

15 Juillet 2011

L'Officiel des Transporteurs

Paru dans L'Officiel des Transporteurs: N° 2606 du 15/07/2011

Rubrique :

FACE À LA RÉDACTION

Auteur(s) :

Propos recueillis par , , , et (portail WK-TL) Photos : David Delion

Anne Kerriou

PATRICK BOUCHEZ (PRÉSIDENT DE TLF)

« LE DIALOGUE SOCIAL EST DEVENU ADULTE »

Sous la présidence de Patrick Bouchez, **TLF**, qui va déménager dans de nouveaux locaux à Paris, entame un nouveau cycle. La collégialité est de mise dans les grandes décisions et représentations. Mais pour défendre quelles priorités dans le transport terrestre ? Interview de Patrick Bouchez, Bernard Jolivet (secrétaire général), Yvon Pouhaër (métiers de la location) et Philippe Boucheteil (branche ferroviaire).

***L'Officiel des Transporteurs* : Le 28 juin, le « comité de modernisation du transport routier de marchandises » a tenu sa première réunion suite aux États généraux. Quelle est votre feuille de route ?**

PATRICK BOUCHEZ :

Tout d'abord, je constate avec satisfaction que la maturité du dialogue social dans notre secteur d'activité a grandement profité des travaux des États généraux du TRM en 2010. Depuis le début de l'année, nous avons communiqué plusieurs fois sur l'importance que nous attachons à la poursuite d'un total engagement de nos équipes dans la phase de suivi des États généraux. De cette première réunion, deux éléments importants ont émergé. Il a tout d'abord été réaffirmé la priorité du Comité de Modernisation de travailler sur la soixantaine de préconisations et recommandations retenues par les trois groupes de travail au sein des États généraux. Le deuxième élément de la réunion du 28 juin a été de parvenir à un certain consensus sur la méthode à appliquer pour déterminer la hiérarchie des préconisations – recommandations ainsi que le cadre approprié pour leur mise en œuvre.

Existe-t-il un calendrier ?

P. B. :

Il n'y a pas d'échéance impérative. Une deuxième réunion est prévue en fin de cette année. Entre-temps, on va déterminer quelle est, dans les 60 préconisations, la hiérarchisation à y apporter. Le groupe 2, sur l'attractivité des métiers et la formation professionnelle, a bien avancé grâce au travail initié par notre fédération et la CFDT. Il va falloir trouver les vecteurs adaptés qui permettront la mise en œuvre de ces préconisations : la CNIL, la commission paritaire de l'emploi, les négociations avec les chargeurs et les services de l'État.

À propos des préconisations, quelles sont celles que vous jugez prioritaires ?

P. B. :

Dans les préconisations du groupe 1 sur le contrat global de performance économique, les sujets forts concernent l'accès à la profession (le paquet routier) et le socle minimal contractuel. Il conviendra également d'approfondir la réflexion sur la compétitivité du coût du travail, avec une évolution des décomptes de temps de service de nos personnels conducteurs. Pour le groupe 2, s'il fallait ressortir quelques préconisations prioritaires, je retiendrais la formation professionnelle, l'amélioration de la qualité de vie des conducteurs à l'extérieur de l'entreprise ainsi que la

sécurisation des parcours professionnels de nos équipes. Il faut avancer avec l'ensemble de nos partenaires sur ces sujets. Dans le groupe 3, sur la rénovation de la Convention collective, adapter la structure de notre CCN pour une prise en compte plus spécifique de certaines activités, comme la messagerie ou l'overseas, constitue un axe majeur.

Dans quel état d'esprit TLF va-t-elle aborder les prochaines négociations salariales ?

BERNARD JOLIVET :

En matière de négociations salariales, je voudrais rappeler qu'une fédération ne peut négocier que dans la limite des mandats qui lui sont confiés par ses adhérents. Les États généraux ont permis de maintenir un dialogue apaisé entre certaines fédérations et certains syndicats, d'autres restant dans une logique plus classique de confrontation. Pour autant le dialogue ne veut pas dire que chacun renonce à son point de vue. À cet égard, lors des prochaines négociations, la situation des entreprises ne peut être reléguée au second rang par rapport aux demandes des salariés.

P. B. :

J'ajouterais qu'il y a eu un changement radical dans le dialogue social au travers des États généraux. Pour autant, il n'y a aucune alliance sur rien. Des deux côtés de la table, on arrive à un certain consensus qui consiste à reconnaître que c'est la performance économique de l'entreprise qui peut faire progresser le social. Cette prise de conscience par certaines organisations de salariés a été forte lors des États généraux. L'accord sur les salaires en mars en est notamment la traduction. Dernièrement, dans la négociation sur le CFA, le constat de l'intérêt commun à trouver des solutions intelligentes a permis, avec l'écoute des pouvoirs publics, de sauvegarder ce dispositif. Tout cela ne justifie pas qu'on puisse parler d'alliance.

La libéralisation du cabotage en Europe est prévue en 2014. Qu'en pensez-vous ?

B. J. :

La libéralisation, on ne sait pas toujours ce que cela veut dire. Je ne crois pas une libéralisation totale. Depuis avril 2010, l'encadrement du cabotage permet d'effectuer trois opérations dans un délai de sept jours dans le prolongement d'une activité internationale. Si l'on libéralise totalement le cabotage, cela voudrait dire que n'importe quelle société européenne pourrait faire n'importe quoi sur le territoire national sans avoir de société en France. La seule contrainte étant de respecter le Code de la route. Cela me paraît excessif car il y a en France des clauses d'ordre public, notamment en matière de droit du travail. On se souvient de la directive Bolkestein et du syndrome du plombier polonais. Il faut comprendre que l'on est en train en France d'augmenter le coût social du travail : diminution des allègements Fillon dès lors qu'une entreprise est socialement mieux disante. Les entreprises qui paient un 13^e mois ne sont pas si nombreuses dans le TRM. Elles sont pénalisées par rapport à celles qui n'en versent pas. On a une incohérence à vouloir ouvrir le territoire à toutes ces entreprises et dans le même temps dans le cadre de la réglementation du travail en France, élever le niveau. Quand on regarde les statistiques, le pays qui cabote le moins en Europe, c'est la France. On a un coût du travail hors sujet. Si on laissait une libéralisation complète se faire, la plupart des entreprises de tractions seraient condamnées. La Commission européenne doit rendre un rapport d'ici à fin 2013 avant d'appuyer sur le bouton de la libéralisation complète en 2014. Notre responsabilité, en tant que fédération, c'est de faire du lobbying auprès des pouvoirs publics, auprès du Medef. Il y a péril en la demeure si on va vers la libéralisation totale. Les chargeurs n'ont pas intérêt à subir une explosion de la profession.

La future libéralisation du cabotage effraie les transporteurs routiers hexagonaux. Est-ce de même hors de France ? Est-ce à juste titre selon vous ?

B. J. :

Quand on a évoqué le cabotage en Europe, beaucoup ont craint une véritable invasion et notamment des pays de l'Est. Cela a été la principale crainte en Allemagne. En fait, et on l'a bien vu en 2006 où l'Europe a manqué de camions, le déferlement n'a pas eu lieu. La demande de transport dans les pays d'Europe de l'Est s'est accrue, le niveau des rémunérations a augmenté. Ce qui fait que

le différentiel de coût est devenu moins intéressant. Le vrai problème social, ce n'est pas tant le salaire que le décompte du temps de travail, c'est-à-dire le temps de service. En droit du travail français, on rémunère tous les temps où le salarié est à la disposition de son entreprise. Dans la plupart des pays européens, on ne rémunère que les heures productives. Même si on dit, la limite journalière c'est neuf heures de conduite entrecoupée des temps de pause, il y a une distorsion de concurrence entre la France et les autres États membres. L'harmonisation européenne ne peut pas non plus aller à l'encontre du droit du travail français. En France, une partie de la sécurité routière est traitée par le droit du travail. A partir du moment où vous n'êtes pas dans une entreprise française, vous n'êtes plus soumis à cette réglementation. C'est une responsabilité collective. On ne peut pas à la fois vouloir le libéralisme et avoir un « exotisme » réglementaire.

