

Les voies vers la transition climatique restent floues pour le transport routier. « Il n'y a ni camions ni infrastructures ni trajectoire politique », regrette Philippe Degraef, directeur de la fédération des transporteurs routiers.

ENTRETIEN
BENOÎT JULY

Le transport routier doit réduire drastiquement ses émissions de CO₂. Il souffre, en Belgique, de la concurrence des pays à bas salaires, de la hausse du prix de l'énergie et d'une pénurie de chauffeurs. Le point sur ces quadratures du cercle avec Philippe Degraef, le patron de la Febetra, la fédération qui chapeaute les 10.500 entreprises du secteur et leurs 110.000 salariés.

Le transport routier... à la croisée des chemins ?

C'est un secteur qui, en Belgique, se rapapote géographiquement dans la mesure où le transport international de longue distance nous échappe en raison de la concurrence des pays à faible coût de main-d'œuvre. L'Espagne ou l'Italie, par exemple, ce n'est plus pour nous : le transport international, qui pesait encore 65 % de notre kilométrage il y a vingt ans, n'en représente plus que 40 % aujourd'hui. Notre sphère de chalandise se limite davantage à la Belgique et à ses voisins proches, dans un rayon de l'ordre de 500 kilomètres maximum.

Comment se traduit cette concurrence low-cost ?

Le différentiel des coûts salariaux peut atteindre, voire dépasser les 40 % entre un chauffeur belge et un chauffeur bulgare ou roumain par exemple. Dans la mesure où cela représente l'essentiel des coûts d'une entreprise de transports (35 %), avant même l'énergie (25 %), les transporteurs belges sont évidemment à la peine. Le différentiel n'est pas non plus à l'avantage de la Belgique vis-à-vis des concurrents français ou allemands, de l'ordre d'une dizaine de pourcents.

L'impact de la crise énergétique ?

Le coût de revient a augmenté de plus de 13 % depuis le début de l'année en raison de l'envolée du prix du diesel. Vu la faiblesse de nos marges, nous n'avons pas d'autre choix que d'essayer de répercuter ces coûts sur nos clients. S'y ajoute l'indexation des salaires, d'autant plus contraignante pour nos entreprises qu'elles sont fortement exposées à la concurrence de pays où cette indexation automatique n'est pas de mise. C'est positif pour le pouvoir d'achat des chauffeurs, mais très compliqué à gérer en termes de coûts salariaux...

Quels leviers actionner pour vous préserver de la concurrence ?

Celle-ci, dans notre secteur, porte essentiellement sur les prix. Or, le prix du diesel est globalement le même pour tout le monde et il n'est pas possible d'augmenter la productivité dans la mesure où les chauffeurs sont logés à la même enseigne, qu'il s'agisse des temps de travail ou des embouteillages. L'un des seuls facteurs qui nous préserve de la concurrence est la connaissance des langues : il vaut mieux se débrouiller dans nos langues nationales pour travailler sur le marché belge. Mais à l'international, je crains que nous soyons condamnés à perdre encore des parts de marché.

On n'a jamais vu autant de camions sur nos routes en tout cas...

De fait, le transport est un maillon essentiel de l'économie et c'est ce caractère « essentiel », reconnu pendant la crise sanitaire, qui nous préserve. Il faut approvisionner la distribution, l'industrie, mais aussi gérer l'essor du commerce électronique. Il y a de plus en plus de transports de petits colis, sur des courtes distances, en porte-à-porte. On voit aus-



Philippe Degraef représente les 10.500 entreprises du secteur et leurs 110.000 salariés.

© PIERRE-YVES THIENPONT.

« Le transport routier n'est pas prêt pour la transition climatique »

si de plus en plus de camions sur les routes parce que leur vitesse moyenne diminue : il faut davantage de camions pour transporter le même volume de marchandises dans un même laps de temps. Cela s'explique par l'engorgement des routes, mais aussi par les avancées sociales, comme le respect des temps de repos.

Pas de mouvement de concentration ?

En dépit des difficultés, il y a beaucoup de nouveaux arrivants, notamment des chauffeurs salariés qui décident de se lancer en tant qu'indépendants. Le transport routier n'est donc pas constitué que de grandes entreprises : il y a aussi beaucoup de « patrons-chauffeurs » qui possèdent leur propre véhicule. Même s'il y a des géants qui ont une flotte de plus d'un millier de camions, la moyenne est de sept véhicules par entreprise dans notre pays.

Beaucoup de nouveaux arrivants, mais la pénurie de chauffeurs reste criante ?

La pénurie est essentiellement due à la pyramide des âges. Près de la moitié des chauffeurs ont plus de 50 ans de sorte qu'il y a des milliers de départs à la retraite chaque année. Certains choisissent de travailler plus longtemps pour autant que leur visite médicale les y autorise, mais ce n'est pas suffisant. Il manque actuellement quelque

5.000 chauffeurs en Belgique, le problème se posant en des termes identiques dans la plupart des pays.

