



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,
Chers amis,

Il y a tout juste un an, j'avais mis notre congrès sous le signe du mouvement.
"Bougeons " était le leitmotiv de mon discours de clôture.

Avec la volonté de préparer l'avenir de nos entreprises et de notre organisation professionnelle, dans un monde qui se transforme à un rythme effréné.
La vitesse des mutations que nous connaissons est stupéfiante. Pour cette raison, nous avons placé ce 70ème congrès sous le signe des ruptures et de l'innovation.
Ces ruptures et ces innovations, elles sont déjà là, sous nos yeux. Nous les vivons en direct. Le transport routier ne passera pas à côté.

Nous avons, nous transporteurs, la force et l'envie de relever les principaux défis auxquels nous serons confrontés : la compétitivité de nos entreprises, l'Europe, l'attractivité de nos métiers, la transition énergétique, l'"ubérisation" de l'économie.
L'avenir est moins menaçant quand on l'anticipe. Et là, l'action collective retrouve toutes ses lettres de noblesse. Il appartient bien à l'organisation professionnelle de penser les meilleures conditions de l'exercice de notre activité et de nos métiers.

Quels sont les chantiers qui nous attendent? J'en vois, pour ma part, 5 principaux : la reconquête de notre compétitivité, la régulation européenne, l'attractivité de nos métiers, la transition énergétique et l'adaptation de nos modèles à l'économie numérique.

Mais avant d'aborder ces chantiers structurants pour notre Profession je mentionnerai, tirés de l'actualité immédiate, deux sujets de préoccupation :

- Les difficultés rencontrées par de nombreuses entreprises, notamment du Pas-de-Calais, qui travaillent encore sur les trafics transmanche. Ces entreprises se débattent dans la crise inextricable des migrants. La FNTR tire la sonnette d'alarme depuis plus d'un an.

- La baisse de la dotation de l'Etat au comité national routier. Le CNR est un outil indispensable pour nos PME et TPE. Il joue un rôle essentiel de référence, d'analyse et d'information pour notre secteur. Ses missions sont remises en cause par l'appauvrissement budgétaire. La Profession est prête à prendre ses responsabilités. Comment peut-t-on travailler ensemble pour régler ces difficultés ?

La reconquête de la compétitivité du pavillon français

L'enjeu, aujourd'hui, est bien de redonner de la compétitivité à nos entreprises pour résister à la concurrence européenne sur notre marché et pour regagner des parts de marché à l'international.

La compétitivité du pavillon routier français, c'est d'abord de la visibilité et de la stabilité fiscales. En ces temps de discussions parlementaires autour du projet de loi de finances, il est nécessaire de le marteler.

Pour la FNTR l'augmentation de 4 centimes de la fiscalité sur le carburant au 1er janvier 2015 vaut pour solde de tout compte de l'écotaxe. Dans un climat de difficultés économiques persistantes, la Profession n'acceptera pas de voir remis en cause le gazole professionnel. Nous entendons que les pouvoirs publics maintiennent la fiscalité diesel sur le carburant utilitaire à son niveau actuel. Dans notre secteur, l'opposition entre le diesel et l'essence n'a aucun sens. Le débat est ailleurs. Entre le diesel et les énergies alternatives.

Nos entreprises n'accepteront pas plus le retour de l'écotaxe, notamment sous une forme régionale. La campagne électorale en cours est propice aux déclarations en tout genre. Prenons garde aux distorsions de concurrence entre régions que ne manqueraient pas de créer ces écotaxes régionales. C'est la compétitivité des entreprises locales de transport qui serait frappée. Ce sont l'économie et l'emploi des territoires concernés qui seraient mis en péril.

Disons-le tout net : les initiatives de certaines collectivités territoriales en matière fiscale nous inquiètent. La taxe sur les espaces de stationnement instaurée cette année par la région Ile-de-France est un mauvais signal et un coup dur porté à nos entreprises franciliennes.