YVON POUHAËR :

Il est paradoxal voire surréaliste d'envisager la libéralisation du cabotage européen alors que pour la location de véhicules industriels sans conducteur le dossier de l'ouverture des marchés européens pour les véhicules d'un PTC de + de 6 t reste en suspens tant pour l'exercice de la profession de loueur (dans certains pays comme l'Italie, il faut avoir le statut de transporteur pour donner en location sans conducteur des véhicules de plus de 6 t) que pour louer ces véhicules (en Italie toujours, il faut avoir le statut de transporteur pour être locataire d'un véhicule de + de 6 t, ce qui interdit cette solution de gestion de parc à tous les clients compte propre). De plus, la location transfrontalière (un véhicule loué par une entreprise d'un pays de la communauté auprès d'un loueur non résident dans le pays concerné) reste impossible ; les loueurs adhérant à TLF sont représentés depuis longtemps à Bruxelles via l'ECATRA, puis Leaseurop, mais malgré leurs efforts communs, ce dossier n'a toujours pas évolué vers le libéralisme souhaité depuis 1984.

Quel est votre plan d'action chez TLF par rapport au cabotage ?

B. J. :

L'objectif, c'est de mettre un terme aux distorsions de concurrence qui sont mécaniques. Sur le décompte du temps de travail, il faut aller vers une harmonisation européenne. Chez TLF, nous souhaitons que l'harmonisation européenne se fasse plutôt par le haut. TLF est opposée à une libéralisation totale sans encadrement.

La Commission européenne a installé un groupe de travail de haut niveau chargé d'évaluer les disparités sociales et fiscales au sein des 27 États membres. Quelle doit être la priorité, selon vous, pour améliorer la compétitivité des entreprises en Europe ?

B. J. :

Comme je viens de le dire, incontestablement, c'est la manière de décompter le temps de travail.

Ph. BOUCHETEIL :

J'ajoute que l'on a quand même un chic en France d'ajouter à la réglementation européenne une réglementation franco-française. Il faut combattre cette manie.

Philippe Grillot avait déclaré en 2010 que TLF souhaitait ouvrir un bureau. Où en êtes vous dans ce dossier bruxellois ?

P. B. :

Nous avons procédé, au second semestre 2010, à une étude au sein de TLF pour évaluer les avantages, les inconvénients, les contraintes, les coûts et les opportunités d'installer ou non une représentation permanente à Bruxelles. En parallèle, nous avons examiné aussi un autre scénario consistant à renforcer notre présence au travers du CLECAT (Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport) sur les activités routières et overseas. L'option, adoptée pour 2011 et 2012, est de consolider notre présence dans les organisations européennes (CLECAT, CONFIAD). Pour ma part, je siégerai au board du CLECAT à partir du deuxième semestre 2011 avec trois entreprises adhérentes de TLF (routier, aérien, douanes). Sur le plan national, nous sommes aussi présents au Conseil Exécutif (via notre présidence du GITL) et au Comité Transport du

Medef. Notre stratégie vise à renforcer nos présence et lobbying au sein des sphères décisionnelles, nationales et communautaires.

À propos de l'écotaxe, en 2013, quelles sont vos préconisations pour sa mise en place ?

P. B. : :

Nous n'avons pas encore compris ce qu'il y avait d'écologique dans l'écotaxe PL !

On nous prend surtout pour des collecteurs d'impôt. C'est vrai pour les transporteurs, mais aussi pour tous ceux qui exploitent des véhicules de + 3,5 t, y compris les comptes propres. Osons dire les choses : ce sont 800 M€ « piqués » au mode routier, soit environ 1,2 Md€ de recettes attendues moins les 400 M€ de coûts d'exploitation.

B. J. :

Le grand risque sera réel pour les entreprises régionales, dont les camions ne prennent jamais l'autoroute. Nous allons aussi rester vigilants sur les itinéraires taxés (environ 15 000 km, ndlr) car nous pouvons toujours craindre une extension du dispositif, à la demande des collectivités territoriales.

Et votre position sur le principe de répercussion et sur les modalités d'application ?

B. J. :

On ne pourra jamais être totalement transparent tant la matrice de répercussion est complexe ! Pour les messagers, ce sera une horreur. L'écotaxe poids lourd ne sera pas répercutée comme la TVA. Nous voyons surtout venir des difficultés supplémentaires au plan commercial, alors que l'écotaxe PL va renchérir les coûts de plus de 10 %.

Y. P. :

Pour les loueurs, ça va être compliqué car la taxe vise les propriétaires des véhicules. Ce que nous sommes en tant que loueurs, même si nous ne sommes pas les utilisateurs des véhicules donnés en location. Nous avons proposé deux pistes de progrès auprès des administrations concernées par la mise en place de cette taxe poids lourds. D'abord, les loueurs souhaitent que pour tous les contrats d'une durée supérieure à un mois, c'est le locataire qui ait à acquitter la taxe correspondant à l'usage qu'il a fait du véhicule en location. Ensuite, pour les locations d'une durée inférieure à un mois, les loueurs accepteraient de gérer cette taxe, sous réserve de pouvoir prendre connaissance en temps réel ou presque du montant de la taxe correspondant à l'usage du véhicule du locataire pendant la durée du contrat de location afin de l'intégrer en bas de page de la facture de location.

Quel sera l'impact du retrait des véhicules Euro 3 à 44 t à compter du 1^{er} octobre ?

P. B. :

Nous avons bon espoir de voir cette échéance du 1er octobre repoussée. Pour nous, c'est une priorité. La réponse du ministère est attendue d'ici à mi-juillet.

Que pensez-vous de l'introduction du 6^e essieu en 2014 ?

P. B. :

Sur ce dossier, malheureusement, nous sommes moins optimistes. Il y a peu d'écoute de la part des pouvoirs publics. Nous en sommes d'autant plus désolés que nos interlocuteurs semblent aujourd'hui découvrir les difficultés techniques à appliquer ce 6^e essieu, dans une configuration franco-française.

Quels messages allez-vous porter en vue de la présidentielle auprès des candidats ?

P. B. :

Nous allons communiquer avec tous les candidats qui auront une sensibilité sur les freins à la performance de nos entreprises, comme le coût du travail.

B. J. :

Les deux principales formations politiques qui prétendent se retrouver au 2etour n'ont pas l'intention de remettre en cause ni l'Europe, ni l'Euro. C'est un point positif. Reste que la situation économique n'est pas brillante et la tentation sera grande d'instaurer de nouvelles taxes sur les maillons les plus faibles. Il faudra être vigilant.

P. B. :

Et il nous faut accroître la prise de conscience de nos politiques sur la réalité des marges dans nos métiers !

Que pensez-vous de la politique du gouvernement en matière de transport ?

B. J. :

Je parlerais plutôt de politique de taxation des transports. Je ne crois pas que la politique des transports n'ait été la première préoccupation des candidats alors que nos professions génèrent une grande part des emplois en France.

Ph. B. :

Nous assistons surtout à des incantations sur le transport ferroviaire. Il suffit de comparer la part du fret ferroviaire (30 milliards de t-km en France contre 110 milliards en Allemagne). Au regard des quatre dernières années, il y a eu une forte réduction. Faisons un peu de transport fiction : imaginons qu'il y ait une reprise économique en France et une reprise forte dans les pays de l'Est qui envoient beaucoup de camions sur la France. Vu la diminution de notre offre ferroviaire, nous ne pourrions pas faire face car cette offre s'est réduite dans le wagon isolé, le seul qui soit à peu près compétitif par rapport au camion. S'il y a un fort accroissement de la demande, il ne pourra pas y avoir de report. Il y aura donc situation de pénurie.

Comment va TLF depuis les désertions qui ont suivi la signature de l'accord salarial de décembre 2009 ?

P. B. :

Nous avons effectivement connu, après cet accord, des défections chez nos adhérents du secteur d'activité « Route ». Soit quelques dizaines d'adhésions perdues, représentant moins de 300 k€ de pertes de cotisations sur le premier semestre 2010. Nous avons dû « serrer les boulons », comme toute entreprise. Au second semestre, nous n'avons plus ressenti cet impact lié à l'accord. Nous constatons une meilleure perception et visibilité de la gouvernance de TLF par les adhérents. Nous avons ainsi enregistré un excédent d'adhésions sur les démissions au cours des derniers mois d'avril et mai. Il y a des transporteurs qui reviennent.

