



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

71e Congrès de la FNTR Discours de clôture du Président, Jean-Christophe PIC

Monsieur le Ministre,

Mesdames et Messieurs les Parlementaires,

Mesdames et Messieurs les Directeurs d'administration,

Mes chers confrères,

Mesdames, Messieurs,

Sur le plan structurel, l'année 2016 a été pour la FNTR une année de changements. Nous avons déménagé notre Siège dans des locaux hyper modernes sur le même plateau que TLF.

Cette communauté de lieu avec l'Union TLF est la manifestation de la convergence qui est l'objectif de nos deux Fédérations.

Tout en permettant à chacune de conserver son identité. Nous travaillons désormais nos différences dans la logique d'une complémentarité qui rend notre Profession - nos professions- plus fortes.

L'histoire retiendra que ce déménagement a eu lieu en pleine crise carburant. Pendant qu'on enlevait les armoires, les tables

et les chaises, les collaborateurs étaient rivés au téléphone pour collecter les informations. Et pour convaincre les pouvoirs publics d'agir pour que les entreprises de transport soient ravitaillées de manière prioritaire.

Nous avons également une nouvelle Déléguée Générale depuis le mois d'avril. Florence Berthelot a accepté cette fonction. Elle en a fait le choix. Sa connaissance de la FNTR, sa pratique des dossiers les plus engageants, et son expérience européenne, sont un indiscutable « plus » pour notre Fédération.

2016 aura aussi été l'année durant laquelle nous avons établi notre dossier de candidature à la représentativité en application des nouvelles dispositions légales.

Ce dossier fut lourd d'un point de vue administratif. Mais c'est le prix de la transparence...

Il a eu le mérite d'établir la photographie de ce que nous étions au 31 décembre 2015, en termes d'adhérents et de salariés employés par nos entreprises. Les chiffres sont éloquentes : près de 5 000 entreprises employant 225 000 salariés, nous sommes indiscutablement, et de loin, la plus importante Fédération de notre branche.

Nous le savions. Nous en avons la confirmation

Avec TLF, nous représentons donc largement plus de la moitié des salariés employés dans la branche. Rien ne pourra donc se faire sans nous, ni contre nous.

Dans le cadre de ce dossier, il nous fallait apporter la preuve de notre ancienneté.

La FNTR est née lors du Congrès National du 9 janvier 1945. Elle a alors fédéré les organisations existantes et est devenue la seule représentante des transports routiers.

La seconde guerre mondiale n'était pas terminée, et les combats faisaient encore rage dans l'Est de l'Europe.

On ne peut que s'interroger sur l'urgence qui commandait de reconstituer la FNTR -dont l'ancêtre était née en 1933- en des temps troublés.

La réalité n'a rien de romantique.

A la Libération, l'état des transports était tel, qu'il a fallu tout réorganiser.

Et coordonner les transports routiers et les transports ferroviaires. C'étaient les prémices de ce qu'on a appelé par la suite « la Coordination ». Il fallait donc que les transporteurs routiers soient représentés par une Fédération forte.

Il faut noter d'ailleurs que les gouvernements successifs n'ont eu d'opposer le transport routier et le rail !

C'est à la FNTR que l'on doit la Convention collective des Transports routiers et activités auxiliaires en 1950, et la création de la plupart des organismes encore bien connus et actifs aujourd'hui : l'UFT, le Comité National Routier, l'AFT, la CARCEPT et bien d'autres. Mais aussi l'IRU...

A ce stade, vous me permettez une petite réflexion amusée. A l'époque, il n'y avait qu'une Fédération. La nôtre ...

Beaucoup de celles qui sont nées après sont le fruit d'une scission d'avec la FNTR. Chacun aura donc sa vision de l'unité professionnelle, si souvent invoquée...

Ceci dit, nous continuons encore à fédérer : depuis 2009, l'Unotra est membre de la FNTR. Plus récemment encore, le mois dernier, c'est la Chambre syndicale du déménagement qui nous a rejoint.

