



(Monsieur le Ministre),
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

L'écotaxe poids lourds devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2014.

Cette écotaxe, nous l'avons combattue entre 2007 et 2009. A l'époque, la FNTR était seule dans ce combat.

Nous avons été rejoints par d'autres depuis.

Notamment par ceux qui l'avaient approuvée lors du Grenelle et qui la combattent aujourd'hui parce qu'ils ont compris qu'ils devraient aussi la payer.

Tous aujourd'hui comprennent la complexité de la taxe, l'impact désastreux pour nos entreprises, et plus globalement pour l'économie française.

Tous mesurent mieux aujourd'hui la légitimité du combat menée par la FNTR.

Il y a un peu moins d'un an, le ministre des transports annonçait à notre assemblée le principe de la majoration forfaitaire des prix du transport.

Cette annonce était attendue par nos entreprises.

Le dispositif proposé répondait à nos demandes : La simplicité, l'efficacité, l'intégration des charges induites, la sécurisation par le recours à la loi.

Depuis cette annonce, beaucoup a été fait.

La majoration forfaitaire a été adoptée par le Parlement et entièrement validée par le conseil constitutionnel. La loi de majoration a été publiée au Journal Officiel. Les taux de majoration prévus initialement ont été revus à la hausse. Et une instruction interministérielle favorable à nos entreprises est venue préciser les modalités de la majoration.

Croyez-moi, la FNTR a beaucoup œuvré pour arracher ces résultats.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

La majoration forfaitaire permettra à nos entreprises de mieux affronter le choc de l'écotaxe poids lourds. Il ne transforme pas pour autant la taxe poids lourds en bonne nouvelle pour notre secteur.

Les relations commerciales déjà très tendues le seront davantage encore. Certains chargeurs indécis cherchent déjà à contourner la loi par la multiplication des appels d'offre, le retour à la répercussion ou encore les pressions sur nos prix de vente.

Il faut impérativement et collectivement veiller à l'application de la loi de majoration.

Nous devons tenir bon.

Des dossiers dûment étayés ont déjà été communiqués à la DGCCRF.

La FNTR réclame un état des lieux des prix du transport avant et après l'entrée en vigueur de la taxe. Elle réclame une procédure spécifique d'alerte sur les dérives et les entorses à la loi de majoration constatées par les entreprises.

Nous ne le répéterons jamais assez : l'écotaxe poids lourds, c'est à la fois l'acquittement de la taxe par l'entreprise de transport et le respect de la loi de majoration par le chargeur.

Le report de l'écotaxe poids lourds en 2014 a été une bonne nouvelle pour nos entreprises.

Ce report, nous l'avions demandé. Il était indispensable.

A aucun moment le calendrier initialement prévu n'avait intégré le temps de préparation nécessaire à nos entreprises.

Les quelques mois de délais supplémentaires donnent donc un peu d'air à des entreprises asphyxiées par le calendrier à marche forcée qui leur est imposé.

Il n'est pas certain qu'ils seront suffisants.

L'arrivée de la taxe poids lourds dans les entreprises est un véritable parcours du combattant. Elle absorbe une bonne part de nos énergies. La complexité et la lourdeur des procédures d'enregistrement, le nombre d'information à délivrer, l'installation des boîtiers, tout rend plus difficile encore notre quotidien de chefs d'entreprises, surtout dans les PME et TPE qui forment l'essentiel de notre secteur.

Si nos entreprises sont pleinement engagées dans le travail de préparation, leur état d'avancement dépend aussi des autres acteurs du dispositif de l'écotaxe poids lourds : Ecomouv', les SHT, les douanes.

Et, sur le terrain, les difficultés sont encore trop nombreuses.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

Il est aujourd'hui plus qu'urgent de réunir tous les acteurs du dispositif pour faire le point sur l'état d'avancement des enregistrements et sur les problèmes rencontrés par nos entreprises. Ce devrait être l'objectif de l'observatoire de l'écotaxe poids lourds qui rassemble tous les acteurs concernés et qui se réunira très prochainement.