Que pensez-vous de l'idée selon laquelle « La FNTR représente les routiers » et TLF s'occupe du reste ?

P. B. :

C'est un non-sens. Quand on regarde la composition et les activités de nos adhérents et syndicats affiliés, on note que plus d'un camion français sur deux en circulation ressort d'une entreprise adhérente de TLF.

Quid de vos relations avec vos consœurs ?

P. B. :

Notre feuille de route est dense et chargée pour la défense des intérêts de nos adhérents. Avec le nouveau Comité Directeur de TLF et l'ensemble de nos équipes, nous nous attachons quotidiennement à poursuivre la voie de la réalisation de nos objectifs. Et nous le faisons avec tous ceux qui partagent nos valeurs et notre vision des enjeux majeurs de notre profession. En ce qui concerne deux importants dossiers routiers, « taxe poids lourds » et « 44 tonnes », j'ai adressé, au début du mois d'avril 2011, un courrier respectivement à M. Jean-Christophe Pic (président de la FNTR) et à M. Bernard Lataste (président de l'OTRE) afin de leur proposer de réfléchir en commun à

des actions concertées dans l'intérêt général des entreprises du TRM. J'ai reçu réponse de l'un et de l'autre. Très visiblement, nous avancerons plus vite avec l'autre qu'avec l'un. Je le regrette. Dans ma Savoie, un dicton prévoit qu'
« à force de parcourir le chemin du "je m'en moque", on finit par arriver au village de "si j'avais su" ! »

LE QUESTIONNAIRE

Bernard Pivot a formulé 10 questions qu'il posait à ses invités à l'émission Bouillon de culture. Patrick Bouchez s'est prêté au jeu.

1) Votre mot préféré ?

Esprit d'équipe

2) Le mot que vous détestez ?

Ingratitude

3) Votre drogue favorite ?

La famille

4) Le son, le bruit que vous aimez ?

Les chants d'oiseaux

5) Le son, le bruit que vous détestez ?

Un coup de feu

6) Votre juron, gros mot ou blasphème favori ?

Merde

7) Homme ou femme pour illustrer un nouveau billet de banque ?

Mère Teresa

8) Le métier que vous n'auriez pas aimé faire ?

Militaire

9) La plante, l'arbre ou l'animal dans lequel vous aimeriez être réincarné ?

Un chien saint-bernard

10) Si Dieu existe, qu'aimeriez-vous, après votre mort, l'entendre vous dire ?

« Bienvenu ! »

30 août 2011 Radio Lyon 1^{er}

Écrit par Gérald Bouchon

Mardi, 30 Août 2011 12:34

5 nouvelles entreprises de transport routier de marchandises sont admises au deuxième trimestre 2011 à signer la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2

Ces 5 transporteurs routiers de marchandises de la région Rhône-Alpes, représentent au total un parc roulant de...

131 camions...Ils s'engagent dans cette charte à réduire de 7 % en moyenne sur 3 ans leurs émissions de CO2, soit plus de 1 600 tonnes de CO2. Ces entreprises ont parcouru, en 2010, 13 millions de kilomètres environ et consommé 4,5 millions de litres de gasoil.

Pour réduire leurs émissions de CO2, les entreprises mettent chacune en oeuvre un plan comprenant en moyenne 7 actions d'amélioration, portant à la fois sur le véhicule (technologies économes), le carburant (gestion fine des consommations), le conducteur (éco-conduite) et la gestion des livraisons.

2 de ces entreprises sont basées dans la région lyonnaise: Broyer-Mathon à Belleville et Jacky PERRENOT à Meyzieu...Depuis son déploiement en Rhône-Alpes, fin 2009, 42 entreprises au total se sont engagées dans la charte de réduction volontaire des émissions de CO2 du transport routier, avec l'appui des organisations professionnelles (FNTR et **TLF**) et de la Chambre de commerce et d'industrie régionale (CCIR).

Jeudi 1^{er} Septembre 2011 LES ROUTIERS

Une rentrée chargée

Plusieurs dossiers chauds attendent les représentants de syndicats de salariés et des organisations professionnelles à la rentrée... Mais, concrètement, qu'est-ce qui va changer pour vous ?

Précisions

Profession CFA, SALAIRES, MUTUELLE, CLASSIFICATIONS... DÉSACCORD SUR LE CFA MICHEL CAILLAUD, SECRÉTAIRE CONFÉDÉRAL, FNCR RÉFORME DES RETRAITES ET PÉNIBILITÉ

Au chapitre social, cette rentrée, par rapport à celle de l'an passé, sera particulièrement suivie puisqu'il y a une échéance de taille : les hausses de salaires (voir plus loin) et les frais de déplacement. Ceci se rajoute à un autre dossier, beaucoup plus lourd : le rapport sur les Etats généraux du transport remis au ministre... Y ont été abordés de nombreux thèmes, dont la redéfinition des métiers (classifications), dont on sait qu'elle ne correspond plus du tout à la réalité. Maintes fois, les syndicats de salariés ont prévenu l'ensemble des organisations professionnelles (FNTR, **TLF**, Unostra et Otre) qu'une redéfinition d'un métier devra prendre en compte l'expérience, les formations et les diplômes des conducteurs routiers avec un salaire plus « qu'approprié ». A ce sujet, côté patronal, seuls **TLF** et l'Otre ont soutenu le rapport final des Etats généraux du transport, qui prévoit une refonte complète de la convention collective vieille de plus de 50 ans, dont les fameuses classifications des métiers, perpétuellement remises aux calendes grecques...

Congé de fin d'activité, retraite : les modifications

Une bonne nouvelle pour vous est tombée peu avant le début de vos vacances. Il s'agit de la signature, pratiquement à la majorité, de la poursuite du dispositif du Congé de fin d'activité dont la survie était fortement remise en question par le ministère du Budget... Ce dispositif, dont la Fédération nationale des chauffeurs routiers a fait son cheval de bataille, permet aux conducteurs de quitter plus tôt la profession. Désormais, on pourra le faire à 57 ans au lieu de 55 ans auparavant. La condition générale reste la même : il faut avoir exercé une activité de conduite durant vingt cinq ans dans le transport routier. Le versement d'une rente se poursuit sur les mêmes règles qu'auparavant : le montant annuel de l'allocation CFA est de 75 % du salaire moyen annuel brut, hors frais professionnels et hors indemnité de cessation d'activité, que l'intéressé a ou aurait perçu pendant les 12 derniers mois précédant la date de dépôt de son dossier.

Par ailleurs, le conducteur qui part en CFA perçoit de son employeur une indemnité de cessation d'activité calculée en fonction de son ancienneté dans l'entreprise et sur la base de la rémunération moyenne que l'intéressé a ou aurait perçue au cours des douze derniers mois précédant son départ. Rappelons que le CFA est en partie financé par l'Etat (à hauteur de 40 %) et pour partie par les entreprises (36 % par les employeurs et 24 % par les salariés).

Le nouveau dispositif du CFA a donc pris en compte le départ à la retraite pleine et entière à compter de 62 ans et non plus 60 ans. Cependant, depuis le 1^{er} juillet cette année, ce n'est pas seulement l'âge de la retraite qui a été modifié, mais également la durée de la cotisation en fonction de l'âge.

Explications : la durée de cotisation des assurés nés en 1955 est rallongée. Tous ceux qui fêtent leur 56^e anniversaire cette année devront désormais cotiser 166 trimestres, soit un de plus que ceux nés en 1953 et 1954 afin de bénéficier de la retraite à taux plein (*voir tableau pour plus de détails*).

A noter que le salarié pourra toujours quitter son activité à 62 ans, mais il bénéficiera alors d'une retraite dite « minorée ».

Les syndicats de salariés espèrent de nombreuses avancées cet automne, et la concrétisation de la longue liste de propositions du rapport final sur les Etats généraux du transport.

Mutuelle des conducteurs : ça coince encore

Nous avons évoqué ce sujet très en détail en mai (*voir LR 888 p. 24*), mais c'est un fait, peu de conducteurs bénéficient d'une complémentaire santé aujourd'hui. Or les représentants des syndicats de salariés jugent ce dispositif « essentiel » pour couvrir une partie des coûts des soins de santé ou des médicaments.