L'attractivité n'est pas suffisante ?

C'est un métier exigeant, notamment en raison des horaires qui le rendent difficilement compatible avec une vie sociale ou familiale. La plupart des chauffeurs se lèvent très tôt car les magasins ou les lignes de production doivent être livrés avant les heures d'ouverture. C'est pourquoi il y a très peu de femmes dans la profession. Cela n'a rien à voir avec du machisme ou des contraintes physiques – un poids lourd se conduit facilement et des machines aident au déchargement.

Comment renforcer cette attractivité ?

Les partenaires sociaux ont lancé un site web « En route pour l'aventure » qui montre que c'est une profession intéressante pour celles et ceux qui aiment la flexibilité et ont envie de travailler en autonomie. Au volant, on n'est pas embêté par un chef de service, on peut écouter de la musique. Cela peut séduire des gens qui en ont marre de leur job actuel et veulent tenter autre chose. Nous travaillons aussi en partenariat avec le Forem, le VDAB, Bruxelles-Formation et des écoles professionnelles, soit autant d'organismes auxquels les partenaires sociaux ont livré des véhicules pour les aider à former des jeunes ou des

Philippe Degraef

Né en 1964 à Duffel, Philippe Degraef est licencié en philologie romane (KU Leuven, 1986). Un curieux départ, donc, pour quelqu'un dont la carrière s'est finalement déroulée dans l'univers des camions. « Après un bref passage dans l'enseignement en tant que prof de français, j'ai été engagé en 1989 à la Febetra en tant que responsable des relations extérieures », explique-t-il. « J'en suis devenu directeur adjoint en 1997 et ai été nommé directeur en 1998. »

demandeurs d'emploi. Il faut treize semaines à peine pour pouvoir conduire un semi-remorque, avec la garantie d'obtenir un emploi dès la fin de sa formation.

Comment vous préparez-vous à la transition climatique ?

Réduire de 55 % les émissions de CO₂ d'ici à 2030 sera un véritable défi pour un secteur où 99 % des véhicules roulent au diesel. Il va falloir investir et cela va coûter cher car les camions « zéro émission » sont pour l'instant trois à quatre fois plus onéreux que leurs équivalents classiques : nos clients seront-ils prêts à payer davantage pour le même service, dans un secteur où la concurrence porte essentiellement sur les prix ? Mais il y a plus inquiétant : l'alternative au diesel, pour l'instant, est inexistante ou presque.

Il y a d'énormes incertitudes sur la manière dont le réseau d'hydrogène va se développer. C'est l'œuf et la poule : les investissements dans le réseau tardent, car il y a peu de camions et personne ne va acheter un tel camion s'il doit effectuer 100 km pour faire le plein

”

La transition s'accélère dans l'automobile, mais pas dans le transport routier ?

Il n'y a pour l'instant que trois pompes à hydrogène en Belgique et quelques camions prototypes pour rouler avec ce type de carburant – qui n'est vert que s'il est produit au départ d'électricité renouvelable, ce qui est encore un autre défi. Il y a donc d'énormes incertitudes sur la manière dont le réseau d'hydrogène va se développer. C'est l'œuf et la poule : les investissements dans le réseau tardent, car il y a peu de camions et personne ne va acheter un tel camion s'il doit effectuer 100 kilomètres pour faire le plein.

L'électricité n'est pas une option ?

Un camion n'est rentable que s'il roule : il ne peut pas s'arrêter trop souvent – ce qui exige une grande autonomie – ni trop longtemps, ce qui exige que le plein soit rapide. Or, pour l'instant, les batteries n'ont pas l'autonomie suffisante et leurs temps de recharge sont trop longs. Cela peut fonctionner pour des camionnettes, sur de courtes distances, mais pas pour des semi-remorques sur de longues distances.

Comment sortir de ce qui s'apparente à un blocage ?

Nous connaissons la destination, mais par la route pour y arriver. C'est clairement aux pouvoirs publics d'agir sur ce plan. Ils ont donné une impulsion massive au développement de la voiture électrique par le biais du changement de fiscalité sur les voitures de société, ce qui permet aux acteurs d'investir en sachant où ils vont. Nous attendons qu'ils en fassent de même pour l'hydrogène : nous devons avoir un cap et obtenir les moyens de le suivre. On en est très loin.

Un dernier mot sur la conduite autonome, dont on dit qu'elle va révolutionner le secteur ?

La révolution n'est pas pour tout de suite. D'un point de vue technique, on y est presque, notamment pour le transport à très longue distance, sur autoroute : il sera effectivement possible soit de se passer de chauffeur, soit de permettre au chauffeur d'effectuer d'autres tâches en complément de la conduite, un peu à l'instar du pilotage automatique dans l'aviation. Mais tout cela va demander de très gros investissements dans l'infrastructure (qui va devoir communiquer en temps réel avec les camions) et de gros changements dans la réglementation. Je ne vois donc pas la conduite autonome bouleverser le métier avant une vingtaine d'années, au plus tôt.