La compétitivité de nos entreprises, c'est la fiscalité mais c'est aussi le coût du travail - et je tiens à souligner ici le rôle positif joué par le CICE-, mais c'est aussi la réglementation sociale.

Le ministère des transports s'était engagé à l'automne dernier à mettre en place un groupe de travail sur la compétitivité du pavillon routier. Ce groupe de travail n'a toujours pas été installé. Il y a urgence.

La FNTR prêche dans le désert sur la mise à l'heure européenne de notre social transport. Elle fait face depuis longtemps à l'inertie des pouvoirs publics.

Peut-on accepter que, pour le travail de nuit, on nous impose les 10 heures de temps de service au nom de l'Europe et qu'on nous refuse au nom de la France la définition européenne du temps de travail?

Notre réglementation sociale est déjà bousculée par l'Europe. Demain, elle sera aussi percutée par l'ubérisation de notre économie. Serons-nous confrontés dans cette mutation au même immobilisme que celui que nous connaissons avec l'Europe?

Une meilleure régulation européenne

Nous exerçons nos métiers dans une Europe plus libéralisée qu'harmonisée. Nos entreprises souffrent d'une concurrence à des coûts largement inférieurs aux nôtres. Et nos homologues étrangers nous taillent des croupières sur notre marché. C'est un constat que tout le monde fait sur le terrain.

De plus, depuis deux ou trois ans, nous assistons à l'explosion de la présence sur le territoire national de véhicules utilitaires légers en provenance d'Europe de l'Est. Ces VUL concurrencent aujourd'hui non seulement nos entreprises de transport léger mais aussi le transport lourd, sur certains marchés comme l'express ou la palette isolée.

La FNTR réclame un renforcement des contrôles sur ces véhicules qui échappent à toutes les réglementations, même si la loi Savary a étendu aux VUL étrangers les règles du cabotage.

Si tout le monde s'accorde sur le constat cruel de la concurrence déloyale, les réponses à apporter ne font pas consensus.

Certains Etats sont tentés par des réponses nationales. C'est le cas de l'Allemagne qui impose depuis le 1er janvier de cette année le tout nouveau SMIC allemand à tout conducteur étranger opérant sur son territoire. C'est aussi le cas de la France qui, par le biais de la loi Macron, étend les règles du détachement -et notamment le SMIC français-, à tout conducteur étranger opérant sur le sol français.

Les modalités pratiques de mise en oeuvre de la loi Macron ne sont pas encore connues. Le champ d'application même de la mesure n'est pas clairement délimité : le transport international, dans sa partie française, est-il concerné par le SMIC français?

C'est une question que nos entreprises nous posent et à laquelle nous ne sommes pas collectivement en capacité de répondre aujourd'hui.

La FNTR considère que le détachement n'est pas le meilleur outil de régulation sociale dans une activité mobile comme la nôtre. Les initiatives allemandes et françaises ont, néanmoins, à nos yeux le mérite de faire bouger les lignes à Bruxelles. La commission est contrainte aujourd'hui de réagir face aux initiatives nationales.

Saisissons, Monsieur le Ministre, l'opportunité du nouveau paquet routier européen (c'est-à-dire la révision des textes touchant au transport routier) pour taper du poing sur la table à Bruxelles.

Les réponses nationales ne pourront être que partielles et provisoires. Elles poseront inévitablement la question de l'efficacité des contrôles. Imagine-t-on pouvoir contrôler réellement qu'un conducteur polonais est bien payé au SMIC français pour les quelques jours passés sur le territoire national? Que faisons-nous des patrons conducteurs étrangers qui échapperont, eux, aux règles du détachement des salariés? Les réponses nationales, si elles peuvent être utiles, doivent être logiquement complétées par une démarche européenne.

Nous attendons de la France une initiative vigoureuse auprès de la commission européenne sur le transport routier. La FNTR sera activement présente dans ces négociations sur le nouveau paquet routier. Avec des propositions concrètes.

