

<https://fakirpresse.info/la-route-ecrase-les-prix>



La route écrase les prix

- Le Journal - Dossiers -

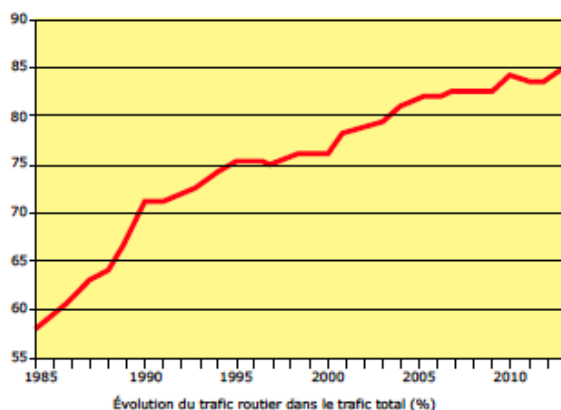
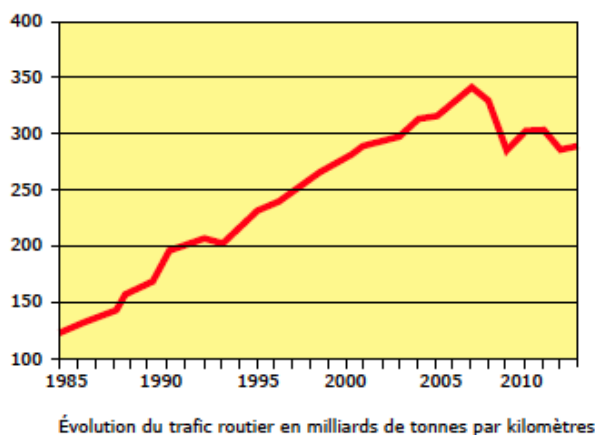


Publication date: lundi 12 mars 2018

Copyright © Journal Fakir - Tous droits réservés

La route a conquis une hégémonie : 85 % du trafic de marchandises. Bizarrement, pourtant, les entreprises de transport ne se portent pas si bien...

Le trafic routier a, certes, été multiplié par 2,3 en 30 ans. Mais pour rendre compte de l'hégémonie du camion, cette courbe ne suffit pas. Il faut en présenter une seconde :



En 1962, le transport des marchandises se faisait à 32 % (seulement) par la route. En 1971, pour la première fois, les poids lourds dépassent le rail (41 % contre 40 %). Et désormais, en France, les camions détiennent 85 % du trafic ! Contre moins de 10 % pour le fret ferroviaire...

Comment expliquer ce basculement, son ampleur ?

Pourquoi le transport le plus polluant - a minima quatre fois plus que le train, émettant dix fois plus de CO₂ - a-t-il raflé la mise ?

Subvention déguisée

Il y a l'autoroute, bien sûr. Dans une première phase, distingue la Cour des comptes, « de 1970 à 1980, la croissance des parts de marché du mode routier est fortement dopée par l'extension du réseau routier national qui

provoque un accroissement de la vitesse des acheminements et des gains importants de productivité ».

En 1968, la France compte 1 000 kilomètres d'autoroutes, 4 700 en 1980, près de 12 000 désormais. Dans les années 1980, les gouvernements investissent quatre fois plus d'argent dans le bitume que dans le rail, six fois plus en 1990, sept fois plus en 2000. C'est une subvention déguisée aux transporteurs.

Car la SNCF, elle, paie pour construire et entretenir son réseau. Pas les camions :

« Les péages autoroutiers acquittés par les poids lourds ne sont, compte tenu des conditions d'abonnement, que 1,8 fois plus élevés que ceux des véhicules légers alors qu'ils encombrant 2 à 4 fois plus les chaussées et les détériorent beaucoup plus... une dégradation plus d'un million de fois supérieure à celle provoquée par des voitures. »

Quant à « la taxe à l'essieu », elle est loin de compenser : « Instaurée en 1968, ses barèmes n'ont pas été revalorisés depuis 1971 » !

Concurrence acharnée

À partir de 1985 s'ouvre une seconde étape : « *Le mode routier est dopé par la déréglementation* », estime la Cour des comptes. L'Acte unique vient d'être signé. Le Marché unique est en vu. La Commission pond une directive « *instaurant la liberté totale des prix du transport des marchandises* ».

Kézako ?