Pour leur part, les organisations professionnelles sont également favorables à la mise en place d'une mutuelle, mais beaucoup de choses doivent encore être réglées : le coût de la mutuelle pour le salarié et l'employeur, puis, plus important, la liste des soins couverts.

Quid des salaires et des frais de déplacement

Dossiers hautement délicats : les rémunérations et les frais de déplacement. Les représentants des organisations professionnelles analysant la situation « d'un point de vue économique », en se basant notamment sur des enquêtes auprès de leurs adhérents, ils ont été plutôt réticents, ces dernières années, à fixer des objectifs à long terme.

Terminées donc les hausses de salaires prévisionnelles, et exit, pour le moment, les taux au-delà de 2 % ! Bref, la marge de négociation est plutôt restreinte pour les syndicats de salariés, qui ont dû se contenter de hausses de 1,6 % au 1^{er} avril de cette année. A la miaouât, ces augmentations n'étaient toujours pas été étendues par le ministère du Travail.

Idem pour les frais de déplacement, négociés en 2010, et qui, par ailleurs, n'ont bénéficié que d'un très léger coup de pouce (*voir p. 16*).

Stage de récupération de points : qui rembourse quoi ?

Souvenez-vous, c'était en 1992, année de la mise en place du permis à points en France... La Fédération nationale des chauffeurs routiers avait alors insisté sur la nécessité de mettre en place des « mesures d'accompagnement ». Le ministère de l'Economie ayant approuvé, cela avait été inscrit à la convention collective nationale des transports routiers. En pratique, les frais des stages de récupération des points des conducteurs routiers professionnels furent alors remboursés par l'employeur.

Jusqu'en janvier 2011, date à laquelle le gouvernement a décidé de se désengager. Michel Caillaud, secrétaire confédéral de la FNCR, ne souhaitait pas que les employeurs soient forcés de puiser dans le Droit individuel à la formation (Dif) – *voir entrevue p. 34*. C'est finalement l'OPCA Transports qui rembourse les frais du stage, mais pas complètement. Au grand dam de la FNCR, repas et déplacements des conducteurs ne sont pas inclus.

Sans vouloir être alarmistes, les syndicats de salariés, FNCR en tête, ne souhaitent pas revivre une année qui ne conduirait à rien en matière sociale. Les Etats généraux des transports, bien que

représentant des avancées « sur le papier », méritent sans doute que toute la profession s'attèle à concrétiser les propositions... La question est de savoir, si à moins d'un an des élections présidentielles, ceci sera possible.

Une grève fin septembre dans les transports routiers ?

Les organisations syndicales de salariés ont appelé les salariés de l'ensemble des transports routiers (voyageurs, marchandises, convoyeurs) à une semaine de grève. Cela concerne également beaucoup d'autres secteurs que le transport routier... Celle-ci est prévue du 25 au 30 septembre.

Force Ouvrière, qui a pris l'initiative de ce mot d'ordre, réclame des augmentations de salaires et la prise en compte de la pénibilité des métiers. C'est aussi ce syndicat qui avait incité le 27 juin dernier les salariés de l'ensemble des transports routiers à une grève nationale, en collaboration avec la CGT, pour dénoncer le recul de l'âge de leur départ en retraite (de 55 à 57 ans). Le mouvement avait été faiblement suivi.

Retraite : durée de cotisation en fonction de l'âge

(*) Durée de cotisation qui pourrait être rallongée en fonction de l'augmentation de l'espérance de vie.

A noter que les salariés ayant commencé très jeunes peuvent continuer de partir à la retraite à 60 ans, voire avant. Pour cela, ils doivent (comme c'était la règle auparavant) avoir validé au moins 5 trimestres à la fin de l'année civile de leurs 16, 17 ou 18 ans (selon l'année de naissance et l'âge possible de départ).

Ceux nés en 1955 devront avoir cotisé 174 trimestres. Mais ceux nés après cette date sauront en 2012 ou 2013 combien de trimestres seront nécessaire pour partir avant l'âge légal, qui est désormais fixé à 62 ans.

Par ailleurs, le bonus de trimestres additionnels par enfant bénéficie désormais aussi au père.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, le père peut obtenir quatre trimestres sur les huit accordés à la mère.

Taux horaire des conducteurs et sédentaires en vigueur depuis le 1^{er} avril 2011 (*)

(*) Montants bruts

Indemnités pour dimanches et jours fériés travaillés : Durée du travail inférieure à 3 heures : 9,95 €
Durée du travail égale ou supérieure à 3 heures : 22,30 €

Une hausse salariale me paraît justifiée pour 2011

Ala Fédération nationale des chauffeurs routiers, on planche déjà sur la longue liste de réunions paritaires au ministère des Transports qui débiteront fin septembre. Pour l'heure, le syndicat se dit « inquiet » de la vague d'attaques violentes contre ses adhérents convoyeurs et dabistes de fonds et, côté transport routier, des rachats possibles de grosses sociétés telles que Mory... Enfin, pour Michel Caillaud (*photo*), il est temps de passer la main, après 23 années en tant que Secrétaire confédéral et près de 40 années en tant qu'adhérent de la FNCR. Ce sera chose faite lors du congrès national les 23 et 24 septembre.

Les Routiers – Etes-vous satisfait de la tournure que prend l'évolution du Congé de fin d'activité ?

Michel Caillaud – Oui, parce que l'on a en quelque sorte sauvé le CFA d'une impasse financière.

Ce n'était pas gagné d'avance. Mais je suis heureux que l'Etat ait reconnu l'importance de ce dispositif pour les conducteurs qui souhaitent quitter la profession plus tôt, s'ils ont exercé une activité dans le transport routier pendant 25 ans. Actuellement, la tendance est plutôt inverse : le gouvernement veut que les employeurs gardent leurs conducteurs seniors le plus longtemps possible... Fin 2012, on fera de nouveau un bilan global du dispositif. Il est probable que l'on planche sur l'espérance de vie qui ne cesse de se rallonger... On verra.

LR – Parce que vous souhaitez vous en occuper l'an prochain, même si vous quittez la FNCR ?

MC – Je demeure vice - président du Fongecfa (organisme qui gère le CFA NDLR) encore quelque temps et je ferai du bénévolat au sein du syndicat. Lors du congrès national à Saint-Amand-Montrond (Cher) les 23 et 24 septembre, les représentants FNCR éliront leur nouvel secrétaire confédéral et son adjoint. Je ferai alors mes adieux officiels...

LR – La liste de réunions paritaires entre représentants des organisations professionnelles et les syndicats de salariés dont ceux de la FNCR est déjà établie en prévision de la rentrée sociale. Quelle sera la priorité selon vous ?

MC – Indéniablement, ce sera les rémunérations et les frais de déplacement, sans oublier la mutuelle. Dans le cas des discussions salariales avenir, nous devons être attentifs pour obtenir des augmentations satisfaisantes, d'autant plus qu'il n'y a pas eu de hausse du Smic au 1 er juillet dernier, l'indice des prix à la consommation n'ayant pas dépassé 2 %, estime l'Insee. Dans le cas de frais de déplacement, nous devons discuter des règles d'attribution en tenant compte des plages horaires. Des discussions qui ne seront pas simples, parce que nous n'avons pas encore suffisamment de vision claire sur une reprise ou non de l'activité. Les augmentations des salaires sont cependant justifiées et pour attirer les jeunes, la profession n'aura pas le choix que de les adopter. Une mutuelle me paraît tout à fait indispensable pour compléter le « package ».

LR – Une grève des chauffeurs routiers doit avoir lieu la dernière semaine de septembre. La FNCR va-t-elle-y participer ?

MC – Soyons sérieux. De mémoire, il s'agit d'un appel à la grève d'un autre syndicat que le nôtre et qui sera interprofessionnel, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas que le transport routier, mais des salariés de bien d'autres secteurs. Nous observerons la mobilisation des conducteurs en faveur de hausses salaires, s'il y a mobilisation, bien entendu.

Accident ou maladie professionnelle

Depuis le 1er juillet 2011, la pénibilité du travail donne droit à une retraite anticipée dès 60 ans, mais sous certaines conditions qui sont plutôt strictes.

