



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs les Elus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs,
Mesdames et Messieurs,

C'est sans doute la dernière fois que j'aurai à évoquer l'écotaxe à l'occasion d'un congrès de la FNTR.
Après une saga de plus de 7 années, c'est à la fois un soulagement et une immense satisfaction.

L'écotaxe dans sa dernière mouture était devenue inacceptable.
Elle était unanimement rejetée par notre Profession.

Au cœur de nos griefs : l'incompatibilité de cette taxe avec la situation économique de nos entreprises et les profondes inégalités régionales créées par le nouveau dispositif.

Une taxe acceptable, dit-on, est une taxe à assiette large et taux faible.

Une taxe acceptable est une taxe équitable.

L'écotaxe était tout le contraire.

Vous avez eu le courage politique de décider sa suppression.

C'était une décision de bon sens.

La FNTR s'est engagée, en contrepartie de la suppression de l'écotaxe, à participer à une démarche de réflexion sur le financement pérenne de l'usage des infrastructures.

Les infrastructures de transport, notamment routières, sont notre outil de travail. Nous sommes donc directement intéressés à l'entretien et au développement du réseau routier.

Mais nos entreprises exercent leur activité dans un marché européen du transport routier largement libéralisé.

Et toute augmentation de nos coûts marque une aggravation de nos déficits de compétitivité déjà importants.

Il nous faut par conséquent trouver le nécessaire équilibre avec la compétitivité de nos entreprises.

La FNTR est activement présente dans les discussions avec un triple souci :

- que soit reconnue la contribution importante de nos entreprises au financement des infrastructures, par le biais de la TICPE (2,5M d'€), des péages d'autoroutes (1,8M d'€) ou encore de la taxe à l'essieu (200 millions d'€),

- que soient mises à contribution les sociétés concessionnaires d'autoroutes dont l'autorité de la Concurrence le 17 septembre dernier dénonçait la rente exceptionnelle,
- que les recettes générées soient affectées aux infrastructures routières.

Dans la palette de solutions qui s'offrent à nous en matière de financement pérenne des infrastructures, la FNTR s'opposera à toute fiscalité spécifique ne venant peser que sur les seules entreprises de transport routier.

Nous ne pouvons accepter de revivre le cauchemar de l'écotaxe.

Nos entreprises se retrouveraient, à nouveau, confrontées à une taxe à assiette étroite et taux fort, avec des difficultés de répercussion insurmontables.

Pour le budget 2015 de l'Agence de Financement des Infrastructures (l'AFITF), une solution a d'ores et déjà été trouvée : la levée provisoire (pour la seule année 2015) des exonérations que le transport routier avait obtenues en compensation de l'écotaxe : l'augmentation de 2 centimes de la TICPE et les 2 centimes de taxe carbone qui renchériront les prix du gazole à compter du 1er janvier prochain.

L'écotaxe était devenue au fil des ans un boulet tant pour nos entreprises, notamment dans leurs négociations commerciales, que pour notre organisation professionnelle, accaparée par ce dossier inextricable.

Nous l'avons toujours dit : l'écotaxe ne résumait pas à elle seule les difficultés de nos entreprises.

L'horizon est maintenant dégagé. Parlons aujourd'hui d'avenir !

Les défis à relever par le pavillon routier français sont nombreux : la compétitivité de nos entreprises, l'inégalité des conditions européennes de concurrence, la rénovation de notre protection sociale, le renforcement de notre formation professionnelle, le développement durable et la transition énergétique du pavillon routier français.

Ces défis, nous sommes prêts à les relever. Parce que l'immobilisme condamnerait nos entreprises à une mort certaine.

Nous avons placé ce 69ème congrès sous le signe du mouvement.

Bougeons!

Attaquons-nous aux freins qui handicapent le développement de nos entreprises et mettent en péril leur pérennité et leurs emplois.

Adaptons notre économie et nos entreprises au monde qui vient.

La FNTR et ses partenaires de TLF et de l'UNOSTRA ont résolument choisi de répondre au défi de la compétitivité du transport routier.

