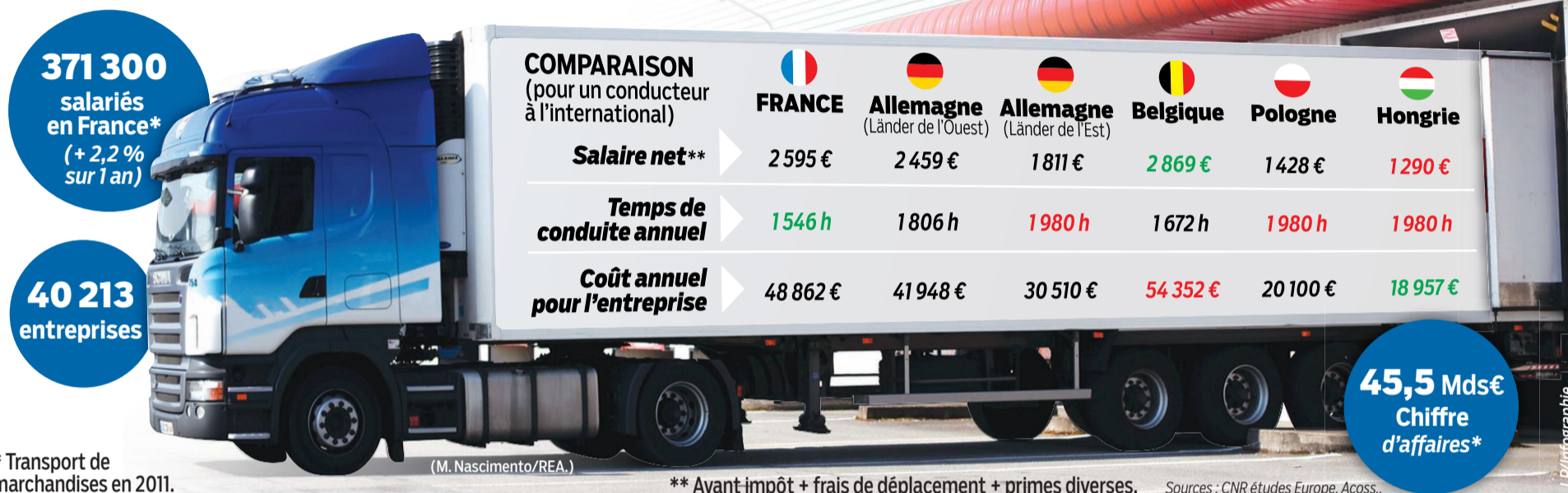


# Avant la « négo », les routiers montrent les muscles

**TRANSPORTS.** A la veille d'une nouvelle négociation sur les salaires, les routiers ont bloqué certains axes et les automobilistes. Alors que 40 % des entreprises sont dans le rouge, un accord salarial n'est pas acquis.

## LES TRANSPORTEURS FRANÇAIS MOINS COMPÉTITIFS



UN ACCORD entre les chauffeurs routiers et le patronat est-il possible ? Après la démonstration de force, hier, des conducteurs (*lire ci-dessous*), les deux parties se retrouvent aujourd'hui pour un troisième round de négociations sur les salaires. Les deux premiers, qui se sont tenus en fin d'année dernière, s'étaient soldés par un échec. Il faut dire qu'entre les revendications des uns et les propositions des autres le fossé est abyssal : là où l'intersyndicale CGT, FO, CFTC et CFE-CGC réclame une augmentation des salaires de 5 %, soit 100 € net de plus par mois, le patronat propose des hausses comprises entre... 1 % et 2 %. « On ne peut pas donner ce que l'on n'a pas, répète Nicolas Paulissen, le délégué général de la

Fédération nationale des transports routiers (FNTR). Quelle branche, dans le contexte actuel, pourrait accepter une telle revendication ? »

Le patronat a malgré tout déjà revu ses propositions à la hausse. « Nous proposons une revalorisation de 1,9 % pour les plus bas salaires et de 1,3 % pour les autres », énumère Jean-Marc Rivera, le secrétaire général adjoint de l'Organisation des transporteurs routiers européens (Otre). Insuffisant pour les syndicats, qui dénoncent une « smicardisation » de la profession. Un qualificatif que l'Otre comme la FNTR jugent caricatural. « Ce qui est négocié aujourd'hui, ce sont les salaires à l'embauche au niveau de la branche, précise Nicolas Paulissen. Avec l'ancienneté,

les primes, les heures supplémentaires, les salaires sont bien plus élevés. » Ainsi, selon le Comité national routier (CNR), chargé de produire des études sur le transport par route, le salaire moyen d'un chauffeur de poids lourd français qui travaille à l'international est d'environ 2 595 € contre 2 459 € en Allemagne et 2 869 € en Belgique.

**Le patronat rêve de rouvrir le dossier du temps de travail** Si, en moyenne, le chauffeur français est plutôt moins bien rémunéré que ses homologues des pays d'Europe occidentale, c'est aussi lui qui cumule le moins d'heures de travail par an. La conséquence d'une réglementation sur le temps de travail plus favo-

nable. Résultat, après la Belgique, c'est en France que l'heure de conduite revient le plus cher. Un déficit de compétitivité que le patronat rêve de changer, en rouvrant le dossier du temps de travail.