La nouvelle réforme a prévu la retraite à taux plein dès l'âge de 60 ans sous certaines conditions déterminées notamment par le taux d'incapacité permanente partielle (dit IPP) :

- s'il l'IPP est d'au moins de 20 %, le salarié doit prouver que cette incapacité est liée à un accident du travail ou à une maladie professionnelle ;
- si le taux d'IPP est de 10 %, le salarié doit justifier d'avoir été exposé durant 17 ans à un facteur de risques (exemple : manutention manuelle de charges, vibrations mécaniques, agents chimiques dangereux).

La situation est évaluée par une commission pluridisciplinaire, tout comme lorsque s'applique le cas de « l'incapacité de conduite », où des experts se penchent sur votre dossier.

Propos recueillis par FG ,François GILBERT

Patrick Bouchez : la nouvelle gouvernance de TLF

Depuis le 24 mars dernier, Patrick Bouchez est Président - Délégué Général de TLF (Transport et Logistique de France). Il nous explique la nouvelle gouvernance de la Fédération et les grands dossiers à venir pour le transport routier

CRMag : M. Bouchez, vous venez de prendre la tête de TLF. Quels sont les grands changements au sein de la Fédération ?

Patrick Bouchez : Depuis le Conseil d'administration du 24 mars dernier, TLF s'est dotée d'une nouvelle gouvernance. Elu Président - Délégué Général, je suis accompagné, au sein du Comité Directeur, par 7 Vice-Présidents dont 5 représentent nos Conseils de Métiers : Terrestre, Overseas, Supply Chain, Multimodal et Location de Véhicules Industriels. Dans un second temps, nous nous sommes concentrés sur la nouvelle organisation politique et fonctionnelle de notre Fédération et nous finalisons actuellement la mise en place, qui est en bonne voie, du pôle Overseas, rassemblant les activités de transport aérien, maritime, douane, ... de nos entreprises, ainsi que le nouveau Conseil de Métiers Terrestre (route, messagerie, express et transport léger). Au sein du Conseil de Métiers Multimodal, la Commission « Fluvial » a aussi vu le jour en février dernier. Cette nouvelle gouvernance traduit la spécificité de TLF, dans la représentation de l'ensemble des entreprises de la chaîne transport et logistique.

CRMag : Que représente aujourd'hui le transport routier au sein de TLF ?

Patrick Bouchez : La route est toujours un secteur très important au sein de TLF, parce qu'un grand nombre de nos adhérents ont une activité principalement dans le transport terrestre, et pour d'autres, il s'agit d'une activité complémentaire à d'autres métiers. C'est un reflet de l'évolution dans la structure de nos entreprises, dans le sens où la multi-activité est de plus en plus présente chez les PME, et plus seulement au sein des grands groupes. Globalement, on peut dire que 50% des véhicules français roulant sur notre territoire national sont liés directement ou indirectement à TLF. Aujourd'hui, pour les autres métiers, comme la messagerie, l'express, la logistique, la location ou l'organisation de transports internationaux et multimodaux, les entreprises adhérentes à TLF représentent 70 et 90% de ces secteurs d'activités.

CRMag : De grands noms du transport avaient quitté la fédération après la signature des accords salariaux en décembre 2009 ... Qu'en est-il aujourd'hui ?

Patrick Bouchez : Aujourd'hui, la politique conduite par le Comité Directeur se met en place, au service de Conseils de Métiers renforcés, et nous renforçons nos actions de lobbying auprès des pouvoirs publics pour préserver l'environnement économique de nos métiers... Autant d'axes progressivement déployés, avec une cohérence dans nos actions, que peuvent constater des entreprises qui s'étaient éloignées, et qui se rapprochent progressivement... 2010 a été une année avec un climat social apaisé. Nous avons pu aborder des sujets importants, et dernièrement l'adaptation du CFA à la réforme des retraites, sans bras de fer avec les partenaires sociaux. De plus, nous n'aurions pas pu tenir les Etats Généraux du Transport Routier de Marchandises sans la signature des accords de fin 2009. Mais nous avons probablement mal expliqué à nos adhérents toute l'importance pour l'avenir et les enjeux de cette signature, ainsi que les effets positifs à moyen terme.

CRMag : Quelles vont être vos principales actions ?

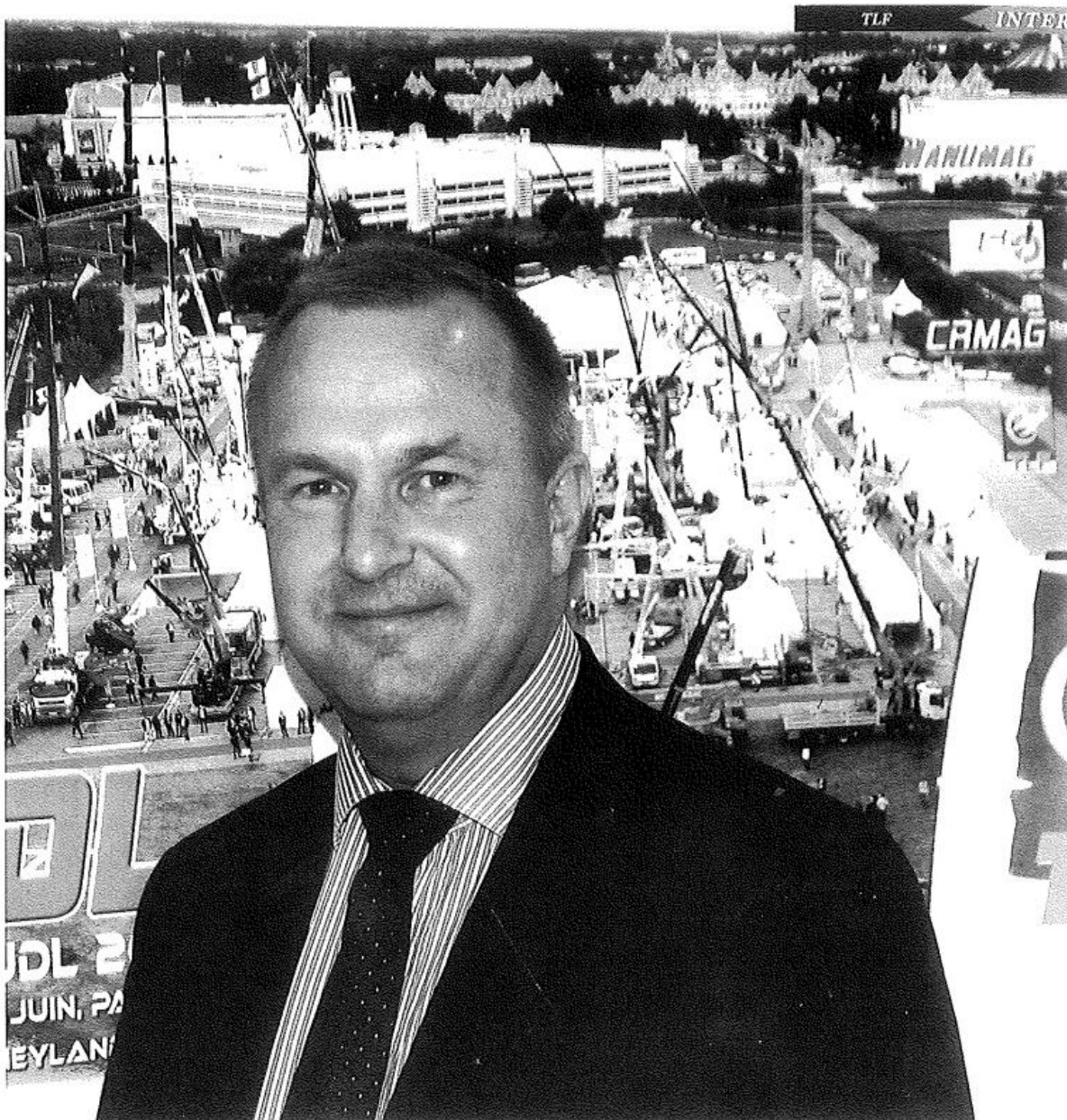
Patrick Bouchez : Nous allons continuer à suivre les dossiers fondamentaux, notamment le respect des préconisations suite aux Etats généraux du transport routier. Cela avance puisque qu'une première réunion de suivi est prévue à fin juin, pour le pilotage de ces mesures. Nous nous rapprochons aussi des organisations « consœurs » que sont la FNTR et OTRE sur deux grands dossiers : la Taxe poids lourds et le 44 tonnes. Sur la taxe poids-lourds, nous voulons faire en sorte qu'il n'y ait pas de distorsion dans l'application de cette taxe entre régions, par exemple en Alsace, où il doit y avoir un test préalable de cette taxe. Il faut que cette mesure reste neutre sur la compétitivité de nos entreprises. Nos clients ne discutent pas la TVA, il n'y a pas de raisons qu'ils le fassent pour la taxe PL. Sur le 44 tonnes, nous avons de nombreux contacts avec une double