Pour la FNTR, les choses sont claires. Avant tout démarrage de la taxe, trois conditions doivent être réunies : la sécurisation technique du dispositif, la bonne préparation des entreprises, la crédibilité de la phase de test.

Avec l'écotaxe poids lourds, notre secteur est devenu un des tout premiers secteurs économiques contribuant à la fiscalité écologique.

Par l'impôt et par leur action (je pense en particulier à la démarche "Objectif CO2, les transporteurs s'engagent") nos entreprises sont devenues des acteurs majeurs du développement durable.

A ce titre, la FNTR refuse toute taxe carbone et toute remise en cause du gazole professionnel.

C'est ce message clair et ferme que nous passons aux pouvoirs publics depuis de nombreux mois. Avec des résultats marquants.

Le Premier ministre s'est engagé le 21 septembre dernier, lors de la conférence environnementale, à ce que notre secteur soit exonéré de la future contribution climat énergie prévue dans le projet de loi de finances 2014.

Nous tenons absolument à ce que cet engagement soit tenu.
Et nous y veillerons.

L'arrivée de l'écotaxe s'inscrit dans un contexte économique profondément déprimé. Quelques indicateurs permettent de mesurer l'ampleur de la crise qui touche nos entreprises.

Entre 2007 et 2012, notre secteur a connu une chute d'activité de 21,3%, une explosion des défaillances de 27,4% et un effondrement des investissements de 17,4%.

Pour 2013, nous prévoyons une diminution de notre activité de 1,6% après une baisse de 6,7% en 2012.

C'est dans ce contexte dégradé que nos entreprises doivent se battre. Qui plus est pénalisées par une fiscalité devenue aujourd'hui insupportable dans une Europe plus libéralisée qu'harmonisée.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

La FNTR place donc la compétitivité des entreprises et la sauvegarde de l'emploi français au coeur de ses priorités.

Le report de la libéralisation du cabotage, obtenue par la mobilisation de tous à Bruxelles, doit impérativement être mis à profit pour s'attaquer enfin au chantier de la compétitivité du pavillon français en Europe.

Cette amélioration de notre compétitivité, passe d'abord par un cessez-le-feu fiscal. Et ce cessez-le-feu fiscal doit commencer par une stabilité des barèmes de l'Ecotaxe poids-lourds dans les années qui viennent.

En matière de fiscalité, c'est clair, c'est net : La coupe est pleine.

Elle passe ensuite par une baisse du coût du travail et par l'amélioration de notre productivité. Le CICE est un premier pas.

Il reste néanmoins insuffisant.

Le transport routier est une activité mobile. Nos entreprises sont concurrencées directement sur le sol français par leurs homologues européennes.

Il faut donc de toute urgence s'attaquer au poids des charges sociales qui nous handicapent. En 2011, selon le CNR, les charges sociales en France représentaient 33,6% du coût d'un conducteur longue distance contre seulement 25% en Allemagne.

Il en va de l'avenir de l'emploi français dans notre secteur d'activité.

L'amélioration de la compétitivité de nos entreprises passe enfin :

- par l'allègement des trop nombreuses contraintes qui pèsent sur nos entreprises
- par la stabilité du cadre réglementaire
- par la sécurisation juridique, notamment en matière sociale.

Le temps de l'entreprise s'accorde mal avec le temps du politique. Nos investissements s'accommodent mal de contraintes de nature politique.

Ainsi nos entreprises devront-elles faire face en 2014 à la fois à l'arrivée de la norme euro VI et à la fin de l'éligibilité au 44 tonnes des véhicules de norme euro III.

En pleine période de crise, cela sera impossible. C'est pourquoi la FNTR réclame un sursis pour la circulation à 44 tonnes des véhicules euro III.

A ce sujet, nous serons très attentifs aux propositions des pouvoirs publics et déterminés à obtenir un aménagement du calendrier.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

L'Etat a le devoir de s'attaquer sans délais à ces questions qui jusque-là sont restées sans réponses et qui empoisonnent le quotidien de nos entreprises :

1. L'accumulation de réglementations tatillonnes

Exemple : l'affichage CO2 obligatoire

2. L'illisibilité et l'insécurité juridiques dues à un empilage de textes laissés à l'interprétation des corps de contrôle

Exemples : le travail de nuit et la sous-traitance étrangère

3. La concurrence déloyale :

Exemple au niveau français : la concurrence des matériels agricoles aggravée par l'écotaxe poids lourds

Exemple au niveau européen : le cabotage illégal ou la concurrence déloyale des véhicules étrangers de moins de 3,5 tonnes.