Car, selon lui, depuis la libéralisation du transport routier en Europe en 1999, le pavillon français n'a fait que décliner : selon le CNR, 40 % des entreprises du secteur étaient dans le rouge en 2014. Des chiffres plus ou moins contestés par les syndicats, qui rappellent que les entreprises de transport ont reçu plus de 700 M€ d'aides d'Etat grâce au crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE). Faute d'accord aujourd'hui, le mouvement pourrait se poursuivre.

VINCENT VÉRIER

## Nouveaux blocages en vue

Le mouvement des chauffeurs routiers devrait s'intensifier aujourd'hui. Pour maintenir la pression sur le patronat, en pleine négociation sur les salaires, les syndicats ont appelé les salariés du secteur à multiplier les barrages. « Nous allons désormais cibler les raffineries et les lieux de stockage du carburant, prévient Jérôme Vérité, le secrétaire général de la CGT-Transports. Certaines régions vont nous rejoindre dans le mouvement, comme l'Auvergne. Mais on ne vise pas les particuliers. Notre cible, c'est le patronat, le secteur économique. » Pourtant, hier matin essentiellement, de nombreux automobilistes se sont retrouvés coincés, comme aux abords de Marseille (Bouches-du-Rhône), où trois opérations escargot sur les autoroutes qui mènent à la cité phocéenne ont fortement ralenti le trafic. Même punition à Caen (Calvados), mais aussi à Rennes (Ille-et-Vilaine) et à Bordeaux (Gironde). Au port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), les manifestants ont finalement dû lever le blocus, pour des raisons de sécurité. « Il y avait tellement de camions que ça débordait sur l'autoroute, justifie Jérôme Vérité. On a été un peu dépassés par le mouvement. On ne s'attendait pas à une telle mobilisation. Il y a eu jusqu'à 760 km de bouchons (NDLR : en Ile-de-France). Preuve que la grogne est importante. » Hier, le ministre des Transports, Alain Vidalies, a appelé les deux parties à leurs responsabilités : « Le dialogue social est la seule issue à cette crise. »

V.V.

## Vingt ans de maison et 1 900 € brut par mois

LES YEUX ROUGIS par la fatigue, Eusebio Fernandes de Castro, 45 ans, s'appête à remonter sur son 40 tonnes. Quinze heures maintenant qu'il bloque avec une cinquantaine de camarades de l'intersyndicale CGT-FO-CFTC et CFE-CGC les trois principaux ronds-points du premier port d'Ile-de-France, celui de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), où transitent chaque année 20 millions de tonnes de marchandises. « Un de nos gars vient de se faire renverser par un poids lourd qui a forcé le barrage, explique-t-il. Il n'a que des hématomes, mais vu de la tension, on préfère remballer. »

« Maintenant, j'ai honte de mon salaire »

Eusebio Fernandes de Castro, chauffeur routier

Ce Lusitanien, qui a rejoint l'Hexagone à 17 ans, travaille depuis vingt ans pour Norbert Dentressangle, le numéro un européen du secteur (12 800 salariés). « Quand j'y suis rentré, j'étais fier de mon salaire (NDLR : 10 000 francs mensuels), maintenant j'en ai honte. » Eusebio touche 1 900 € brut par mois, avec



Gennevilliers (Hauts-de-Seine), hier. Pendant quinze heures, les manifestants ont interdit aux poids lourds l'accès au premier port d'Ile-de-France. (LP/Guillaume Georges.)

prime d'ancienneté au plafond.

Même salaire de misère et pouvoir d'achat en chute libre pour son confrère Robert Leclerc, 56 ans, routier depuis quinze ans après avoir été ouvrier, ambulancier et même agriculteur. « J'aime ce métier qui

représente une certaine idée de la liberté et de l'aventure, mais depuis quelques années, je déchanté. »

En cause, notamment, le « dumping social » organisé par certains groupes de transports. « Avant 2009, on pouvait rouler la nuit ou le week-

end et avoir des primes conséquentes, note Robert. Dorénavant, ce sont des Polonais ou des Roumains qui le font en étant payés 10 € les 100 km. » Fini, aussi, les voyages à l'étranger rémunérateurs, le plus souvent trustés par des ressortissants des pays de l'Est. Seules restent des primes « familiales » : « Au mieux, 1 200 € par an pour celle de chargement et une prime de qualité plafonnée à 160 € par an », indique Eusebio.

D'autant que la vie de routier longue distance n'est pas de tout repos : lever à 4 heures, dix heures de route par jour, pour des récupérations le week-end de quarante-cinq heures maximum. Autrement dit, peu de temps pour la vie de famille...

Les deux hommes, fraîchement syndiqués à la CFTC, veulent se battre. Mais « on ne veut pas prendre les automobilistes en otages, insiste Robert Leclerc. Du coup, ce sont surtout les bases logistiques et les sites de nos propres entreprises que nous viserons. »

LIONEL LÉVY

VIDÉO leparisien.fr  
Avec les routiers en colère