

Tribune d'Aline MESPLES, Présidente de l'OTRE, dans l'Officiel des Transporteurs



Volonté et espérance :

Le monde d'après du transporteur...

(Cette tribune a été publiée dans [l'Officiel des Transporteurs](#) du 26/06/2020 n° 3027)



L'exercice est périlleux. A plus d'un titre !

Car enfin, écrire une tribune juste au lendemain d'une crise sanitaire sans précédent, au moment où entreprises et salariés sont « *sous perfusion* » et dans un contexte de prédiction d'une crise économique historique, constitue un saut dans l'inconnu ! Ce même saut qu'effectue, quotidiennement, chaque chef d'entreprise sans quasi perspective, sans aucune certitude !

Dans le secteur du transport routier, la crise sanitaire est venue percutée toutes nos prévisions

Mais avant de pointer les quelques motifs d'optimismes ou ceux, plus nombreux, de doutes voire de craintes pour l'avenir à l'aune de cette nouvelle donne, je voudrais rappeler quelques certitudes.

D'abord celle que le transport routier de marchandises français n'est structurellement pas compétitif dans cette économie de l'Union européenne. Il l'est d'autant moins depuis l'adhésion des pays de l'Est et du centre de l'Europe. Comment se battre contre des concurrents dont les coûts sociaux sont entre trois et six fois inférieurs à ceux existant dans notre pays ? Comment convaincre un chargeur de l'intérêt de faire appel à un transporteur français par simple souci de civisme et en payant 40 % plus cher une prestation plutôt que de la confier à un Bulgare ou un Polonais ?

Pour le chargeur, le prix est, dans 90 % des cas, le premier critère de choix lorsqu'il s'agit de prestation de transport. L'aspect « qualité » intervient ensuite en cas de chargement plus sensible

nécessitant des soins ou des délais spécifiques. Il est, bien entendu, difficile de demander au chargeur, lui-même confronté à une certaine concurrence, de se mettre à la place de son transporteur et d'accepter des surcoûts à cause de la réglementation française...

Malgré nos demandes, malgré nos protestations d'un marché unique où la concurrence entre transporteurs était loin d'être libre et non faussée, les gouvernements français successifs ne nous ont pas considérés comme un secteur prioritaire à soutenir et à défendre pour ne pas écrire à protéger ! Certes des efforts ont pu ponctuellement être entrepris ou initiés... Mais au contraire et en même temps, tel, Janus, le dieu romain à deux visages des commencements et des fins, nos ministres de tutelle ont multiplié les contraintes fiscales, administratives et environnementales...

Et depuis 2018, ce ne sont pas moins de trois crises sociales qui ont très largement impactées, le marché intérieur français sous-tendant l'activité de transport routier : les gilets jaunes, la réforme de la SNCF et la réforme des retraites ...

C'est donc particulièrement affaiblies que nos entreprises ont traversé la crise sanitaire et s'appêtent à affronter la crise économique et sociale qui s'annonce.

Durant le confinement, notre secteur a connu deux phases totalement contradictoires :

La première pendant laquelle personne n'avait prévu comment permettre aux français de continuer à se nourrir et à se soigner malgré le confinement. Dans ce contexte, les transporteurs ont essayé de continuer à assurer et à assumer malgré tous les risques, le déplacement des marchandises. Mais rien n'avait été prévu pour que les conducteurs puissent manger, se laver, disposer de toilettes !

La seconde durant laquelle « les routiers » sont devenus les héros de la France, en deuxième ligne derrière les personnels soignants, comme tant d'autres acteurs du quotidien : caissières, éboueurs, femmes de ménage, assistants de vie, ...

Depuis le 11 mai, date du déconfinement ... la reconnaissance de l'héroïsme de nos activités s'est émoussée... ! La concurrence déloyale, les prix abusivement bas et le recours au cabotage illégal sont de nouveau là ... Et la cécité et l'agnosie gouvernementale ont repris leurs droits sans que même la demande de l'activation de la clause de sauvegarde réclamée par l'OTRE n'ait été ne serait-ce qu'honorée d'une réponse ! Bref, un retour à la normale !

L'OTRE a présenté dès fin avril un plan de relance pour donner une perspective à notre secteur, et plus particulièrement aux ETI/PME/TPE menacées si rien n'est fait ...

Au programme du plan de relance de l'OTRE figurent une trentaine de propositions. Elles portent notamment sur des mesures financières (décalage des échéances d'emprunt et des contrats de location longue durée des véhicules, réaménagement des contrats d'entretien au prorata de

l'usage, remboursement de la TICPE au trimestre, respect des délais de paiement, suppression des charges salariales...), mais demandent aussi la reconnaissance réglementaire du secteur comme étant de première nécessité.

Le plan tient aussi en cinq points clés :

Protéger le transport routier, qui subit la concurrence étrangère par la suspension du cabotage.

Sauvegarder les compétences et les outils avec le dispositif d'activité partielle.

Développer une norme ou un label sanitaire propre au transport français.

Relancer la consommation en abaissant provisoirement le taux de TVA à 5,5 % pour les secteurs de première nécessité.

Soutenir l'investissement des entreprises dans la formation et le renouvellement des outils dans l'objectif de la transition énergétique.

On attend. Encore...

Et, là où d'autres sont assurés de milliards pour des engagements écologiques peu précis et à des horizons de 10 ou 20 ans, le transport routier de marchandises n'a pas encore pu signer cet accord de transition énergétique pourtant sollicité et accepté depuis bientôt 2 ans ! Nous n'avons aucune perspective sectorielle de relance. Pire encore : le secteur se définit de nouveau comme un enjeu de politique publique à marche forcée du tout écologique en méconnaissant, ou feignant de méconnaître, les acquis du transport routier français et ses capacités...

La route de la soie par route est plébiscitée ... c'est une incohérence sociale, écologique et le transporteur français qui assume le transport de marchandises de courte distance, au service de l'ensemble des régions françaises est menacé !

Nos dirigeants ont soudain oublié que notre secteur était vital à notre économie nationale. La mesure n'est pas prise de ce qu'il faut faire pour éviter la disparition de nos entreprises, de nos savoir faire, des compétences de nos salariés.

A-t-on, malgré tout, des motifs d'optimisme ?

Oui, sans doute, parce que le transport routier de marchandises restera prédominant dans le futur : c'était déjà le constat du ministère des Transports en 2013 dans son exercice de prospectives pour 2050. Il estimait ainsi que même une augmentation significative du trafic ferroviaire et fluvial entre 2025 et 2050 ne diminuerait que de 4,5 % le transport routier en 2050. Plusieurs raisons expliquaient cette résistance : le coût plus élevé du transport ferroviaire, la précision du transport par camion et sa flexibilité. Mais cela nécessitera encore l'appui une politique nationale et européenne volontariste en la matière voir mondiale pour certaines mesures.

OTRE

Faisons route ensemble

<https://www.otre.org>

Et puis, optimiste enfin, car les chefs d'entreprises transporteurs sont, avant tout, des passionnés toujours inventifs pour rebondir.

Une fois de plus !

Aline MESPLES

Présidente de l'OTRE