Et pour cela nous avons rassemblé autour de nous les forces vives de notre Profession.

Qui eût cru cela possible il y a encore deux ans?

Conscients de la force que donne l'unité professionnelle, nous avons décidé de partager une vision commune de l'avenir de nos entreprises, d'élaborer un plan de modernisation et de compétitivité pour le transport routier français.

Ce plan s'appuie sur les nombreuses missions qui se sont succédées au chevet de notre secteur et qui sont malheureusement restées dans les tiroirs faute de courage politique.

Citons pour mémoire la mission Hillmeyer de 2004, la mission du Centre d'Analyse Stratégique de 2008-2009 et la mission Liebermann de 2009.

Le retour à la compétitivité de nos entreprises passe naturellement par les mesures négociées au niveau interprofessionnel dans le cadre du Pacte de Responsabilité proposé par le Président de la République en janvier dernier.

Mais ces mesures -CICE notamment- restent insuffisantes et peinent à effacer les hausses récentes de la fiscalité de nos entreprises.

D'autant que certaines interprétations de l'administration, par méconnaissance de nos spécificités, pourraient réduire l'intérêt du Pacte de Responsabilité pour nos entreprises.

Si nos allègements Fillon diminuent dans la suite de nos exonérations de charge, on ne réduira pas notre coût du travail, contrairement aux objectifs du Pacte.

Il faut - croyons-nous - aller encore plus loin que le Pacte de Responsabilité.

L'amélioration de notre compétitivité passe donc aussi par des mesures économiques spécifiques au transport routier.

Je pense, en particulier, à la nécessaire articulation de notre réglementation sociale transport avec la réglementation européenne. La situation actuelle est insupportable dans un marché européen ouvert. Elle est source de déficit de productivité et d'alourdissement du coût du travail pour nos entreprises par rapport à nos principaux concurrents européens.

Soit la France s'aligne sur le droit européen qu'elle a elle-même accepté.

Soit elle met tout en œuvre à Bruxelles pour parvenir à un régime européen du travailleur mobile qui mettra toutes les entreprises routières de l'Union sur un pied d'égalité.

Il n'y a pas pour nos entreprises d'autres alternatives.

La modernisation du secteur, en vue d'une meilleure compétitivité de nos entreprises, requiert également de renforcer l'attractivité de nos métiers par une rénovation de notre protection sociale et par un renforcement de notre formation professionnelle.

Nous sommes sur un marché de l'emploi concurrentiel même si la crise actuelle masque cette réalité. Si notre secteur veut encore demain attirer les jeunes et les talents, il doit se mettre en ordre de marche pour offrir des opportunités, tant en termes de parcours professionnel que de niveau de protection sociale ou encore de formation professionnelle.

Les incertitudes sur l'avenir du CFA nous imposent de réfléchir aux évolutions nécessaires de notre dispositif de protection sociale. Saisissons cette occasion.

La réécriture de notre convention collective, la modernisation des classifications de nos métiers, sont aussi des enjeux de moyen et long termes pour notre secteur.

Notre plan de modernisation a aussi l'ambition de répondre à ces enjeux.

La modernisation de notre secteur exige enfin de poursuivre l'engagement de nos entreprises dans la démarche du développement durable.

L'opération "Objectif CO2, les transporteurs s'engagent" a produit d'excellents résultats : plus d'un million de tonnes de CO2 économisées depuis 2008 par plus de 1 200 entreprises mobilisées.

Une nouvelle étape doit aujourd'hui être franchie pour encourager le passage à l'éco camion de demain, c'est à dire aux véhicules permettant de réduire les émissions de gaz polluants et de CO2. En l'état des technologies nouvelles de motorisation, l'accompagnement de l'Etat est nécessaire au plan financier et réglementaire pour favoriser le recours aux motorisations électriques et hybrides pour la distribution urbaine ainsi que pour développer les filières gaz dans le cadre de l'interurbain.

Le transport routier doit lui aussi réussir sa transition énergétique.