Si j'ai tenu à faire ce rappel historique, c'est tout simplement pour constater que la Fédération a toujours su s'adapter, évoluer et anticiper les mutations.

Pour les entreprises de toute taille, de toute spécialité et de toutes les régions.

C'est bien pour cela qu'elle est plus présente et active que jamais.

Et en des temps toujours troublés.

Le double rôle d'une Fédération est à la fois d'être au plus proche des préoccupations et des problématiques de ses adhérents, au quotidien ;

Mais aussi d'anticiper les changements, et d'accompagner les entreprises dans ces grands mouvements de fond qui gouvernent les époques.

Le thème de notre Congrès représente cette action : ouvrir la route.

Ouvrir la route, cela veut dire être devant, à l'avant-garde, pour abattre ou contourner les obstacles.

Ouvrir la route, cela veut dire être leader, avec toute la responsabilité que cela suppose.

Ouvrir la route cela signifie aussi être ouvert à l'ensemble des transporteurs routiers, de leurs partenaires, et ouvert au monde.

Et aux opportunités offertes par ces mutations.

Monsieur le Ministre, la Profession aujourd'hui traverse une nouvelle révolution : nous l'avons vu ce matin.

Nouvelles technologies, numérisation, transition énergétique. Des véhicules de plus en plus autonomes, des infrastructures de plus en plus intelligentes, un transport de plus en plus durable.

Dans très peu d'années, et en tous cas beaucoup plus vite qu'on ne le pense, le transport routier de marchandises aura profondément changé. Plus encore qu'il ne l'a fait ces dernières années.

Cela bouleversera nos formations, nos organisations, nos entreprises.

Est-ce que cela inquiète les entreprises ?

Nombre d'entre elles se demandent si elles verront ces changements.

Aujourd'hui, sur notre propre territoire, la concurrence est féroce, et inégale, avec les opérateurs européens.

Qui ne travaillent ni aux mêmes conditions de coûts, ni même selon les mêmes règles.

Cette situation n'est pas nouvelle.

N'oublions pas que nous avons perdu 80% de nos parts de marché à l'international depuis 20 ans. Combien de fois faudra-t-il le dire et le répéter ?

Quand nous annonçons ce chiffre, nous constatons toujours la même incrédulité chez nos interlocuteurs !

Sur cette même période, la FNTR n'a cessé d'agir et d'alerter.

Je rappelle que c'est grâce à l'action de la FNTR de 2005 à 2009 que le cabotage a été encadré en Europe.

Et ce, malgré l'opposition de tous, y compris des gouvernements français !

Mais malgré cela, et sans doute à cause de la crise depuis 2008, la situation s'est aggravée.

C'est pourquoi aujourd'hui, nous demandons une plus grande restriction encore des conditions de cabotage, de 7 à 3 jours, et de trois opérations à une seule.

Nous demandons une période de carence entre deux opérations de cabotage, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Et à nouveau, nous sommes bien seuls. Sachez que nous continuerons dans les mois qui viennent à porter ces positions dans le cadre des Initiatives routières engagées par la Commission européenne.

Nous le ferons en Région, à Paris et à Bruxelles.

Dès l'origine, nous n'avons cessé d'alerter sur les risques de l'élargissement de l'Union européenne à des pays qui n'ont pas les mêmes coûts. On ne nous a pas entendus.

Ce qui se passe aujourd'hui était prévisible.

Et nous l'avions prévu.

Mais aujourd'hui, la pression est devenue absolument insupportable.

Cette année, le Gouvernement français a adopté les mesures sur le détachement de salariés dans le transport routier, à l'instar d'autres pays européens.

Nous avons exprimé des réserves, non pas sur le principe, mais sur la portée de ces dispositions.

Pourquoi ? Pour une raison simple et incontournable.

Ces mesures ne sont pas à la hauteur des enjeux. Elles ne vont pas assez loin !

En effet, le différentiel de compétitivité se fait entre les opérateurs non pas tant sur le salaire net du conducteur, ce qui est l'objet du détachement, mais sur les charges sociales et leur assiette.