4. La modernisation des pratiques des administrations

Exemple dans la commission de transport : l'auto-liquidation de la TVA directement par l'importateur, option aujourd'hui impossible en France.

La profession doit également prendre ses responsabilités. Nous devons nous attaquer au chantier de la sous-traitance qui tire les prix vers le bas.

C'était un chantier que nous avons ouvert l'année dernière à l'occasion de cette assemblée. C'est un des axes de travail proposé par le ministère des transports lors de la table-ronde du 3 octobre sur le transport routier.

Nous nous en félicitons.

Si la sous-traitance est nécessaire dans un secteur comme le nôtre auquel on réclame réactivité et souplesse, il nous faut combattre résolument la sous-traitance dévoyée.

Nous y sommes prêts.

3 fronts s'ouvrent à nous :

- celui de la sous-traitance spot et des bourses de fret
- celui de la sous-traitance longue durée, c'est-à-dire des relations entre affréteurs et affrétés
- celui de la sous-traitance étrangère et de la nécessaire articulation entre réglementations française et européenne.

Avec comme mots d'ordre : transparence et clarification.

Avec comme objectif : un premier rendu de travaux au printemps prochain.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Il appartient aux chefs d'entreprise d'adapter leurs entreprises aux évolutions en cours. Ni l'Etat, ni l'organisation professionnelle ne pourront le faire à leur place.

La responsabilité des dirigeants d'entreprises est de préserver la pérennité des activités et des emplois.

L'Etat, quant à lui, doit s'assurer que nous puissions travailler dans le cadre le plus favorable et le plus stable possible et dans des conditions de concurrence équitables permettant le développement de nos emplois.

Dans ces temps troublés, l'organisation professionnelle doit, elle aussi, jouer tout son rôle.

Nous avons, dans une économie et une société ravagées par la crise d'immenses responsabilités :

- La responsabilité de savoir dire non quand il le faut. Celle aussi de savoir dire oui et de passer des compromis.

- La responsabilité de la cohérence du positionnement.

Le respect des engagements pris est un gage de crédibilité auprès des pouvoirs publics. C'est un gage d'efficacité pour notre action et donc pour nos entreprises.

La légitimité d'une organisation professionnelle se construit bien dans la durée et la continuité.

- Notre avons aussi une responsabilité citoyenne.

Dans une société fragilisée par la crise, il faut se garder de la tentation populiste et démagogique.

Ne demandons pas à notre organisation professionnelle d'entretenir les illusions ou les fausses promesses. Ne lui demandons pas de prendre le chemin de la facilité.

Nous avons un devoir de vérité vis-à-vis de nos adhérents.

Notre action doit s'enraciner dans le réalisme et le pragmatisme.

Le transport routier fait partie d'un tout. Il n'y aura pas d'entreprises routières prospères dans une économie ruinée. Il n'y aura pas d'entreprises routières prospères aux dépens d'un Etat appauvri.

- Nous avons enfin une responsabilité d'expertise. Dans une économie et une société toujours plus complexes, notre organisation doit se mettre en capacité d'anticiper les évolutions à venir.

DISCOURS DE CLOTURE DU PRESIDENT JEAN-CHRISTOPHE PIC*

Tout comme nos entreprises, les organisations professionnelles sortiront profondément transformées de cette période difficile. En cela, la crise est une opportunité pour penser la FNTR et la représentation professionnelle de demain.

C'est ce à quoi les instances de la Fédération, Jean-Paul Deneuille et moi-même nous nous employons. Avec nos partenaires qui partagent les mêmes analyses et les mêmes valeurs.

Ils sont ici dans cette salle et je tiens à les remercier chaleureusement de leur présence.

Je vous remercie.

** Seul le prononcé fait foi*