

DISCOURS DE JEAN-CHRISTOPHE PIC, PRESIDENT DE LA FNTR  
67ÈME CONGRES DE LA FNTR - PALAIS DES CONGRES DE PARIS  
JEUDI 15 NOVEMBRE 2012

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

Au mois de mai dernier, Monsieur le Ministre, vous preniez vos fonctions de ministre délégué en charge des transports et de la mer. Nous nous sommes vus depuis à maintes reprises. Nos équipes se sont rencontrées de nombreuses fois à l'occasion de réunions de travail.

La violente crise économique subie par nos entreprises et le dossier exceptionnel de la taxe poids lourds l'exigeaient.

Vous avez, à l'été, tenu à découvrir par vous même les réalités de notre secteur en vous rendant dans une entreprise de transport routier le 19 juillet. Vous souhaitiez entendre les salariés de nos entreprises. J'étais présent. La rencontre a été forte et riche en échanges.

Aujourd'hui, vous êtes venu à la rencontre des chefs d'entreprise en participant à la clôture de notre 67ème Congrès.

Nous vous en remercions.

\*

\* \*

Nombreux sont les chefs d'entreprise qui ont répondu présent. Parce que les incertitudes, les inquiétudes, les interrogations sont grandes.

Notre Congrès répond, plus que jamais en ces temps difficiles, à une triple nécessité :

- se rassembler et favoriser l'action collective pour mieux faire face,
- comprendre et anticiper un monde bousculé par la mondialisation et la crise,
- tracer un horizon au-delà même de la crise.

Une organisation professionnelle comme la nôtre est avant tout un outil collectif, au service de l'intérêt général. Elle est un point d'équilibre dans une Profession traversée par des intérêts divers, multiples, parfois contradictoires.

Elle est le cadre de la défense et de la promotion des intérêts de l'ensemble de la Profession, c'est-à-dire de toutes les entreprises, TPE, PME, ETI et groupes.

C'est ce qui fait sa force et forge sa légitimité auprès des pouvoirs publics et de notre environnement.

Plus que jamais en temps de crise, les organisations professionnelles doivent jouer leur rôle, tout leur rôle. Et ce rôle, ce n'est pas toujours demander plus. Nous connaissons l'état des finances publiques. Mais c'est d'abord œuvrer afin de poser un diagnostic lucide et proposer des solutions durables pour notre secteur.

\*

\* \*

Disons le tout net, Monsieur le Ministre, vous êtes arrivé au pire moment. Non seulement une crise économique exceptionnelle, comme on n'en avait jamais vu de mémoire de chef d'entreprise, mais de plus dans le même temps, l'arrivée de la taxe poids lourds.

Le transport routier traverse une crise dure et durable depuis 2008. La situation de nos entreprises s'est encore dégradée en 2011 et plus encore durant l'été 2012.

Les chiffres aujourd'hui disent l'ampleur de la crise.

Les perspectives de croissance pour notre secteur, et pour 2012, et pour 2013, sont nettement négatives.

Selon nos propres études, avec un PIB à +0,2% en 2012, le transport routier accuserait le coup avec un recul d'activité de 5,7% ; avec un PIB à +0,5% en 2013, notre secteur connaîtrait une nouvelle chute d'activité de 2,7%.

\*

\* \*

Autre indicateur négatif : le nombre cumulé de défaillances d'entreprises sur les 12 derniers mois a crû de 13,4% entre octobre 2011 et octobre 2012.

En plus des difficultés économiques, le transport routier est confronté à deux chocs supplémentaires sur ses coûts de revient :

- un choc énergétique : +16,5% en 2011, + 6% estimé pour 2012, sur un poste qui représente plus de 25% des coûts d'un véhicule longue distance.

- un choc fiscal avec l'arrivée de la taxe poids lourds en juillet 2013 qui pèsera sur les entreprises de transport routier : + 8% en moyenne sur nos coûts.

\*

\* \*

La situation est grave.

Elle appelle des réponses fortes de la part des pouvoirs publics. Elle appelle des engagements exigeants de la part de la Profession.

A chacun de prendre ses responsabilités. Nous prendrons les nôtres.