Or ce dernier paramètre -celui des charges sociales- n'est pas pris en compte dans la nouvelle réglementation.

Pour autant, notre Fédération a fait son devoir, notamment en veillant à ce que ses adhérents et ses homologues européens puissent, au mieux et le plus précisément possible, appliquer la loi.

Mais il faut aller plus fort et plus loin.

Nous attendons à tout le moins que les mesures adoptées fassent l'objet de contrôles rigoureux et systématiques.

Et nous demanderons un bilan d'application du détachement de salariés dans le transport routier en 2017.

Dans le même temps, un combat politique se mène à Bruxelles. 11 Etats-membres, le Groupe de Visegrad élargi, lutte pour une libéralisation totale du marché.

Or, cette libéralisation, aujourd'hui, anéantirait notre secteur.

C'est pour cela que nous nous réjouissons de voir la France prendre l'initiative -avec sept autres ministres européens – d'affirmer une vision du transport qui est celle que nous partageons.

Le marché européen du transport ne peut prospérer si seulement quelques-uns en profitent au détriment des autres.

Il ne peut prospérer sur le contournement ou l'optimisation des règles.

Il ne doit pas desservir ceux qui respectent les règles et avantager ceux qui les contournent.

Il ne doit surtout pas laisser perdurer des situations inacceptables en matière sociale, pour certains conducteurs devenus des nomades, ou abandonner des secteurs non réglementés comme celui du transport léger.

Nous n'avons jamais signé pour cette Europe-là !

C'est pour cela que nous soutenons pleinement votre initiative de rassembler d'autres Etats membres autour du projet d'un marché du transport régulé, avec des conditions de concurrence plus égales, des normes sociales plus affirmées, et l'ambition de ne plus tolérer l'inacceptable.

Soyez assuré que nous soutenons et soutiendrons cette initiative.

Et nous avons déjà commencé.

Notre Fédération, forte de sa présence depuis 20 ans à Bruxelles, s'inscrit avec plusieurs autres Fédérations européennes, allemandes, belges, danoises, nordiques, italiennes, dans une coopération renforcée.

Afin de porter des positions communes sur les principes évoqués plus haut, à une Commission européenne bien trop frileuse, à notre goût.

Nous nous réjouissons également de l'adhésion de la France au protocole relatif à la CMR électronique.

Elle ouvre la voie à la dématérialisation des documents de transport, et pas seulement pour le transport international.

Elle permettra, nous en sommes convaincus, un meilleur contrôle.

C'est pour cela, Monsieur le Ministre, qu'avec d'autres Fédérations membres de l'IRU (et je salue ici la présence de son Secrétaire Général M. de Pretto), nous sommes engagés dans une expérimentation de la CMR électronique dans une dimension transfrontalière.

Nous avons l'ambition d'y inclure les opérateurs de France, d'Espagne et du Bénélux.

Nous comptons sur votre soutien et sur celui de votre Administration, dans cette expérimentation historique.

Cette expérimentation est un défi. Car l'Europe va mal.

Au-delà du Brexit et des crises à répétition, à nos yeux, elle a perdu de vue ses valeurs fondatrices. L'idée originelle était de porter l'ensemble des Etats, des citoyens, des opérateurs économiques vers le haut.

Notre conviction est qu'avec les pays fondateurs, et avec ceux qui partagent notre vision, nous pourrons à nouveau, rebâtir une nouvelle Europe.

Mais peut-être sur une partie seulement du territoire européen actuel.

Tout cela prend trop de temps pour des entreprises, immédiatement laminées par toutes les dérives.

Il y a donc urgence à trouver rapidement des solutions pour assurer la survie d'un secteur vital pour l'économie.

Cela passe par des mesures visant à redonner immédiatement de la compétitivité aux entreprises : allègements de charges, mais aussi allègements de fiscalité.

Nous ne pouvons qu'exprimer notre exaspération quant aux annonces quasi-quotidiennes de nouvelles taxes ou de nouvelles charges !

A commencer par l'éco-taxe, qui nous revient régulièrement, sous forme de menace régionale !

