



DISCOURS DES VŒUX 2010 PRÉSIDENTE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Paris, le 14 janvier 2010

- Seul le prononcé fait foi -

Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Mesdames et Messieurs les Élus,
Monsieur le Directeur de Cabinet,
Mesdames et Messieurs les Directeurs et Inspecteurs généraux,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Représentants de la presse,
Mesdames et Messieurs,
Chers amis,

Je suis heureux de vous accueillir et vous remercie de votre présence. Je vous souhaite une bonne et heureuse année 2010.

Cette cérémonie des vœux est devenue un rituel. C'est l'occasion pour nous de faire le bilan de l'année écoulée mais aussi de tracer des perspectives pour 2010.

I/ L'ACCORD SALARIAL

1. Un accord scélérat

L'année noire 2009 s'est terminée pour notre secteur, par un accord scélérat.

Sous la menace de blocages ciblés à la veille de Noël, une seule organisation professionnelle, incapable de savoir dire non, a cédé pour la troisième fois consécutive à la revendication. Merci TLF, l'intersyndicale a de beaux jours devant elle.

Cette troisième signature ne règle d'ailleurs rien pour l'avenir. On ne sait toujours pas s'il s'agit d'un solde de 2009 ou d'un accord valant pour 2010 ?

C'est 9 fois l'inflation ! Après 3,5 % d'augmentation moyenne des minima conventionnels en 2007 et 4,10 % en 2008. En trois ans, l'évolution moyenne des minima conventionnels dans le transport routier aura donc été de 11,20 %. L'évolution du salaire net depuis 2007 (avec l'impact cumulé des évolutions de la convention collective et des effets de la loi TEPA) est de 14,39 % ! L'inflation, elle, est à 4,7 %.

Pour la Profession la facture est surréaliste. Nos entreprises devront payer plus de 615 millions d'euros supplémentaires, non compris le coût de la mutuelle. Soit 515 millions si l'on retranche les 100 millions d'euros accordés par l'Etat au titre des allègements Fillon.

L'Etat, lui, fait une bonne affaire : les 3,6 % d'augmentation moyenne de la masse salariale génèrent une augmentation correspondante des charges patronales et salariales de 225 millions d'euros, moins les 100 millions d'allègements, soit une recette nette de 125 millions d'euros.

Ces 100 millions d'euros d'allègements de charges ne serviront pas, comme prévu par les missions Abraham et Liebermann, à améliorer la compétitivité de nos entreprises. Ils ont été engloutis et dilapidés pour financer très partiellement l'aggravation du coût du travail.

C'est évident, les signataires de l'accord sont des apprentis sorciers. Au nomment des négociations, aucun ne maîtrisait l'impact cumulé des augmentations salariales et la portée du mécanisme d'allègements des charges. Les analyses réalisées par la FNTR, avant, pendant, et après les négociations, sont confirmées : les augmentations de la convention collective et du SMIC au 1^{er} janvier annulent pour le coefficient 138M l'impact des allègements ou le réduisent pour le coefficient 150M.

2. Un moment mal choisi

Ceux qui ont signé de manière unilatérale portent et porteront une lourde responsabilité. Ils ont géré ce dossier très loin des préoccupations de crise des entreprises, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le transport routier.

Nos entreprises doivent toutes revoir leurs plans 2010, déjà très tendus, avec des conséquences directes en termes de dépôts de bilan et de pertes d'emplois. Comment répercuter cette augmentation dans un marché tendu, concurrentiel, chez des clients dont les évolutions salariales sont, elles, de l'ordre de 1 % ?

Aujourd'hui, tous nos clients nous le disent : « nous ne financerons pas les cadeaux sociaux faits dans le transport routier ».

2009, c'est l'année même où il ne fallait pas signer à 4 % : des prix en chute libre entre -5 et -15 %, une activité en baisse de -10 % en moyenne, des défaillances d'entreprises qui continuent à un rythme soutenu (2000 en 2008, 1700 en 2009). Les chiffres 2009 montrent que pour l'ensemble des entreprises de 2 salariés et plus, les défaillances se sont accrues de 12 % par rapport à 2008, ce qui les situe à 47 % au dessus du niveau de 2007.