\*

\* \*

D'abord sur la compétitivité de nos entreprises.

Vous connaissez, Monsieur le Ministre, nos propositions. Elles sont sur la table depuis un certain nombre d'années. L'économiste, Nicolas Bouzou, avec lequel nous avons travaillé, les rappelait encore lors des débats de cette assemblée plénière.

Nous vous remettrons très rapidement une synthèse du rapport établi conjointement par la FNTR et le cabinet Astères avec des propositions concrètes et pragmatiques.

Le diagnostic est clairement posé.

La seule question qui vaille aujourd'hui est celle de l'adaptation des entreprises françaises de transport routier à un marché européen de plus en plus libéralisé et ouvert.

Le transport routier est confronté, par sa mobilité même, à la concurrence internationale, y compris sur le territoire national, avec deux conséquences fortes : le déficit de compétitivité, la "délocalisation sur place".

La compétitivité de nos entreprises est donc la priorité numéro 1. Et quand je parle de compétitivité, je parle bien de la compétitivité coût.

Alléger le coût du travail est une exigence dans un secteur de main d'œuvre soumis à la concurrence internationale. Rappelons-le : le salaire du conducteur, c'est 35% du coût de revient d'un véhicule longue distance.

Dans notre secteur, le choc de compétitivité est une nécessité absolue pour éviter le choc sur l'emploi. L'enjeu : c'est 50 000 emplois ouvriers qui disparaîtront si rien n'est fait.

Il faut donc d'abord alléger le coût du travail par un transfert d'une partie de nos charges, dans le cadre général d'une politique gouvernementale (TVA, crédit d'impôts, CSG), complétée et renforcée par des transferts euro-compatibles de nos charges spécifiques.

\*

\* \*

Il faut ensuite cesser le franco français en matière de réglementation sociale. Notre système d'organisation du temps de travail est aujourd'hui caduc. Il est petit à petit sapé par la libéralisation européenne, fragilisé par la jurisprudence et dépassé par les évolutions du droit français.

Issue d'un laborieux compromis suite aux lois Aubry sur les 35 heures, la construction est aujourd'hui bancale. Elle se trouve désormais complètement désorbitée à la fois de la réglementation européenne et du droit social français. L'interminable feuilleton de la durée du travail nocturne, ainsi que les silences embarrassés des administrations des transports et du travail sur ce dossier sont là pour le prouver.

Il faut donc changer notre organisation du temps de travail de fond en comble. C'est là un vrai chantier.

Aujourd'hui, c'est ubuesque, les règles européennes s'appliquent sur le sol français à toutes les entreprises sauf... aux entreprises françaises.

C'est pourquoi, nous demandons, Monsieur le Ministre, que la France adopte, comme tous ses partenaires, la réglementation sociale européenne en transposant pleinement la directive sur le temps de travail dans le transport routier.

A cette fin, la FNTR proposera dans les jours qui viennent à ses partenaires l'ouverture de négociation paritaire sur le temps de travail. Les constats, on les connaît. Les rapports existent. Il suffit de les

sortir des tiroirs. Reste à trouver la volonté d'avancer ensemble. Reste à s'accorder sur la méthode et le calendrier. Faute d'un accord dans les délais impartis à la négociation, l'Etat devra prendre au final les décisions qui s'imposent.

\*

\* \*

Dans le même temps, on peut, et on doit aller encore plus loin à Bruxelles en travaillant sur une définition du travailleur hautement mobile. La libéralisation européenne et la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace européen nécessitent que l'on se penche sérieusement à Bruxelles sur la situation de ces conducteurs qui se jouent des frontières.

Seule cette combinaison de l'évolution des règles sociales et du transfert de charges, permettra à nos entreprises de lutter à armes égales avec leurs concurrents.

A défaut, le marché imposera ses propres solutions mais ses solutions exotiques.

\*

\* \*

Toute action résolue en faveur de la compétitivité de nos entreprises doit être complétée par une action énergique au niveau européen.