Or, l'éco-taxe nous la payons déjà depuis le 1^{er} janvier 2015, par la majoration de 4 centimes par litre de gazole.

Nous le rappelons ici.

Et croyez bien, nous saurons le rappeler fermement en temps utiles, si nécessaire.

Il n'est pas question que nous recommencions le feuilleton qui a occupé le secteur de 2007 à 2014. Feuilleton qui a masqué toutes les autres problématiques de notre secteur.

De même, concernant la fiscalité sur le carburant.

Tant que nous n'avons pas généralisé d'autres solutions que le diesel pour faire avancer nos véhicules, ce carburant doit conserver son caractère utilitaire, et donc une fiscalité spécifique

pour le secteur. Par ailleurs, des solutions apparaissent, comme le Gaz Naturel Véhicule.

Il est essentiel que ces solutions alternatives ne soient pas étouffées dans l'œuf par des mesures fiscales qui leur feraient perdre tout intérêt pour les entreprises.

Nous payons 5 milliards de contributions au titre des infrastructures.

En résumé, Monsieur le Ministre, ce que nous souhaitons dire, c'est que nous ne pouvons et ne voulons pas payer davantage.

Les volumes transportés sont encore inférieurs à ceux que nous transportions en 2009.

Les prix de transport sont trop bas par rapport à ceux qu'ils devraient être.

Et malgré cela, nous restons deux fois et demie plus fiscalisés que le reste de l'économie française !

Les marges restent à un niveau trop insuffisant pour investir massivement.

Ou recruter.

En matière sociale, j'attire l'attention sur deux points.

Le premier c'est que nous faisons face à une pénurie de conducteurs. Le secteur n'attire plus.

Sans doute parce que son image reste encore trop négative. Et aussi parce que les relations au travail ont changé.

C'est pour cela qu'il est essentiel que les pouvoirs publics sachent aussi parler de nous dans des termes plus positifs que ceux habituellement utilisés.

Le transport routier de marchandises emploie 400 000 salariés. Nous sommes l'un des secteurs privés les plus pourvoyeurs d'emplois.

Notre système de formation professionnelle et de financement est performant. Ils doivent être préservés et accompagnés.

Par ailleurs, nous constatons que les dispositifs tout aussi originaux que nous avons mis en place il y a quelques années, en matière de prévoyance, sont menacés.

Je pense particulièrement au Congé de Fin d'activité.

Les URSSAF ont lancé une vague de contrôles qui, s'ils devaient se généraliser mettraient à genoux les entreprises.

Manifestement, ce dispositif mis en place il y a 20 ans, à la demande de l'Etat, devrait être fiscalisé...d'une façon ou d'une autre. Des taxes et encore des taxes...

Des redressements sont en cours portant sur des sommes faramineuses, puisqu'ils portent sur 50% des allocations versés aux salariés ayant pris ce CFA.

Nous considérons là encore que cette approche n'est pas pertinente. Elle est même complètement décalée.

Surtout au moment où les partenaires sociaux ont engagé une réflexion pour faire évoluer ce dispositif, catapulté par les dispositions sur la pénibilité.

Il faut nous laisser le temps d'aboutir dans ces discussions.

Il nous est possible de faire évoluer nos dispositifs de fin de carrière de manière avantageuse pour nos salariés et nos entreprises. Ce qui participera à l'attractivité de nos métiers.

Il nous faut engager le plus rapidement possible des travaux de manière tri-partite (Etat, Organisations professionnelles et organisations syndicales) pour trouver une solution viable et pérenne pour sortir de ce problème.

Nous avons avec nos amis de TLF fait déposer au Sénat un amendement visant à exonérer le CFA de la taxation à 50 % dite « taxe Fillon ». Cet amendement a été adopté ce mardi 15 novembre, nous comptons sur le soutien du Gouvernement lors du débat sur ce texte à l'Assemblée Nationale.

A défaut, nous allons vers de sérieux remous dans la Profession.

Nous devrions pouvoir consacrer notre énergie à bien d'autres choses !