Dans un contexte de crise économique d'une gravité sans précédent les entreprises de transport ont été sacrifiées sur l'autel d'intérêts qui leur sont étrangers.

3. L'invité surprise

Pour des motivations qui n'ont rien à voir avec les réalités économiques et sociales de la profession, les pouvoirs publics se sont invités dans les rapports paritaires, ont créé une bulle médiatique déconnectée des réalités du terrain, et banalisé les 4 % décrétés d'un coup « atteignables ». L'Etat a privilégié la paix syndicale. L'entreprise paiera, comme d'habitude.

On veut transformer nos conducteurs en cheminots de la route, sans les subventions, et dans un marché européen ouvert !

Les chefs d'entreprises ne manqueront pas de se souvenir des contre vérités (« les cadeaux faits à la profession »), du vote rocambolesque en une nuit à l'Assemblée nationale d'un texte déclaré impossible pendant 2 ans et de la procédure d'extension à marche forcée à l'ensemble de la branche. Aujourd'hui, la confiance est brisée, la crédibilité de la parole ministérielle envolée.

En ne s'appuyant pas sur une homogénéité patronale, en visant une signature unilatérale, TLF a empêché la délégation patronale de peser plus efficacement sur les négociations et de mettre chacun devant ses responsabilités.

Ce cavalier seul coûteux se traduit par deux conséquences directes :

- TLF a cédé plus que nécessaire sur la ligne arrêté par Dominique Bussereau sur Europe 1 le 2 décembre (4 %)
- L'Etat a cédé moins que ce que la profession pouvait obtenir en termes d'allègements de charges et de mise à l'heure européenne du social franco-français si elle avait présenté un front uni.

II/ UNE TRIPLE CLARIFICATION NÉCESSAIRE

Un double constat s'impose : le rapport de force paie. Tout nous y pousse. Soyons clairs : nous n'accepterons pas d'aller vers une quatrième signature unilatérale de TLF en 2010. Une triple clarification s'impose : au sein de la Profession, au niveau de la place de la Profession dans le monde interprofessionnel et enfin le rôle de l'État.

1. Une enquête de représentativité

TLF a agi en fonction des intérêts particuliers qu'elle représente. Un choix à sens unique, en faveur de ceux qui, globalement, sous-traitent une bonne partie de leur activité routière. Les signataires ne sont pas les payeurs. Les groupes de moins en moins français et de moins en moins privés se frottent les mains. La sous-traitance exotique a donc de beaux jours devant elle. Avec la bénédiction des pouvoirs publics.

Les victimes de cet accord sont les entreprises de transport, de toutes tailles et de toutes spécialités, celles qui assument la responsabilité de leur parc de véhicules et de leurs contrats de travail. Ce sont elles qui quittent aujourd'hui TLF en grand nombre.

Aucune organisation, minoritaire dans le transport routier, n'a le droit de signer un chèque en blanc contre les entreprises de transport. La loi du 20 août 2008 est une opportunité pour clarifier la représentation dans le transport routier. Sachons enfin qui représente qui et quoi et quelle est la vérité des chiffres !

La FNTR sait qui elle est : nous défendons les intérêts des opérateurs de transport. Notre base est solide, nos objectifs sont clairs, notre vision cohérente. Chez nous, une proximité avec le terrain, pas de conflits d'intérêt, pas d'oligopole, pas de gouvernement par le plus petit nombre.

Une enquête générale de représentativité s'impose, malgré les réticences du ministère des transports favorable à la division et à la confusion pour mieux régner. Il appartient au ministère des transports de faire procéder le plus rapidement possible à une enquête

générale et approfondie de représentativité des organisations professionnelles du transport et de la logistique.