La libéralisation du cabotage est déjà bien engagée, avec la perspective d'une libéralisation totale à brève échéance. Cette libéralisation n'est pas envisageable aujourd'hui tant les conditions de concurrence restent profondément inégalitaires entre les différents pays. Il faut maintenir l'encadrement du cabotage en 2014 et caler sa libéralisation sur le rythme de l'harmonisation européenne. La FNTR ne peut accepter une remise en cause de l'encadrement du cabotage qu'elle a obtenu à l'arrache-pied en 2009. Elle demande aux pouvoirs publics français de s'opposer à Bruxelles à la libéralisation totale du cabotage prévue par le règlement européen accès au marché.

Pour sa part, la FNTR travaille à la création d'une grande coalition des fédérations européennes de transport routier opposées à la libéralisation du cabotage pour mieux peser sur le processus décisionnel bruxellois.

Dans un domaine où l'unanimité n'est pas requise, la même stratégie d'alliances peut être mise en place par notre gouvernement au niveau des Etats.

\*

\* \*

En période de crise, les équilibres économiques sont toujours instables, précaires. Dans un tel contexte, la taxe poids lourds sera, à n'en pas douter, un choc, une usine à gaz, un catalyseur.

L'impact de la taxe sur nos coûts est estimé à 8% en moyenne. Cet impact variera en fonction de la situation particulière de chaque entreprise : sa localisation géographique, la nature de ses trafics, l'organisation de son exploitation.

Le législateur a voulu la taxe, oui.

Mais, répondant à nos demandes, il a également voulu la répercussion de cette taxe sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise. Nous entendons par conséquent voir respecter la volonté du législateur dans ses deux dimensions.

La FNTR milite depuis longtemps pour une répercussion simple, efficace et complète, c'est-à-dire intégrant les charges induites : les frais administratifs, techniques et financiers. La FNTR milite également pour une sécurisation juridique du dispositif de répercussion par le recours à la loi. La FNTR milite enfin pour la suppression de la taxe à l'essieu et pour obtenir les mesures d'accompagnement - des aides à l'investissement pour la modernisation du parc -, prévues par la loi Grenelle I à l'occasion de l'entrée en vigueur de la taxe.

Le 3 octobre dernier, Monsieur le Ministre, vous vous êtes engagé, en conseil des ministres, à ce que cette répercussion soit simple, efficace et que le mécanisme forfaitaire qui sera proposé soit majoré des charges induites. Vous avez pris ainsi en compte les positions que nous défendons de longue date. Vos orientations sont ainsi devenues celles de tout le gouvernement. Nous nous en félicitons. Un gage d'efficacité dans les semaines qui viennent.

Je sais que vos services travaillent actuellement au nouveau dispositif. Notre fédération souhaite être associée aux travaux tant sur l'élaboration du mécanisme que sur l'évaluation des charges induites. Il y a maintenant urgence pour nos entreprises à disposer des nouveaux textes. La taxe poids lourds, c'est dans moins de 8 mois, même moins pour la taxe alsacienne, qui est entre nous, Monsieur le Ministre, une aberration politique, économique et administrative.

Vous connaissez nos positions sur la taxe alsacienne. Nous demandons que l'Alsace soit traitée comme le reste du pays : alignement de la taxe alsacienne sur la taxe poids lourds et même date d'entrée en vigueur.

\*  
\* \*

Plus globalement, en période de crise exceptionnelle, nos entreprises ont urgemment besoin de lisibilité, de stabilité et de confiance afin de pouvoir affronter les difficultés. C'est pourquoi la FNTR

entend que le gouvernement décrète pour le transport routier un cessez le feu fiscal que ce soit au titre des charges sociales, de la fiscalité générale, de l'énergie ou encore de l'environnement.

En matière de fiscalité énergétique, la FNTR reste fermement attachée au gazole professionnel, c'est-à-dire à la possibilité de différencier fiscalement le carburant utilitaire du carburant destiné aux particuliers. Nous considérons également qu'avec la taxe poids lourds nos entreprises payent déjà très largement leurs externalités et qu'avec la TIPP elles s'acquittent déjà d'une taxe carbone.

La FNTR dressera dans les semaines à venir un état des lieux des subventions et des contributions fiscales de chaque mode de transport. Beaucoup trop de contre vérités circulent sur ce sujet.