Nous ne sommes pas simplement en période de transition.

Nous vivons une nouvelle révolution industrielle.

Et le transport est au cœur de cette révolution, comme il l'est à chaque fois.

Nous avons présenté ce matin la revue We Demain consacré à notre secteur. Lisez-la. Elle témoigne du caractère stratégique de notre secteur dans l'économie et dans la société.

Dans l'éditorial, j'y indique que nous avons révolutionné le XXème siècle. Mais que nous allons également révolutionner ce siècle.

Ce n'est pas un pari.

C'est une promesse.

Alors que le monde change à une vitesse incroyable, il nous faut aborder, en plus de tout ce que j'ai évoqué, des questions fondamentales qui pour certains sont encore très abstraites.

Qui maîtrisera la data du transport ?

Qui pourra être le tiers de confiance pour préserver nos données, les plus sensibles qui soient.

Le système du blockchain est-il la solution ?

Qui va réguler les plates-formes électroniques afin qu'elles s'inscrivent dans la réglementation qui nous est propre ?

Nos concurrents ne sont pas seulement à l'Est. Ce sont de plus en plus des géants américains.

Plus précisément, nos nouveaux concurrents sont des algorithmes !

J'ai commencé mon propos par un rappel de l'histoire. C'est notre ancrage.

Nous n'entendons pas avancer en regardant dans le rétroviseur.
Ou le pied sur la pédale de frein.

Nous voulons aller de l'avant sur une route que nous traçons et
où chacun aura sa place.

Pour le bien de nos entreprises, mais également pour le bien
collectif.

Alors : laissez-nous ouvrir la route !

Je voudrais ici dire quelques mots à propos de quelqu'un qui,
dans ses fonctions de Délégué Général, a su constamment ouvrir
notre route.

Je parle évidemment de Jean-Paul Deneuille.

Jean-Paul, tes fonctions à la FNTR prennent fin dans quelques
semaines. Je ne peux pas dire que c'est ton dernier Congrès FNTR
car la FNTR te sera toujours ouverte.

Je sais que tu ne voulais pas marquer d'une manière ou d'une
autre ce qui est pourtant bien un moment fort pour nous tous.

Il faudrait beaucoup de temps pour dire tout ce que tu as apporté
à la Fédération. Dans les grandes victoires de la Profession depuis
plus de 20 ans, dans les acquis qui sont ceux que la FNTR a donné
aux entreprises de transport, tu as joué un rôle majeur et central.

Du gazole utilitaire, à la récupération de la TVA sur les péages, de
l'action directe en paiement à la répercussion gazole, c'est à
chaque fois une idée, une volonté, et une conviction qui ont été à

l'œuvre. Tes idées, ta volonté, tes convictions. Et un travail acharné.

Tu as donné à la FNTR et à l'ensemble de la Profession ton énergie, ta pugnacité, ta force de travail, et ton temps. Sans compter.

Tu as, que tu le veuilles ou non, incarné la Fédération. Vis-à-vis du monde institutionnel, des partenaires, des organisations et organismes autour de nous. De ses amis, et aussi, et surtout vis-à-vis de ses opposants.

Tu as toujours fait face.

Peu de personnes auront apporté autant à la Profession. Et peu de gens savent qu'au moment où tu as pris tes fonctions en 1993, elle était dans une piètre situation

Tu l'as menée là où elle est aujourd'hui. Une Fédération saine, forte, et fière.

Nous te devons cela.... et bien d'autres choses.

Au-delà de ce peuvent dire de toi ceux qui ne te connaissent pas, il y a ceux qui connaissent ta dimension personnelle, humaine. Ceux que tu défends sont sécurisés et ont confiance. Et les autres n'ont qu'à bien se tenir !

Je ne saurais donc terminer mon propos sans te remercier, en mon nom, et au nom de la FNTR, pour ton engagement et ton action.

Tu prends désormais une autre route.

Nul doute que, comme à ton habitude, tu sauras ouvrir d'autres perspectives et d'autres horizons.

Que cette route te soit haute et belle !