2. Le transport routier dans l'environnement interprofessionnel

L'UPR radié de la CGPME, le CLTL (Comité de liaison transport et logistique) reste l'unique représentant des entreprises de transport au sein de la CGPME. Le transport routier est donc aujourd'hui présent de manière forte, lisible et cohérente dans la CGPME et l'UPA (Union professionnelle des artisans). On doit construire une représentation forte et cohérente de notre secteur dans l'organisation interprofessionnelle appelée à jouer un rôle de plus en plus important à l'avenir. Nous nous y employons.

3. La clarification du rôle de l'Etat

L'Etat joue directement plusieurs rôles dans les transports terrestres. Il lève l'impôt et taxe ici, subventionne là. Il agit en fonction de son pouvoir régalien. Mais l'Etat est aussi propriétaire de la SNCF et à ce titre, étrange confusion des genres, premier commissionnaire de transport routier avec Géodis. Une clarification s'impose :

L'Etat intervient-il au titre de l'intérêt général ou pour soigner ses intérêts particuliers d'actionnaire ?

L'inflation des coûts sociaux et fiscaux est-elle délibérée ou vise-t-elle à favoriser les concentrations dans le secteur pour se conformer aux vieux rêves des champions européens ?

A tout le moins, la conformité des évolutions récentes avec les règles fondamentales de concurrence mérite d'être vérifiée. Le dossier mérite d'être suivi.

**

À partir de positions clairement exprimées, il est objectivement aisé de tracer les axes de développement professionnel, que la FNTR entend privilégier en 2010.

Notre objectif, notre ambition, notre programme donc, est conforme à la tradition de la Fédération qui a toujours su, dans les moments difficiles – et c'est le cas des temps présents – dégager et ouvrir la route pour permettre à nos entreprises de se développer malgré toutes les formes de coordination, réglementaires, techniques, modales et fiscales, même lorsqu'elles atteignent un niveau pandémique.

Les faux-nez utilisés, au nom des bons sentiments, par l'État-propriétaire de la SNCF, ont toujours eu le même résultat : nos entreprises se sont adaptées. Elles ont transcendé les difficultés et les handicaps, par leur capacité à apporter une qualité de service inégalable, au bon endroit et au juste moment.

Ne soyons pas inquiets. Les grands champions multimodaux, montés et entretenus artificiellement, ne résisteront pas durablement aux ressources finies d'un État impécunieux.

Bien-sûr, affirmer sereinement, en pleine tempête que nous avons confiance en notre avenir et en notre fonction, que nos entreprises – vos entreprises – passeront et dépasseront la crise, bien-sûr cette expression peut paraître présomptueuse.

Oui, nous nous adapterons – vous, entreprise, nous, Fédération, en vous accompagnant, indéfectiblement, groupe ou PME, dans cette 2^{ème} décennie du 21^{ème} siècle, aussi inquiétante qu'attirante.

Aujourd'hui, simplement mais concrètement, je voudrais dégager 4 tendances fortes qui s'imposent à nous.

1^{ère} tendance : l'entreprise de transport, collectrice de taxes

Le TRM sera de plus en plus soumis à une fiscalité spécifique, que ce soit au titre de l'environnement, des infrastructures, de l'énergie.

Le coût de revient des véhicules routiers sera à terme, hors charges sociales et hors gazole, constitué pour plus du tiers – largement - par de la fiscalité.

Ces différents postes de fiscalité devront pouvoir être identifiés et isolés pour pouvoir être répercutés au bénéficiaire du transport de la marchandise.

Le mécanisme de répercussion actuel devra, non seulement être musclé, mais de plus complété, pour répondre, non seulement à des variations brutales de notre matière première, mais à une évolution linéaire de la fiscalité.

L'entreprise de transport ne pourra, sans dommage, faire l'avance de telles sommes ; elle ne pourra davantage supporter les conséquences d'impayés. Il faut donc concevoir un modèle plus proche de celui des pétroliers où la TIPP est d'abord encaissée, puis reversée à l'État.

Ce qui impliquera de négocier un cahier des charges très différent de celui qui existe aujourd'hui pour les télépéages. Les entreprises devront enfin pouvoir disposer de simulateurs de calcul, permettant de forfaitiser ou calculer directement les différentes taxes, telle que la taxe PL.