C'est aujourd'hui que nous devons la préparer avec l'aide de l'Etat, et plus particulièrement celle de votre ministère.

Monsieur le Ministre,

Notre plan de modernisation sectoriel constitue à la fois un complément indispensable et une réponse au Pacte de Responsabilité.

Aux pouvoirs publics aujourd'hui de prendre la balle au bond. Nous sommes prêts, quant à nous, à assumer nos responsabilités et notre part de travail.

Ce plan ne prendra tout son sens que si les pouvoirs publics veillent entretemps à ne pas charger la barque.

A cet égard, Monsieur le Ministre, le compte pénibilité n'est pas acceptable en l'état par la Profession. Dans un secteur comme le nôtre, principalement constitué de PME et de TPE, ce compte pénibilité s'apparente à une usine à gaz impossible à mettre en œuvre dans nos entreprises.

Les délais impartis sont de plus très courts. Comment peut-on s'y préparer alors même que les textes réglementaires viennent seulement d'être publiés ces dernières semaines?

Il n'appartient pas à nos entreprises de s'adapter au rythme d'un calendrier parlementaire et administratif coupé des réalités de nos entreprises.

C'est à l'Etat de se mettre au rythme de l'économie.

Tout cela est déraisonnable.

Les charges administratives induites par toutes ces nouvelles contraintes augmentent de façon masquée notre coût du travail.

Elles forment la partie immergée du coût du travail français.

Dans aucun pays d'Europe, le compte pénibilité, tel que nous le connaissons en France, n'a été mis en place.

Monsieur le Ministre,

Notre plan de modernisation ne produira des effets bénéfiques pour le pavillon français que si vous poursuivez la tâche initiée par votre prédécesseur concernant la concurrence européenne.

Le problème majeur de nos entreprises, ce sont les conditions de concurrence inégale sur notre marché, qui est européen.

Vous le savez, nos entreprises pâtissent lourdement de la pratique du cabotage qui s'est considérablement développée ces dernières années.

Nos véhicules sont mis en concurrence directement sur le territoire national avec des véhicules aux conditions d'exploitation étrangères.

Et l'arrivée massive des VUL sur le marché français ces trois dernières années n'a fait qu'aggraver la situation.

La FNTR entend donc que les pouvoirs publics accentuent les contrôles en matière de cabotage.

La FNTR entend également que les pouvoirs publics mettent en place des règles de concurrence plus équitables sur le sol français.

Nos entreprises veulent tout simplement travailler à armes égales.

Monsieur le Ministre,
Mesdames et Messieurs,

La crise est là et bien là. Les perspectives d'activité pour nos entreprises en 2015 semblent bien incertaines. Le taux de croissance française ne devrait pas dépasser les 1%. Et la croissance ne reviendra pas de sitôt.

Disons le tout net : nous ne retrouverons pas à l'avenir les taux de croissance auxquels nous étions habitués avant la crise de 2008.

Tout laisse à croire aujourd'hui que nous nous situons beaucoup plus dans une période de mutation que de crise à proprement parler.

Il ne sert donc à rien d'attendre le retour de la croissance.

Et ne comptez pas sur la FNTR pour entretenir l'illusion de l'âge d'or.

Le passé est définitivement mort.

C'est le devoir d'une organisation professionnelle comme la FNTR de le dire.

Nous, chefs d'entreprise, devons faire preuve de lucidité.

Il nous faut aujourd'hui regarder vers l'avenir et adapter notre économie et nos entreprises au monde réel.

"Cap 2020" tel est le titre de la feuille de route que nous nous sommes donnée.

Les engagements pris par la Profession, les mesures demandées aux pouvoirs publics sont de court, moyen et long termes.

Aux pouvoirs publics aujourd'hui de "décadenasser" en France nos entreprises pour reprendre le mot de la CGPME.

Aux pouvoirs publics aujourd'hui de mettre en place la convergence des conditions de concurrence en Europe.

Nous ferons le reste.

C'est à cette seule condition que nos entreprises seront en capacité de préserver leurs emplois, leur avenir.

NB : seul le proclamé fait foi