La FNTR réclame également un cessez le feu réglementaire afin que nos entreprises disposent de lisibilité et puissent évoluer dans un cadre stable plus propice à l'investissement et à la sauvegarde des emplois. Vous savez que, en moins de 12 mois, nos entreprises auront à affronter à la fois la taxe Poids Lourds, le 44 tonnes, l'affichage obligatoire des émissions de CO2 ainsi que l'arrivée de la norme Euro VI.

\*

\* \*

Monsieur le Ministre, si notre rôle est de vous alerter sur les difficultés exceptionnelles de nos entreprises, de réclamer l'intervention de la puissance publique pour ce qui relève de sa responsabilité, de vous demander des actions fortes, il est aussi de balayer devant notre porte.

Je veux en particulier parler de la sous-traitance. Si la sous-traitance est en soi indispensable au fonctionnement du marché, la sous-traitance dévoyée est, quant à elle, un fléau qu'il nous faut combattre résolument.

Les entreprises de transport routier bénéficient depuis 2006 d'un dispositif de répercussion des variations des charges de carburant dans les prix de vente de la prestation transport.

Il est souvent contourné par des "traders de fret" dans le marché spot qui ignorent délibérément le dispositif législatif.

Il en sera de même, si rien n'est anticipé, pour la répercussion de la taxe poids lourds.

On ne peut demander aux chargeurs ce que nous ne pratiquons pas nous-mêmes. Les droits et les devoirs doivent être les mêmes pour tous, y compris dans les relations de sous-traitance.

La sous-traitance dévoyée est un facteur de paupérisation de la Profession. Elle tire inmanquablement les prix vers le bas.

Si l'on veut sauvegarder la sous-traitance, il faut la réguler, il faut plus de transparence. La FNTR est prête à engager ce chantier de la régulation

Nous proposons d'ores et déjà la mise en place d'un observatoire de la sous-traitance. Cet observatoire aurait pour objectif de :

- disposer de données fiables et précises sur la sous-traitance dans le transport routier
- sensibiliser l'ensemble des opérateurs de bourses de fret aux problématiques liées à la sous-traitance
- parvenir à une meilleure régulation des relations de sous-traitance.

\*  
\* \*

Monsieur le Ministre,  
Mesdames et Messieurs,  
Chers amis,

Il nous faut porter un regard lucide. L'année 2013 sera une année difficile et cruelle. Des entreprises et des emplois vont disparaître.

Notre pays a tardé à prendre la mesure de la crise et encore trop peu agi en faveur de ses entreprises.

Notre objectif partagé doit être de sauvegarder l'emploi de nos conducteurs, de nos salariés. Rappelons-le, notre secteur est le deuxième employeur ouvrier de France.

C'est l'économie qui tient le social et non l'inverse. C'est l'économie qui tient le développement durable, et non l'inverse.

Investir dans la création d'emploi, dans le développement durable nécessite pour nos entreprises des marges suffisantes.

Il nous faut pour cela retrouver de la compétitivité.

Cette vérité, bonne à dire, n'est ni anti-sociale ni anti-écologique. Elle est pragmatique, à l'image de nos chefs d'entreprise.



La crise que nous connaissons fera des dégâts importants. Comme en 2008-2009, la FNTR met en place une cellule et un plan de crise. La FNTR se mobilise et agit avec les pouvoirs publics pour en limiter l'impact (comme dans les dossiers du SERNAM ou du Groupe Doux).

Cela est nécessaire mais pas suffisant. La crise exige aussi une remise à plat complète de notre système.

La France est ainsi faite qu'elle ne se réforme que sous le poids des événements et de la contrainte extérieure.

Nous sommes arrivés aujourd'hui au bout des choses.

La réforme est dès lors inévitable!

Aussi, au cœur de la tempête, la FNTR propose-t-elle un contrat de partenariat : à l'Etat bien sûr, mais aussi aux partenaires sociaux.

Avec comme objectif partagé : la refondation d'un système aujourd'hui dépassé pour mieux bâtir le pavillon routier français de demain au sein du grand marché européen.