

# « Les conclusions de la task force doivent être prises en compte », Jean-Marc Rivera

27 AVRIL 2022

12

**INTERVIEW**

JEAN-MARC RIVÉRA, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'OTRE



“ Les conclusions de la task force doivent être prises en compte ”



**Présidentielle, Loi climat, NAO ou encore hausse des carburants, découvrez le point de vue du Délégué général de l'OTRE dans une interview accordée à l'Officiel des Transporteurs.**

**Dans l'optique du 2e tour de la présidentielle, quelles sont vos attentes en matière de transition énergétique ?**

Il y a une évidence, les travaux de la task force qui réunissent l'ensemble des acteurs – transporteurs, constructeurs, énergéticiens et État – autour d'une table sont essentiels car ils permettent d'établir un constat partagé et d'imaginer une feuille de route pour le transport routier en tenant compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds.

Il ne faut pas non plus sous-estimer l'impact des crises successives qui pèse sur les marges des entreprises et leur capacité à investir. Le conflit russo-ukrainien qui suit la crise sanitaire, est à l'origine de la flambée des énergies. Pour le secteur, les impacts de ces événements sont très graves, trop répétés et trop violents. Il faudra en tirer les enseignements et nous posons dès à présent la question de l'instauration d'une énergie régulée dédiée aux professionnels de la route.

Ces éléments doivent donc être pris en compte dans la perspective d'une Loi de programmation énergie climat attendue pour le 1er juillet 2023. La loi devra être en mesure d'intégrer également la notion d'indépendance énergétique et donc la maîtrise des coûts de production de ces énergies.



## “ Les conclusions de la task force doivent être prises en compte ”



### Quel pourrait être le scénario réaliste selon vous ?

Selon les éléments fournis par les constructeurs et les énergéticiens, on constate que le gazole restera la principale énergie au moins jusqu'en 2040, surtout parce que la maturité du réseau électrique et hydrogène n'est pas envisageable avant cette date. Nous tirons deux enseignements essentiels à ce stade.

Nous pensons tout d'abord qu'il y a quelque chose à faire entre le gazole aujourd'hui et l'hydrogène de demain. Pour cela, il ne faut pas crucifier la filière gaz et le recours au biodiesel. Face au déploiement accéléré de la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE) et en raison d'un réseau de distribution notamment électrique qui ne sera donc pas mature dans le même temps, le recours aux biodiesels en usage exclusif et irréversible ainsi qu'aux biogaz, apparaît comme une alternative pertinente de nature à augmenter significativement et immédiatement la capacité des transporteurs à contribuer à la transition énergétique.

Nous pensons également que certains objectifs de la Loi Climat et Résilience doivent déjà être corrigés car il est démontré qu'ils ne sont pas réalistes. C'est le cas avec la mesure sur la fin de la vente de véhicules lourds au diesel neufs d'ici 2040 (article 103) mais aussi la fin du remboursement partiel de la TICPE prévu en 2030 (article 30) alors que la task force a démontré que la disponibilité des autres énergies ne serait pas encore là. Aujourd'hui, 15 centimes de TICPE sont encore remboursables et c'est vital pour les entreprises. La flambée des coûts du carburant a démontré combien le poste carburant les impacte. Revoir la fiscalité sur le diesel lorsque la majorité des véhicules pourra circuler avec une autre énergie, pourquoi pas ? Mais pour l'heure, il n'en est pas question.

### La loi Climat est entrée en vigueur avec la possibilité pour les régions de mettre en place une Écotaxe, une mesure qui entre dans le cadre de l'Eurovignette, validée par le Parlement européen. Quel regard portez-vous sur cette disposition ?

L'Écotaxe apparaît sous trois cadres : européen avec l'eurovignette et d'une double façon au niveau français, la LOM qui donne la possibilité ouverte à une région, l'Alsace, de l'appliquer et la possibilité, avec la Loi Climat et Résilience, de généraliser cette mise en place. Or, ce qui se passe en Alsace est comme un gallot d'essai de ce qui pourra ensuite se décliner dans d'autres régions. Nous serons donc pragmatiques sur ce qui se passera en Alsace. Nous regarderons de très près les textes qui arriveront, les conditions de mise en œuvre envisagée, l'opérateur qui sera sélectionné pour assurer le déploiement du dispositif, et, bien sûr, l'aspect financier d'un tel dispositif et son équité. Nous sommes opposés à l'Écotaxe car nous ne considérons pas qu'elle soit une solution. Nos oppositions seront de tout ordre, à commencer sur le plan juridique et nous n'hésiterons pas à déposer des recours en justice. Pour l'instant, nous voyons surtout une usine à gaz se profiler, avec des exonérations pour certaines activités ou secteurs, comme pour les forains, des modulations en fonction des heures, de la congestion, du bruit... Nous mettrons tout en œuvre pour nous opposer aux Ecotaxes régionales.

## **Craignez-vous une double taxation avec la possibilité d'ouverture du marché carbone au transport, prévu dans le projet européen Fit-for-55 ?**

Nous constatons que lorsqu'on parle de taxe sur le transport routier, on ne considère que les transporteurs. Or, nous ne sommes que des exécutants de transport pour des commanditaires. Il faudrait aussi peser sur les chargeurs qui commande le transport. Encore une fois, arrêtons de ne faire peser le coût de la transition énergétique que sur les seuls transporteurs, ils paient déjà suffisamment leur tribut dans ce domaine. Responsabilisons les donneurs d'ordre et les clients sur la façon dont « ils consomment » le transport...