Sur ces différents points, la mission confiée à Monsieur Abraham est essentielle. Il faut déjà en saluer la qualité des travaux.

2^{ème} élément : résoudre la contradiction entre prix européens et coûts français

Dans un marché de plus en plus unique, mais toujours aussi marqué par des conditions de concurrence inégalitaires, l'Europe – telle qu'elle vient - est un renoncement à des règles partagées, le soin de l'harmonisation étant significativement confié au marché. Le libéralisme qui prévaut est donc libéralisé dans les prix, administré par les coûts.

N'attendons pas de l'harmonisation européenne la solution : elle ne sera toujours que partielle, décalée, déficitaire.

N'attendons pas, de la France, une mise à l'heure européenne : il y a ni ambition, ni volonté politiques. Le sens unique continuera à prévaloir.

Alors, organisons-nous différemment au niveau de l'entreprise.

Nous devons intégrer que les niveaux tarifaires, touchés par la crise, mettront longtemps à remonter. La tendance, avec l'impact du cabotage, est aux prix bas.

Il faut aller plus loin que la réduction des coûts hexagonaux : il faut, au niveau de l'entreprise, repenser l'organisation, changer la nature même de l'offre de transport, en s'appuyant sur des coûts européens.

Il faut donc nous exporter, investir plus à l'Est et au Sud, déterminer quel doit être le rôle d'accompagnement de l'organisation professionnelle dans cette démarche...

3^{ème} axe : la revalorisation du camion

Notre capacité à anticiper ne pourra être efficace, que si nous sommes en mesure de revaloriser le camion, et au-delà, notre activité même.

Chacun s'est senti agressé par la campagne de propagande, orchestrée sur fonds publics et subventions, incitant les camions à ne plus polluer et à monter sur les trains.

Étrange démarche marketing qui consiste d'abord à dévaloriser le camion, pour mieux le transformer en client contraint.

Cette agression médiatique doit provoquer une réaction de la profession. Car si nous laissons faire, le camion ne sera plus jamais considéré comme une valeur ajoutée à l'économie ; il ne sera même plus un mal nécessaire, mais un nuisible alternatif.

Nous devons également réparer les dégâts de la toute dernière campagne d'intox menée contre notre profession, avec sensiblement les mêmes acteurs, auxquels il faut ajouter les organisations syndicales, dont les incantations ont été validées par les signatures des 11 et 14 décembre.

Ce déficit d'image se paie cash auprès de l'opinion publique, des usagers, des jeunes... et tout autant auprès des clients.

Le sujet n'est ni simple, ni facile. Il n'est pas que cartésien. Cette démarche-là doit non seulement mobiliser la profession, mais également nos partenaires et fournisseurs.

Image donc, mais aussi réalité. Il est de notre responsabilité collective de mettre le camion, et nos entreprises, au cœur du développement durable.

Comme elle s'y était engagée, la FNTR s'est mobilisée avec son réseau dans la démarche des engagements volontaires. La période de lancement est aujourd'hui dépassée. Un stade a été franchi.

Dans la grande majorité des régions, nous avons fait signer près d'une dizaine d'entreprises. Dans les autres territoires, nos entreprises sont prêtes et attendent le bon vouloir des préfetures et des administrations concernées.

Au total, ce sont déjà plus de 30.000 conducteurs et véhicules concernés, qui représentent un potentiel de gain de 51 millions annuels de litres de gazole, et génèrent un gain d'émission de CO₂ d'environ 140.000 tonnes par an.

Ces chiffres, ces objectifs, ces résultats, sont à comparer avec les autres modes et techniques de transport, à un moment où la pensée unique a atteint son apogée à Copenhague.

Ils confortent la question posée, lors de notre dernier congrès : en matière d'environnement et de transport, la France vise-t-elle une augmentation de la fiscalité ou une réduction des émissions de CO₂ ?