Nous militons pour une redéfinition des règles européennes sur le cabotage. Retrouvons le principe originel du cabotage qui vise à limiter les retours à vide et à permettre le repositionnement du véhicule. Pourquoi ne pas instaurer la règle d'une opération dans un délai de 3 jours après un transport à l'international? Avec un délai de carence raisonnable pour éviter les jeux de saute-frontières!

Si une position forte n'est pas exprimée par la France sur le cabotage, l'instauration du détachement comme outil de régulation sociale du marché européen du transport routier pourrait favoriser à terme les partisans d'une libéralisation totale du cabotage.

Nous militons aussi à la FNTR, et de longue date, pour le régime du travailleur hautement mobile seule à même de traiter la question sociale du conducteur à l'international. Socle minimal de protection sociale et structuration d'une rémunération minimale pourraient être envisagés à moyen terme.

Notre secteur a besoin de plus d'Europe.

Pour le transport léger, la solution doit être, elle-aussi, européenne. Il est temps aujourd'hui de travailler à la mise en oeuvre rapide d'une réglementation européenne. Ce n'est pas se défaire sur l'Europe que de le préconiser mais faire preuve de responsabilité. Faute de quoi, tout reposera sur les seuls contrôles, dans un monde sans règles claires.

L'attractivité des métiers

Nous allons conclure dans les tous prochains jours un accord de revalorisation sur les minima conventionnels avec les partenaires sociaux, à des niveaux compatibles avec les réalités économiques de nos entreprises.

Nous espérons que cet accord marque le retour d'un dialogue social apaisé et plus productif qu'il ne l'a été ces dernières années. Nous avons beaucoup travaillé, ces derniers mois, à jeter les bases d'un dialogue social constructif.

Nos entreprises attendent en effet un accord de branche sur la formation professionnelle d'ici à la fin de l'année. Nous espérons voir également déboucher très rapidement des chantiers comme celui de la réforme de notre protection sociale ou encore celui de la refonte de nos classifications métiers.

Le ministère des transports accompagne la Profession dans sa démarche de réflexion sur ses dispositifs de protection sociale. Nous attendons le rapport définitif de la mission Labia afin de poursuivre nos travaux.

Les niveaux de salaire, la protection sociale, la formation, les classifications sont les principaux piliers de l'attractivité de nos métiers. Nous devons nous moderniser pour attirer les jeunes générations.

L'attractivité de nos métiers repose également sur l'image du transport routier. Je proposerai en 2016 à tous nos partenaires -organisations professionnelles et organismes professionnels-, une journée porte ouverte des entreprises de transport routier. Ouvrons nos entreprises aux jeunes et aux décideurs. Montrons à nos élus et à nos concitoyens ce que nous faisons et ce que nous ferons demain.

Le mix énergétique

A un mois de la conférence internationale sur le climat qui se tiendra à Paris - la COP 21-, le transport routier sera au coeur de l'attention médiatique et politique.

Les préoccupations de santé publique et de qualité de l'air, notamment en zone urbaine, devraient également renforcer la priorité donnée au développement durable dans l'agenda politique de ces prochains mois.

La COP 21, c'est aussi l'occasion pour la Profession de redire qu'elle est engagée depuis 25 ans dans une démarche de développement durable. Avec des résultats.

En matière de gaz polluants, le transport routier a réduit ses émissions de plus de 80%. Dans la lutte contre les gaz à effet de serre, en 20 ans, à la tonne transportée, le transport routier a diminué ses émissions de CO2 de 28%.

Ces résultats peuvent être aujourd'hui prolongés et dépassés. Nos chefs d'entreprises entendent être des acteurs de la transition énergétique.

Les progrès techniques vont laisser place dans nos entreprises au mix énergétique. C'est-à-dire à la possibilité, à côté du diesel, d'utiliser, pour certaines activités, d'autres énergies comme l'électrique ou le gaz. Parmi ces énergies alternatives, le gaz naturel véhicule est sans doute, pour la moyenne et longue distance, l'un des carburants les plus prometteurs. L'utilisation du GNV, en particulier du bioGNV, permet en effet des réductions drastiques des émissions de gaz à effet de serre et des gaz polluants des véhicules.