## **Face à la flambée des prix du carburant, le gouvernement a octroyé une aide de 400M€ pour le secteur. Cette disposition, accompagnée d'autres mesures, comme l'application renforcée et plus rapide du remboursement partiel de la TICPE, a-t-elle bien amélioré la situation pour les transporteurs ?**

Les aides négociées sont ponctuelles et immédiates. Leur vocation, notamment la mesure portant sur les 18 centimes de baisse par litre de gazole, est de donner un bol d'air à la trésorerie. A cela est venu s'ajouter l'aide directe aux véhicules de 400M€ qui n'a pas été simple à obtenir.

Mais cela ne résout pas le problème de fond. Il faudrait pouvoir répercuter dans des conditions normales les augmentations que nous subissons. Or, on voit que l'indexation gazole en pied de facture est loin d'être automatique pour les chargeurs car la disposition laisse trop de place à l'interprétation ou à la négociation. Il faudrait que les variations de coûts puissent être inclus dans les tarifs transport sans contestation possible. En effet, si l'indexation est obligatoire, les modalités d'application n'ont rien d'automatique. Par exemple, le CNR fixe un taux de pondération moyen mais son application reste soumise à la négociation entre les parties, négociation qui nous est rarement favorable. Il y a des choses à revoir ou en renforcer de ce côté-là. Nous y travaillons.

Le paiement à 30 jours est également une bonne mesure mais il faudrait des sanctions plus contraignantes lorsque le délai est dépassé car cette disposition est trop souvent contournée pour l'instant et l'impact sur la trésorerie des entreprises est importante.

## **Quelle forme cette répercussion automatique pourrait-elle prendre ?**

Le Comité national routier (CNR) est un outil qui informe des variations de différents postes de coûts, que ce soit sur le social, le matériel, l'AdBlue ou bien sûr les carburants. C'est une base statistique fiable et précise dans des périodes « normales ». Mais lorsque nous traversons une zone de turbulence exceptionnelle liée à l'arrivée de phénomènes conjoncturels et/ou géopolitiques, le dispositif a des limites évidentes. On ne veut pas revivre demain le risque d'une nouvelle envolée des prix de l'énergie qui rend impossible toute négociation sérieuse avec les clients car elle n'est plus valable deux jours après. Pour cela nous posons la question de la mise en place d'une énergie professionnelle pour les acteurs de la route. Des discussions seraient bien sûr nécessaires pour en déterminer les modalités. Par exemple, est-ce que cette énergie professionnelle se limite à déterminer à une fiscalité dédiée et maîtrisée ou devons-nous imaginer un carburant plafonné ? Il n'y a pas de solution clé en main mais il est important que l'on maîtrise les prix de l'énergie pour les professionnelles pour éviter les fluctuations violentes sur une période donnée. Nous sommes convaincus que nous ne pourrions pas faire l'économie d'ouvrir demain ce chantier.

## **Concernant les dossiers sociaux, quels sont les travaux en cours pour les partenaires sociaux ?**

Des discussions ont lieu entre les organisations patronales et syndicales, les ministères concernés et les chargeurs sur un renforcement des conditions d'accueil, les temps d'attente, les chargements/déchargements ou encore sur la gestion des palettes. Ces questions sont traitées dans les contrats-types mais leur valeur reste supplétive et en réalité, d'autres conditions sont souvent négociées entre les parties et prévalent. Or, si ces points ont été négociés dans les contrats types, ils devraient s'appliquer plus largement et être reproduits à l'identique dans les contrats négociés de gré à gré. Toutes ces questions jouent un rôle important dans l'attractivité de notre secteur et des métiers, dans la réduction de la pénibilité mais aussi pour la compétitivité

des entreprises. Les signatures de charte de bonnes pratiques ont leurs limites. Nous n'y sommes pas hostiles mais nous ne sommes pas opposés non plus à l'idée est de voir si et comment nous devons réglementer certains de ces points.

**L'accord du 3 février portant sur les NAO prévoit une reprise des négociations sur les classifications. Où le dossier en est-il aujourd'hui ?**

Un cabinet d'expertise nous accompagne. Nos classifications reposent sur un système obsolète et ne répondent plus à la logique. Par exemple, le coefficient 138M ne répond pas à la variété des activités qu'un conducteur de cette classification peut effectuer. Ce sujet est en discussion depuis plusieurs années. Rien ne bloque sur l'avancée de ce dossier mais il s'agit d'un sujet extrêmement compliqué et nous n'avons pas le droit de nous tromper. Nous avons construit le socle mais nous avons besoin d'être accompagnés. Il faut aussi que les organisations patronales et syndicales s'accordent sur un accord solide qui débouche sur une nouvelle classification simple de compréhension et d'application pour les entreprises et qu'elle réponde à l'objectif initial de construire une classification des emplois opérationnelle et reflétant la réalité du terrain.

**Et y a-t-il des avancées sur le Congé de fin d'activité ?**

Il n'y a pas d'évolution pour l'instant, ni en positif, ni en négatif. La problématique est clairement posée. Il y a un lien évident avec la réforme des retraites. La précédente avait nécessité des augmentations de cotisations à la fois du côté salariés et de celui des employeurs. Ce dispositif doit être réformé en profondeur si nous faisons le constat d'une part que le régime ne serait plus financièrement équilibré à termes et d'autre part qu'il ne correspondrait plus aux attentes des entreprises et des salariés. Est-ce le cas ? Je ne me risquerai pas à l'affirmer. En revanche, je suis intimement convaincu que nous devons d'abord bien connaître les modalités qu'impliquera la réforme des retraites avant d'imaginer quoi que ce soit d'autre.