



Montreuil le 12 avril 2011

## SYNTHESE DES ETATS GENERAUX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### Recommandations, préconisations, préoccupations. Tout ça pourquoi ?

En préambule, les Etats Généraux du Transport Routier de Marchandises (TRM) ont été mis en place suite aux mouvements sociaux de décembre 2009, Afin de :

- redonner ses lettres de noblesse à la profession.
- Insuffler de la motivation permettant de rentrer dans les métiers du TRM
- Permettre une réécriture et la consolidation de la convention collective en la rendant plus accessible et plus transparente.

Pour faire avancer ou reculer tout cela et réaliser ce projet de travail, trois groupes ont réfléchi.

Après une année de travail et de réunions (10 000heures) pour « accoucher dans la douleur » de préconisations et de recommandations, ce qui ne veut pas dire d'obligation.

Les états généraux portés par TLF, l'OTRE et l'ensemble des organisations syndicales où la FNCR et FNTR étaient plus observatrices que « force de proposition » !! ont été « lâchés » par les politiques à la faveur d'un dernier remaniement ministériel.

Ces multiples réunions qui ont trouvé leurs conclusions jeudi matin, malgré l'absence du secrétaire d'état aux transports vont donner lieu à de nouvelles rencontres des instances Ad Hoc.

Le groupe « performance » du secteur, propose d'améliorer les conditions d'entrée dans la profession ainsi que le contrôle de l'exercice (artisans), de réorganiser les pouvoirs de l'administration et des commissions de sanctions administratives sur le plan régional qui, depuis leur mise en place, n'ont pas mis un frein aux infractionnistes, intégrant des sanctions contre le cabotage illégal. Sur cela aussi, que des recommandations pas de vraies obligations ! Mais le groupe pouvait-il lui seul en fournir ?

Pour ce qui devait être un des grands « chantiers » des états généraux, la définition du temps de travail des roulants, générateur de distorsions tarifaires et de concurrence avec les autres états ou entre entreprises et groupes. Rien n'est ressorti, tout au plus, poursuivre la réflexion sur cette question dans une nouvelle configuration et sous la forme de définition. « Cette situation tient plus du compromis que de la non volonté d'aboutir »

Ceux qui s'y colleront seront contraints de proposer une modification des dispositions et en renvoyant la poursuite de ces travaux aux calendes grecques ils imposeront une participation forte de l'Etat » puisque à la finale c'est lui qui devra sécuriser règlementairement et par la loi de surcroît, le futur édifice déjà bancal.

Sur l'intérêt écologique ; Toujours des préconisations !! En voulant créer un fonds d'aide à la mutation écologique une idée mise en avant dans le cadre de la révision de la directive euro vignette. Globalement, au vue de la multiplication des taxations environnementales à venir, ils suggèrent de sécuriser la répercussion au regard du droit de la concurrence. Ils demandent qu'une nouvelle étude soit réalisée afin de déterminer l'impact économique et social de la fiscalité verte.

#### Sur l'amélioration du temps de travail

- Sur les aires de repos : une mise en place d'espaces dédiés aux professionnels. Faut-il rappeler la privatisation des sociétés d'autoroutes ?
- Repenser le régime IPRIAC ?
- Le groupe D&O apparaît comme « le » partenaire incontournable.
- Repenser n'amène jamais de solution.
- A 90%, les conducteurs inaptes à la conduite ne sont jamais reclassés dans l'entreprise.

#### **Le groupe "attractivité des métiers" :**

##### Mise en place de passerelles entre les métiers :

N'ayant pas de solution, le groupe de travail réclame, une fois de plus, la tenue d'une table ronde. Seul point positif, le groupe sur la formation professionnelle, en remaniant en profondeur le dispositif conventionnel du 1<sup>er</sup> février 2011, a mis l'accent sur le tutorat et les entretiens professionnels. Mais rien sur le CFA.

##### Sur la rénovation de la Convention Collective :

Vaste sujet sur lequel les empoignades plutôt cordiales et très « professionnelles » ont apporté leurs fruits de correction qui trouveront leur place dans la négociation qui débutera au mois de février 2012 ?!! Pourquoi ? Comment ? Le suspens continu pour autant,

Des accords d'étapes seront signés au fur et à mesure que le chantier avance, à quoi ont servi les 97 réunions de groupe ?

Dès que la réécriture sera achevée, ce sera la mise en place d'un travail portant sur les classifications, sujet ayant déjà été abordé. Dans la foulée, ce sera un débat portant sur les structures des rémunérations. Idem concernant l'attribution des frais liés aux contraintes.

Pour finir cette synthèse impossible, après les rapports Dobias et Libermann, la sortie des Etats Généraux nous renvoie pratiquement à la case départ. En effet, l'ensemble du rapport porte essentiellement sur des préconisations et des recommandations.

Car chacun pourra penser qu'une fois de plus, une fois de trop, les organisations patronales sont allées, pour sortir de la crise qui a profité à certains, chercher des subventions sans contrepartie. Du reste, nous pouvons noter le peu d'intérêt que le nouveau secrétaire d'état aux transports a porté à la clôture de ces Etats Généraux mis en place par son prédécesseur, qui a quitté le navire pour aller se « ioder » à la Rochelle.

Il nous reste donc à continuer de porter les revendications des salariés du Transport routier Marchandises et maintenir pour ne pas être obligé de reconquérir les acquis obtenus par le rapport de forces que nous avons été en capacité de réaliser en 1996/97.

La démonstration est faite que nous avons affaire à un gouvernement plus libéral que jamais, qui n'hésite pas à sacrifier les salariés du Transport dans le « moins » disant social.

Est-il vraiment indécent de vouloir vivre du fruit de son travail lorsque les patrons du CAC40 offrent des milliards aux actionnaires?