Notre transition énergétique devra être accompagnée et soutenue par les pouvoirs publics. Nous avons besoin de signaux positifs. Le vote par l'assemblée nationale de l'extension de l'amortissement exceptionnel du plan Valls aux poids lourds roulant au GNV et BioGNV en est un.

La stabilité du cadre fiscal et réglementaire sur les carburants utilisés par nos véhicules est indispensable pour que nos entreprises investissent dans des matériels plus vertueux d'un point de vue environnemental mais plus onéreux à l'achat et plus coûteux à l'entretien.

La stabilisation affichée sur 5 ans de la TICPE sur le GNV permettait d'envoyer le signal nécessaire aux investissements pour les flottes et les stations. La fixation d'un taux spécifique de TICPE sur le bioGNV permettrait de prendre en considération son caractère décarboné et renouvelable. Chacun, dans ce dossier, devra prendre ses responsabilités. Nous prenons les nôtres.

Le label "Objectif CO2" est l'autre chantier développement durable sur lequel nous travaillons. La FNTR et ses partenaires travaillent depuis maintenant deux ans avec l'ADEME et le ministère des transports sur ce label. Il viendra utilement compléter et renforcer la démarche "objectif CO2, les transporteurs s'engagent".

La phase d'expérimentation est aujourd'hui achevée. Nous n'attendons plus, Monsieur le Ministre, que le lancement de ce label. Ce label "Objectif CO2", il faut avoir de l'ambition pour lui et lui donner très rapidement une dimension européenne et la diffusion la plus large.

Nos entreprises attendent en effet la reconnaissance de leurs performances environnementales. Elles ont besoin d'un dispositif crédible et incitatif. Il n'est pas acceptable de voir se multiplier les référentiels, souvent mercantiles. Il y a là, le risque de l'illisibilité et de la confusion des normes. Evitons toute foire aux labels ou aux certifications dans les appels d'offre et les exigences de nos chargeurs.

L'adaptation à l'économie numérique

Le secteur des transports est un des secteurs les plus innovants qui soit. Pas un jour sans sa révolution technique et digitale. Le transport doit être reconnu aujourd'hui comme une vraie profession, consistant à mettre à disposition des entreprises et des consommateurs, des marchandises dans les plus hautes conditions de sécurité et de sûreté.

On ne s'improvise pas transporteur. C'est pourquoi, dans l'ensemble des initiatives qui fleurissent en matière de transport de biens ou dont le transport est la valeur ajoutée, nous entendons que les mêmes règles soient respectées par tous.

S'il peut paraître sympathique de voir se créer des sites internet ou des applications mobiles pour livrer toutes sortes de choses, notamment en ville, il ne faut pas oublier la responsabilité qui va avec. L'économie collaborative peut être un vrai plus, mais elle ne peut pas être le foyer de l'exercice illégal de la profession, du travail dissimulé, et de l'opacité fiscale et sociale.

Nous souhaiterions à cet égard qu'une grande réflexion nationale et européenne s'engage autour du transport de demain afin d'évaluer ce qui doit être réformé en termes d'obligations légales et réglementaires, mais aussi afin de rappeler que ces règles s'appliquent à tous ceux qui ont l'ambition d'exercer notre profession.

Les solutions à apporter devront relever d'une pensée pleinement ancrée dans notre 21^{ème} siècle.

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

Je souhaitais partager avec vous, à l'occasion de ce 70^{ème} Congrès, notre vision et notre projet pour le transport routier de marchandises. Ce projet est sans doute amendable. Il sera évolutif.

Au-delà des intérêts particuliers, notre organisation a toujours su faire prévaloir l'intérêt général, en rassemblant toutes les typologies d'entreprise et toute la diversité de nos métiers.

Ces chantiers que nous avons initiés et que nous voulons concrétiser, je souhaite les poursuivre avec toutes les bonnes volontés et, en premier lieu avec nos partenaires de TLF, de l'UNOSTRA et de la Confédération Nationale de la Mobilité.

NB : seul le proclamé fait foi