problématique : trouver un aménagement du calendrier pour un décalage dans le temps des échéances, pour que nos entreprises aient le temps de réaliser ces investissements. Il semble que nous ayons un écho positif des pouvoirs publics sur cet aspect. En revanche, l'exigence d'un ensemble 6 essieux n'est pas acceptable pour nos entreprises, notamment parce que c'est une silhouette de véhicule que l'on ne trouve pas ailleurs. Et là, nous avons plus de difficulté à nous faire entendre ... mais nous restons mobilisés sur ce sujet qui concerne l'ensemble du transport routier de marchandises, et spécifiquement les matières dangereuses.

CRMag : Etes-vous satisfait des Etats Généraux du Transport ?

Patrick Bouchez : Nous étions à l'origine de ces Etats Généraux, et TLF est satisfait du travail qui a été réalisé à cette occasion. Cela a permis pendant une période de plus d'un an de mettre en place, avec un esprit ouvert et constructif, un dialogue fructueux entre organisations patronales, salariales et l'Etat. Nous sommes maintenant dans une 2e phase pour la mise en oeuvre de ces préconisations. Nous bénéficions d'un accompagnement de l'Etat qui se poursuit au niveau du comité de pilotage, avec une grande écoute des pouvoirs publics.



CRMAG : vous avez entamé une « tournée des régions », à la rencontre des transporteurs. Quelles sont les difficultés qui remontent du « terrain » ?

Patrick Bouchez : Tout d'abord, je suis parti à la rencontre de nos adhérents pour expliquer la stratégie et les orientations de TLF, et nous avons des réactions très positives. C'est toujours important de dire ce que l'on fait et de faire ce que l'on dit.

Concernant l'activité de nos adhérents, on peut dire aujourd'hui que cela va mieux, après deux ans de crise. Il y a un regain d'activité certain au niveau des volumes, même si ceux-ci sont

encore inférieurs à ceux de 2008. Mais il perdure un grand souci de rentabilité. Le TRM reste un marché très fragile et éclaté, avec une pression très forte de nos clients chargeurs et des confrères étrangers. Les niveaux de marge dans le transport terrestre ne permettent pas d'absorber de quelconques surcoûts ou taxes supplémentaires.

CRMAG : l'UFL fait partie de TLF. Qu'apportez-vous à cette organisation ?

Patrick Bouchez : Nous représentons l'UFL, dans les organisations professionnelles dont nous sommes membres, telles que le Medef ou

les organisations de branche. Nous avons aussi un important dossier en cours pour l'évolution de la convention collective, avec une annexe levage. Enfin, la réglementation a aussi évolué, notamment suite aux actions menées avec TLF sur les grues mobiles ou l'accompagnement des convois. Et nous apportons toutes l'expertise de nos équipes, en permettant à l'UFL d'intégrer des groupes et des commissions de travail pour faire avancer la sécurisation réglementaire et le développement des activités de levage.

La bataille sur les péages autoroutiers est relancée

Les concessionnaires, invoquant les besoins d'investissement, réclament à l'Etat des hausses de tarifs

Les comptes des groupes de travaux publics pour le premier semestre sont bons, voire excellents, et la bonne performance de leurs sociétés d'autoroutes n'est pas étrangère à ces résultats. Cela n'empêche pas ces concessionnaires de réclamer une augmentation du tarif de péages à l'Etat qui, à leur grand dam, s'y oppose. « Le gouvernement ne souhaite apparemment pas les augmenter, ce qui pourrait nous conduire, à l'avenir, à réduire nos investissements », prévenait Xavier Huillard, PDG de Vinci, mercredi 31 août.

Est-ce un avertissement adressé au ministre des transports qui, en dernier ressort, décide de ces hausses ? Le sujet est très sensible pour Vinci, qui négocie actuellement avec la direction des infrastructures le contrat quinquennal d'entreprise 2012-2016 pour ses deux plus importants réseaux : Autoroutes du sud de la France (ASF) et Escota (Côte d'Azur). Ce contrat fixe à la fois les modalités d'évolution des

Les sociétés privées sont en position de force face à l'Etat, qui n'a plus les moyens de construire des autoroutes

péages en fonction d'une fraction de l'inflation et le détail des investissements futurs, qui donne lieu à une rémunération supplémentaire répercutée sur l'utilisateur. C'est sur cette dernière que porte la discussion en cours.

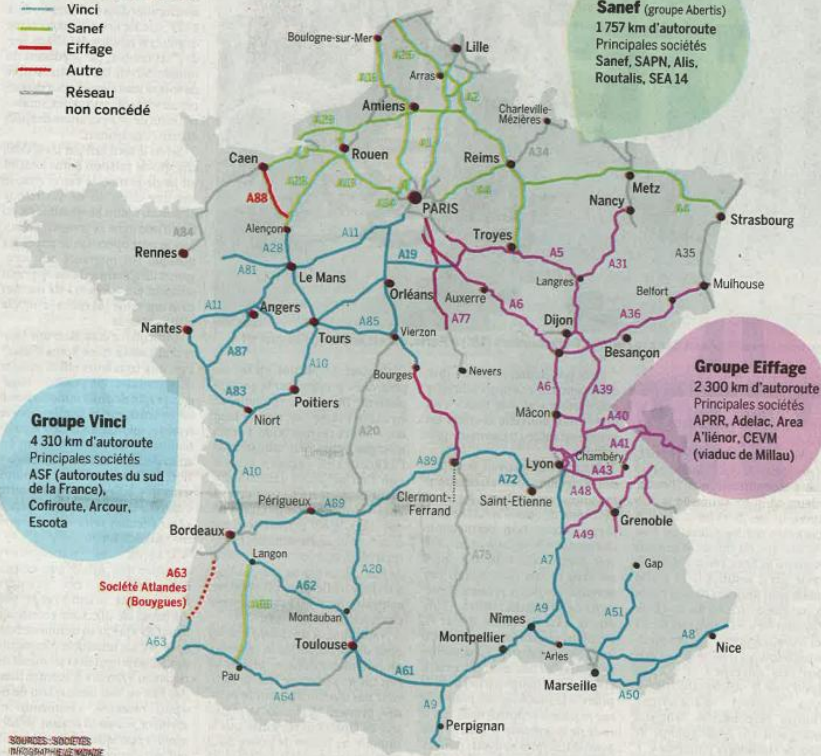
En 2011, Vinci aura investi près de 1,2 milliard d'euros. « C'est un montant record », souligne M. Huillard. La précédente négociation entre l'Etat et Vinci, qui remonte à 2006, avait déjà été longue et tendue. L'Etat souhaitait mettre fin à la technique dite du « foisonnement ». Celle-ci permettait aux exploitants de respecter les hausses tarifaires autorisées, tout en relevant discrètement les tarifs des tronçons les plus fréquentés et en bridant ceux des plus tranquilles.