- Si la réponse se situe dans la réduction des émissions de CO₂, l'objectif affiché par la France étant de faire passer la part non-routière de 15 à 25 %, c'est donc 75 % qui resteront routiers. C'est là que se situe le potentiel majeur de réduction des émissions de CO₂.
- Si la réponse se situe dans la fiscalité, il y a 2 solutions :
 - la démarche est franco-française : on doit alors raisonner en iso-fiscalité, dans le cadre d'une réforme fiscale transférant, comme en Suède, le coût du travail sur l'environnement
 - on raisonne accroissement de la fiscalité et dans ce cas, la démarche ne peut être qu'européenne.

Nous réclamons l'application de cette logique pour la taxe carbone.

4. Ces défis et chantiers nous confortent dans l'idée qu'il faut privilégier le rassemblement à la dispersion et aller plus loin dans le sens d'un mouvement unitaire, à défaut d'être rapidement unifié...

Le rapprochement de l'Unostra et de la FNTR est plus qu'un symbole. C'est, pour la première fois dans l'histoire de la Profession, une mise à niveau des propos d'unité et des actes d'union.

Ce rapprochement se fait, pour notre part, de façon ouverte, sans arrogance, respectant les tiraillements légitimes des professionnels concernés, face aux nécessaires remises en questions...

Il nous appartiendra, dans le cadre de la branche TPE, qui n'existe à ce jour dans aucune Fédération, de faire vivre la culture Unostra...

Ce rapprochement doit être une première étape sur la route d'une recomposition de la représentation de la Profession.

5. États Généraux

Sur cette route, nous trouverons, dès janvier, une opération de communication et de posture, drapée dans des atours de grand' messe : les États Généraux.

Ce terme à la mode a été repris en décembre pour faire paraître plus consistant le simulacre de négociation salariale.

L'essentiel de nos préoccupations n'est pas là.

Nos préoccupations se situent bien plus dans l'impérieuse nécessité à mieux analyser et cerner les tendances lourdes, les évolutions du marché de nos entreprises,

dans notre capacité à développer avec nos partenaires économiques la démarche, initiée il y a plus de 2 ans, de la filière camion dans son ensemble,

à traiter les relations intraprofessionnelles telles que la sous-traitance,

à mieux faire connaître les performances comparatives d'émission de CO₂ et de contribution fiscale des différents modes,

à poursuivre nos efforts en matière de sécurité et de formation,

à travailler activement à la route intelligente,

à promouvoir les emplois verts de notre secteur...

Pour nous, l'essentiel est là...

Mais l'actualité people est ailleurs.

États, dits généraux donc, mais sans objectif partagé, avec un ministère qui commence à se rendre compte de là où il a mis sa main signataire.

Il se démène pour préciser qu'il n'y mettra pas d'argent et que l'essentiel est le dialogue, un dialogue dont les conclusions sont reportées en octobre, ce qui permet de passer l'hiver, le printemps, les régionales, les changements ministériels..., bien au chaud.

On attend avec impatience les débats de fond entre signataires sur le retour de la TRO, qui figure déjà - sans rire - dans le programme.

Par contre, ce qui est sûr, c'est que cette opération, publicitaire pour les uns, dilatoire pour les autres, se présente avant tout comme un catalogue franco-français de revendications, favorisant l'échelle de perroquet.

Nous avons, sans ambages, fait connaître notre analyse et notre position, soulignant en tant que de besoin quelques vérités essentielles.

La notion même d'États Généraux conduit, en s'appuyant sur l'expertise des missions Abraham et Liebermann..., à traiter prioritairement les questions centrales de notre profession dans une économie de marché européenne.

C'est-à-dire compétitivité, coût du travail, fiscalité, mise à l'heure européenne, clarification du rôle de l'État, développement durable... toutes questions premières auxquelles peut être associée la modernisation de la convention collective.

Si ces conditions sont réunies, la FNTR s'engagera de façon volontariste, comme elle l'a toujours fait, dans le cadre de réflexions de fond, dont elle a été souvent inspiratrice et régulièrement à l'initiative.

Soyez assurés que nous aurons à cœur de justifier la confiance que placent en nous nos adhérents, aujourd'hui, encore plus nombreux, que lors de nos derniers vœux, ici même, il y a un an. C'était hier.