Kèsçachange ?

Jusqu'alors, c'est une loi sur les transports datée de 1934 qui encadrait le secteur.

Afin de permettre « *une répartition rationnelle entre le rail et la route* », cette loi comportait deux règles notamment :

1 / le contingentement : les licences, délivrées par l'administration, étaient comptées - comme pour les taxis aujourd'hui. Certes, entre 1976 et 1986, leur nombre a doublé, est passé de 200 000 à 400 000, mais la règle demeurait. Le 14 mars 1986, c'en est fini : la profession est pleinement « ouverte » ;

2 / la tarification routière obligatoire, surtout : les transporteurs devaient appliquer un prix plancher, fixé chaque année par la Comité national routier. Elle est abrogée par décret le 6 mai 1988. Ces règles avaient permis d' « *atténuer la concurrence sans la faire disparaître* », de « *maintenir un niveau de prix garantissant une rentabilité minimale* », de « *freiner les concentrations et la formation de réseaux de taille nationale ou européenne* ». Terminée, l'ère d'une concurrence « *atténuée* », la voilà désormais « *libre et non faussée* » : autant dire acharnée.

D'abord entre les transporteurs nationaux.

Ensuite avec les voisins, Espagnols, Néerlandais, Italiens.

Et bientôt, plus loin, avec les Polonais et les Roumains.

Qui est favorisé ?

« Les entreprises capables de proposer la force de travail la moins coûteuse, celles à qui a le droit commun sur la durée normale de travail n'était pas applicable, celles qui ne sont pas assujetties au droit du travail (les chauffeurs routiers artisans). »

Et ça marche ! Les coûts du transport « *auraient baissé, selon les sources, de 25 % à 30 % entre 1985 et 1995* », la « *grande distribution, notamment, est en situation d'exercer une pression considérable pour qu'ils réduisent leurs prix.* »

Faibles marges

On touche là à un paradoxe décisif :

le transport routier est plus que florissant. Et pourtant, les entreprises de transport, elles, pour beaucoup, se portent mal.

Le patron de Jean-Louis vient de revendre dix camions.

Mory-Ducrot a supprimé, l'an dernier, 2 800 emplois.

Mory-Global vient, ce 31 mars, de liquider les 2 200 restants.

Mais le paradoxe n'est qu'apparent : c'est justement parce que les entreprises de transport se portent mal que le transport routier est florissant !

D'après le juriste Stéphane Carré,

« les difficultés de nombreuses entreprises de transport routier et l'hégémonie du transport routier sont deux conséquences parfaitement logiques et prévisibles d'une même politique, deux faces d'une même réalité, avec entre elles un rapport de causalité étroit : la libéralisation a réduit les marges des transporteurs routiers (1 % à 2 % dans la plupart des cas), et la faiblesse de ces marges a assuré à son tour la domination de la route sur le rail. »

Ces faibles marges économiques laissent, également, peu de marge politique pour les réformes : la moindre hausse du pétrole, l'ombre d'une écotaxe, et tout le monde de la route se sent menacé...

Pas de salaire minimum

La salve finale est arrivée, début 2000, avec l'élargissement.

De quoi maintenir les prix au plancher :

« La part de marché du pavillon français est passée de 50 % de l'activité européenne en 1999 à moins de 10 % aujourd'hui... La perte d'emplois est estimée à un minimum de 21 000 conducteurs...

Un camionneur polonais coûte 34 % d'un français, presque trois fois moins...

"Le secteur des transports est un des plus touchés par le phénomène de dumping social", a déclaré le secrétaire d'État aux Transports Alain Vidalies... » (Le Figaro, 23/1/2015).

Un « dumping social » qui ne doit pas rencontrer d'entraves :

« Le gouvernement allemand a décidé vendredi de suspendre temporairement l'application de son nouveau salaire minimum aux routiers, essentiellement d'Europe de l'Est, quand ils traversent le pays. Le gouvernement allemand a suspendu vendredi l'application de son salaire minimum aux routiers en transit dans le pays après une levée de boucliers des routiers d'Europe centrale et une

"procédure préliminaire" de la Commission européenne » (Le Figaro, 23/1/2015).

Grâce à ce coût, social, environnemental, voire fiscal, le camion est super-compétitif. Les marchandises peuvent être transbahutées d'un bout à l'autre de l'Europe, sans que les bénéfices ne se perdent en chemin...