Depuis la privatisation des sociétés d'exploitation d'autoroutes, le 15 décembre 2005, le prix des péages a subi de fortes hausses. En particulier pour les poids lourds qui représentent 14 % des usagers mais fournissent 32 % des recettes. Selon le Comité national routier, entre

Trois géants des infrastructures se partagent le réseau

SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES DES AUTOROUTES FRANÇAISES

- Vinci
- Sanef
- Eiffage
- Autre
- Réseau non concédé



Groupe Vinci
4 310 km d'autoroute
Principales sociétés ASF (autoroutes du sud de la France), Cofiroute, Arcour, Escota

Sanef (groupe Abertis)
1 757 km d'autoroute
Principales sociétés Sanef, SAPN, Alis, Routalis, SEA 14

Groupe Eiffage
2 300 km d'autoroute
Principales sociétés APRR, Adelaç, Area A'liénor, CEVM (viaduc de Millau)

SOURCES: SOCIÉTÉS INFRASTRUCTURELLES

décembre 2005 et décembre 2010, les tarifs pour les poids lourds ont grimpé de 38 % et représentent désormais 6 % du prix de revient des transporteurs. « Dans un contexte de concurrence très rude en Europe, nous ne pouvons pas répercuter ce surcoût sur nos clients, souligne Pascal Vandal, directeur délégué à la Fédération des entreprises de transport et

logistique de France. Le coût des péages est si stratégique dans les comptes des transporteurs qu'ils obligent parfois leurs chauffeurs à quitter l'autoroute sur les tronçons les plus chers et à emprunter les routes secondaires gratuites. » M. Vandal rappelle que sa fédération réclame « la transparence des tarifs et une autorité de régulation dotée de vrais pouvoirs », jugeant que le

Comité national des usagers est « sans marge de manœuvre ». Dans un rapport de 2008, la Cour des comptes avait elle-même demandé une publicité des tarifs au kilomètre. En vain...

Sanef, dont les actionnaires sont le spécialiste espagnol des infrastructures Abertis et des investisseurs institutionnels (CNP, Caisse des dépôts, Axa...), entretient des

relations plus apaisées avec les pouvoirs publics. « La direction des infrastructures nous contrôle étroitement, mais nous ne cherchons pas, nous, à faire des travaux à tout prix », précise Christine Allard, porte-parole de Sanef, qui vise à mots couverts les grands du BTP.

Les concessionnaires privés sont en position de force face à un Etat désargenté qui n'a plus les

De bons résultats grâce aux augmentations de prix

Vinci Autoroutes Avec 4 310 kilomètres, Vinci exploite l'un des réseaux les plus longs et rentables d'Europe, avec les Autoroutes du sud de la France (ASF), Cofiroute (dans l'Ouest), Escota (Côte d'Azur) et le tunnel de l'A86, en service depuis janvier. Au premier semestre 2011, Vinci Autoroutes a généré un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros, en hausse de 4,2 % par rapport à la même période de 2010, non que le trafic ait beaucoup évolué (+ 0,9 %) ou que de nouvelles autoroutes aient été ouvertes (+ 0,5 %), mais en raison surtout de l'augmentation des tarifs (+ 2,8 %).

APRR Les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), exploitées par Eiffage, ont, elles, gagné 4,6 % au premier semestre, à 973 millions d'euros de recettes.

moyens de construire de nouvelles autoroutes. Ni même d'entretenir le réseau non concédé dont il a la charge : le budget 2011 consacré à sa maintenance a fondu de 46 % entre 2009 et 2011. Les automobilistes peuvent se rendre compte de la mauvaise qualité de la chaussée « publique » - faute d'entretien - sur la portion de l'A6 entre Paris et Fontainebleau, avant le péage. La médiocre qualité du revêtement contraste avec celui qu'ils trouvent après le péage, sur le tronçon concédé à Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), dit groupe Eiffage.

Qui dit mauvais revêtement dit sécurité défaillante et bruit pour les riverains. Eiffage se propose d'y remédier. « Nous menons des discussions informelles avec le ministre de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, pour de petites extensions de notre réseau qui faciliteraient l'entretien de ces parties non encore concédées ou le raccordement entre deux bretelles », propose Pierre Berger, directeur général d'Eiffage, la contrepartie étant d'adapter notre contrat de concession en allongeant sa durée ou en permettant un coup de pouce sur les tarifs. »

De telles extensions sont ainsi possibles sur chaque réseau, sans appel d'offres public, comme sur le périphérique ouest de Lyon pour APRR, le contournement de Caen pour Sanef ou un échangeur entre Aubagne (Bouches-du-Rhône) et Aix-en-Provence pour Vinci. La Société d'autoroutes du Mont-Blanc (SAMB) est, elle, sur les rangs pour l'obtention d'un court tronçon reliant Annemasse à Thonon-les-Bains (Haute-Savoie).

L'Etat a pris l'habitude de transformer des routes nationales en autoroutes à péage, comme pour la dangereuse nationale 10, dans les Landes, bientôt convertie en autoroute A63 confiée à Atlantes (Bouygues). Il va rééditer l'opération pour la route Centre-Europe-Atlantique (CEA), qui traversera la France, reliant Genève à Bordeaux et Nantes.

Dans ce contexte de tension sur les tarifs, la fréquentation n'a pas été brillante cet été. « Nous espérons que les Français passeront leurs vacances en France et circuleront plus, cela n'a pas été le cas », confie M. Berger. Peut-être les prix élevés des péages des autoroutes expliquent-ils que les automobilistes commencent à prendre des chemins de traverse. ■

Isabelle Rey-Lefebvre

Entre l'Etat et les concessionnaires, des années de relations tumultueuses

LES RELATIONS entre les concessionnaires filiales des groupes de BTP et leur tutelle, la direction des infrastructures du ministère des transports, ont toujours été tendues. Les conflits ont presque toujours fini à l'avantage des sociétés de construction.

Mars 2002 Laurent Fabius, alors ministre des finances du gouvernement Jospin, introduit en Bourse la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), l'Etat conservant 51 % du capital. A peine la société cotée, le groupe de BTP Vinci en grignote des parts : 17 %, puis 20 %, et jusqu'à 23 %, un scénario qui n'avait pas anticipé l'Etat et qui met en fureur la direction des routes (aujourd'hui, direction générale des infrastructures). Après des négociations musclées, celle-ci obtient de Vinci l'arrêt de sa montée au capital, et accorde en contrepartie un siège d'administrateur

d'ASF, qui sera occupé par le PDG du groupe de construction, à l'époque Antoine Zacharias. Cofiroute est alors la seule société d'autoroute privée appartenant au trio Vinci-Bouygues-Eiffage. La société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) et la Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef) seront respectivement introduites en Bourse en novembre 2004 et en mars 2005.

Décembre 2003 Le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin renonce à vendre le solde du capital de ces trois sociétés appartenant encore à l'Etat.

Juin 2005 A peine nommé premier ministre, Dominique de Villepin relance le processus de privatisation. Thierry Breton, ministre de l'économie et des finances, annonce, le 7 juillet, la cession des participations de l'Etat de 50,4 %

du capital d'ASF, 70,2 % de celui d'APRR et 75,7 % de Sanef, par un appel d'offres public.

Décembre 2005 L'Etat attribue ASF à Vinci, seul en lice car il en possédait déjà 23 %. APRR va à Eiffage, associé à la banque australienne Macquarie. Sanef est accordé à un consortium formé par l'espagnol Abertis, Axa, la Caisse des dépôts et consignations, CNP Assurances et Predica. Bouygues n'obtient rien puisqu'il a bouclé la compétition. L'Etat en retire 14,8 milliards d'euros, dont 4 milliards seront reversés à l'Agence de financement des Infrastructures de transports en France (AFIF), créée pour collecter l'argent des péages et financer les grands travaux.

L'obtention d'ASF par Vinci signe le triomphe de la stratégie d'entrisme d'Antoine Zacharias. Ce sera aussi le motif de sa chute, puis-

qu'il sollicitera, en février 2006, pour prix de ce succès, une rémunération de 8 millions d'euros.

Une exigence de trop, refusée par son n°2, Xavier Huillard, et par le conseil d'administration de Vinci. Il sera poussé à la démission en juin 2006. M. Zacharias racontera, des années plus tard, devant le tribunal de grande instance de Nanterre, comment il a convaincu Jacques Chirac, alors président de la République, de privatiser les sociétés d'autoroutes, lors d'une rencontre au 60^e étage d'une tour de Shanghai.

Février 2008 La Cour des comptes dénonce, dans son rapport annuel, la politique tarifaire « complexe », « opaque » et « incohérente » des sociétés d'autoroutes, les distorsions de prix et la pratique du « foisonnement », qui permet des hausses de tarifs sur les trajets les plus fréquentés tout en respec-

tant, en apparence, la limite d'augmentation autorisée par l'Etat.

Janvier 2009 L'Etat tente de faire passer de 170 à 270 millions d'euros la taxe d'occupation du domaine public à la charge des exploitants d'autoroutes. Face au tollé qui provoque cette mesure, le gouvernement y renonce, mais il revient à la charge dans le budget 2010. Les concessionnaires acceptent de payer un peu plus (35 millions) mais obtiennent une hausse des péages de 0,32 % en 2011 et de 0,16 % en 2012, en plus des indexations annuelles.

Janvier 2010 Dans le plan de relance post-crise, Vinci et Sanef acceptent, en échange d'une prolongation d'un an de leur concession, d'investir 1 milliard d'euros dans le « paquet vert » pour rendre les autoroutes plus écologiques. ■

I. R. - L.

Texte seul :

La bataille sur les péages autoroutiers est relancée

Les concessionnaires, invoquant les besoins d'investissement, réclament à l'Etat des hausses de tarifs

Les comptes des groupes de travaux publics pour le premier semestre sont bons, voire excellents, et la bonne performance de leurs sociétés d'autoroutes n'est pas étrangère à ces résultats. Cela n'empêche pas ces concessionnaires de réclamer une augmentation du tarif de **péages** à l'Etat qui, à leur grand dam, s'y oppose. " Le gouvernement ne souhaite apparemment pas les augmenter, ce qui pourrait nous conduire, à l'avenir, à réduire nos investissements ", prévenait Xavier Huillard, PDG de Vinci, mercredi 31 août.

Est-ce un avertissement adressé au ministre des transports qui, en dernier ressort, décide de ces hausses ? Le sujet est très sensible pour Vinci, qui renégocie actuellement avec la direction des infrastructures le contrat quinquennal d'entreprise 2012-2016 pour ses deux plus importants réseaux : Autoroutes du sud de la France (ASF) et Escota (Côte d'Azur). Ce contrat fixe à la fois les modalités d'évolution des **péages** en fonction d'une fraction de l'inflation et le détail des investissements futurs, qui donne lieu à une rémunération supplémentaire répercutée sur l'utilisateur. C'est sur cette dernière que porte la discussion en cours.

En 2011, Vinci aura investi près de 1,2 milliard d'euros. " C'est un montant record ", souligne M. Huillard. La précédente négociation entre l'Etat et Vinci, qui remonte à 2006, avait déjà été longue et tendue, l'Etat souhaitant mettre fin à la technique dite du " foisonnement ". Celle-ci permettait aux exploitants de respecter les hausses tarifaires autorisées, tout en relevant discrètement les tarifs des tronçons les plus fréquentés et en bridant ceux des plus tranquilles.

Depuis la privatisation des sociétés d'exploitation d'autoroutes, le 15 décembre 2005, le prix des **péages** a subi de fortes hausses. En particulier pour les poids lourds qui représentent 14 % des usagers mais fournissent 32 % des recettes. Selon le Comité national routier, entre décembre 2005 et décembre 2010, les tarifs pour les poids lourds ont grimpé de 38 % et représentent désormais 6 % du prix de revient des transporteurs.

" Dans un contexte de concurrence très rude en Europe, nous ne pouvons pas répercuter ce surcoût sur nos clients, souligne [Pascal Vandalle, directeur délégué à la Fédération des entreprises de transport et logistique de France](#). Le coût des péages est si stratégique dans les comptes des transporteurs qu'ils obligent parfois leurs chauffeurs à quitter l'autoroute sur les tronçons les plus chers et à emprunter les routes secondaires gratuites. " M. Vandalle rappelle que sa fédération réclame " la transparence des tarifs et une autorité de régulation dotée de vrais pouvoirs ", jugeant que le Comité national des usagers est " sans marge de manoeuvre ". Dans un rapport de 2008, la Cour des comptes avait elle-même demandé une publicité des tarifs au kilomètre. En vain...

Sanef, dont les actionnaires sont le spécialiste espagnol des infrastructures [Abertis](#) et des investisseurs institutionnels (CNP, Caisse des dépôts, Axa...), entretient des relations plus apaisées avec les pouvoirs publics. " La direction des infrastructures nous contrôle étroitement, mais nous ne cherchons pas, nous, à faire des travaux à tout prix ", précise Christine Allard, porte-parole de Sanef, qui vise à mots couverts les grands du BTP.

Les concessionnaires privés sont en position de force face à un Etat désargenté qui n'a plus les moyens de construire de nouvelles autoroutes. Ni même d'entretenir le réseau non concédé dont il a la charge : le budget 2011 consacré à sa maintenance a fondu de 46 % entre 2009 et 2011. Les automobilistes peuvent se rendre compte de la mauvaise qualité de la chaussée " publique " - faute

d'entretien - sur la portion de l'A6 entre Paris et Fontainebleau, avant le péage. La médiocre qualité du revêtement contraste avec celui qu'ils trouvent après le péage, sur le tronçon concédé à Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), du groupe Eiffage.

Qui dit mauvais revêtement dit sécurité défaillante et bruit pour les riverains. Eiffage se propose d'y remédier. " Nous menons des discussions informelles avec la ministre de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, pour de petites extensions de notre réseau qui faciliteraient l'entretien de ces parties non encore concédées ou le raccordement entre deux bretelles, propose Pierre Berger, directeur général d'Eiffage, la contrepartie étant d'adapter notre contrat de concession en allongeant sa durée ou en permettant un coup de pouce sur les tarifs. "

De telles extensions sont ainsi possibles sur chaque réseau, sans appel d'offres public, comme sur le périphérique ouest de Lyon pour APRR, le contournement de Caen pour Sanef ou un échangeur entre Aubagne (Bouches-du-Rhône) et Aix-en-Provence pour Vinci. La Société d'autoroutes du Mont-Blanc (SAMB) est, elle, sur les rangs pour l'obtention d'un court tronçon reliant Annemasse à Thonon-les Bains (Haute-Savoie).

L'Etat a pris l'habitude de transformer des routes nationales en autoroutes à péage, comme pour la dangereuse nationale 10, dans les Landes, bientôt convertie en autoroute A63 confiée à Atlandes (Bouygues). Il va rééditer l'opération pour la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA), qui traversera la France, reliant Genève à Bordeaux et Nantes.

Dans ce contexte de tension sur les tarifs, la fréquentation n'a pas été brillante cet été. " Nous espérons que les Français passeraient leurs vacances en France et circuleraient plus, cela n'a pas été le cas ", confie M. Berger. Peut-être les prix élevés des **péages** des autoroutes expliquent-ils que les automobilistes commencent à prendre des chemins de traverse.

Isabelle Rey-Lefebvre

Le 06 septembre 2011

LE PROGRES

Les transporteurs guettent la sortie de crise et attendent l'A45

Publié le 06/09/2011 à 00:00



La Loire souffre d'une mauvaise desserte routière / Claude Essertel

Loire. En dix ans, le nombre d'entreprises et de salariés a chuté de 12 %

Malgré ses 375 sociétés de transports de marchandises, le secteur ne tourne pas à plein régime dans le département. En dix ans, le nombre d'entreprises et de salariés a ainsi baissé de 12 %. Première fautive pointée par les professionnels : la crise.

« Les transporteurs ressentent les conséquences du ralentissement de l'économie. Et si la plupart d'entre eux s'adaptent à l'activité, ils restent inquiets sur les prix pratiqués », confie Emmanuel de Bienassis, secrétaire général de la **Fédération des entreprises de transports et logistique de France (TLF)** pour la région Rhône-Alpes Auvergne.

Mais la crise n'explique pas tout. Enclavée entre la vallée du Rhône et le massif Central, la Loire souffre d'une mauvaise desserte routière. D'après Emmanuel de Bienassis, « l'A47 est une autoroute très ancienne. Elle n'a subi aucune transformation depuis sa construction et n'est plus adaptée au trafic actuel. La liaison entre le sud et le nord de la Loire reste également assez faiblarde ».

C'est pourquoi **TLF** « milite pour la création de l'A45, car les conditions de circulation ne sont pas assez satisfaisantes pour les transporteurs ».

Néanmoins, certains signes poussent à croire que la situation va s'arranger. De 5 500 salariés en 2008 dans ce secteur, la Loire en compte aujourd'hui près de 6 000. Et seules 27 procédures de redressements judiciaires ont été prononcées par le tribunal de commerce en 2010. Un chiffre bien inférieur à la moyenne nationale. De bon augure pour la suite.