



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Cérémonie des Vœux de la FNTR

**Le 16 janvier 2014
à la Maison de la Chasse**

Discours du Président de la FNTR

2014 : l'année des choix

Mesdames et Messieurs les élus,

Mesdames et Messieurs les présidents,

Mesdames et Messieurs les directeurs,

Chères adhérentes, chers adhérents,

Chers ami(e)s,

Je vous remercie de votre présence et vous souhaite à toutes et à tous une bonne et heureuse année 2014.

Que cette année nouvelle vous apporte beaucoup de satisfactions tant personnelles que professionnelles.

2014 sera pour notre secteur, et au-delà pour notre pays, à l'image de ce que fut 2013 : une année difficile et douloureuse.

Mais 2014 sera aussi l'année des choix. Tant pour les pouvoirs publics que pour nos organisations. La situation et les difficultés qui s'accumulent l'exigent.

2014 sera aussi l'année de l'Europe. Le 25 mai prochain, les Français seront appelés aux urnes pour choisir leurs députés européens.

Nul doute que la construction européenne sera, au 1er semestre de cette année, au coeur des débats. La controverse autour du détachement des travailleurs en a été un signe fort.

Il s'agira de dire très clairement quelle Europe nous voulons.

La FNTR entend naturellement participer pleinement au débat. L'Europe est au centre des problématiques qui se posent à notre secteur. L'Europe est aussi une partie de la solution à nos problèmes.

Rappelons-le : plus de 80% des règles applicables au transport routier sont d'origine communautaire. Et c'est pourquoi dès 1998, la FNTR a ouvert un bureau de représentation permanente à Bruxelles afin de mener un travail de lobbying à l'échelle de l'Europe.

Cette action européenne de la FNTR se mène évidemment en étroite concertation avec nos partenaires de l'IRU, organisation dans laquelle la FNTR s'implique depuis de nombreuses années (Florence Berthelot est vice-présidente du comité de liaison de l'IRU à Bruxelles depuis maintenant deux ans) et dans laquelle nous souhaitons renforcer notre action. Nous avons aussi établi des liens directs et solides avec nos homologues européens des autres Fédérations.

Je le disais à l'instant : la FNTR entend être présente dans les réflexions européennes.

Mieux, elle entend porter et assumer l'ambition européenne de nos entreprises.

Nous devons avoir dans notre ligne de mire le marché européen. C'est aussi à l'international que se joue l'avenir de nos entreprises. C'est aussi à l'international que se joue le sort du pavillon routier français.

A cela deux raisons essentielles.

Première raison : la France se désindustrialise et exporte moins aujourd'hui qu'hier. Nos entreprises ne bénéficient pas de ports suffisamment performants, qui sont pour nos concurrents européens des pénétrantes commerciales. Et à ceci s'ajoute bien sûr un déficit de compétitivité cruel. Il y a alors une conséquence directe : plus de 85% de l'activité du TRM français se déroule dans l'Hexagone. Ce qui veut dire que nos entreprises subissent directement, totalement, les aléas de notre économie - actuellement la stagnation - sans pouvoir se rééquilibrer sur des territoires en expansion. La priorité donc pour nos entreprises est d'aller chercher la croissance là où elle se trouve.

Deuxième raison : nos clients réclament aujourd'hui à nos entreprises des solutions de transport et logistiques globales. Et pour cela, ils doivent pouvoir compter sur des entreprises capables de travailler tant sur le marché international que sur le marché national.

Force est de constater que depuis quelques années nos entreprises ne peuvent plus être présentes à l'international avec des moyens purement français. Aussi s'exportent-elles au-delà de nos frontières pour coller aux nouvelles réalités du marché.

Pour atteindre nos objectifs européens trois conditions nécessaires doivent être réunies.

La première condition, c'est de retrouver une meilleure compétitivité. Un plan de modernisation et de compétitivité du transport routier est indispensable pour enrayer la chute de notre pavillon. En novembre, le ministre des transports en a accepté le principe. La FNTR et ses partenaires y travaillent. Ce plan devra comporter des mesures de court, moyen et long termes. Il devra porter à la fois sur la compétitivité de nos entreprises, l'aide à l'investissement, la lutte contre la concurrence déloyale mais aussi sur la sous-traitance, l'adaptation de la réglementation et les simplifications administratives.

La deuxième condition, c'est aussi l'évidente nécessité de considérer l'implantation hors de nos frontières, non pas a priori comme suspecte, mais comme une réponse de nos entreprises aux mutations de notre marché. Il faut savoir le dire. Un pavillon routier français hémiplegique est condamné. Les lignes Maginot sont faites pour être contournées. Elles ne feront qu'accompagner un inéluctable déclin.

C'est ma conviction la plus profonde.

La troisième condition, c'est de travailler aux nécessaires harmonisations des conditions de concurrence. Nos chefs d'entreprises ne redoutent pas la concurrence. Ils entendent simplement pouvoir se battre avec les mêmes armes que leurs concurrents. La pérennité de nos entreprises en dépend.

Le 5 décembre dernier, à l'occasion du conseil européen des ministres des transports, Frédéric Cuvillier a pris l'initiative d'inviter ses homologues à une conférence européenne sur le transport routier de marchandises au printemps 2014.

Cette conférence aura pour objet de lutter contre la concurrence inéquitable et de promouvoir l'harmonisation sociale en Europe dans le transport routier de marchandises.

La lutte contre la concurrence inéquitable, ainsi que les nécessaires harmonisations sociales, sont indispensables à l'amélioration de la compétitivité de nos entreprises et à la préservation de l'emploi français.

Pour notre organisation, la lutte contre la concurrence inéquitable passe nécessairement par :

- l'ouverture rapide d'une réflexion européenne sur la réglementation applicable au "travailleur hautement mobile" (le conducteur à l'international).
- la mise en œuvre d'une réglementation européenne sur le transport léger (- de 3,5 tonnes),
- le renforcement des contrôles en matière de cabotage illégal ainsi que l'harmonisation des contrôles à l'échelle européenne.

L'amélioration de la compétitivité de nos entreprises passe par de grands travaux européens mais aussi par des chantiers purement franco-français qu'il nous faut mettre en œuvre. Trop souvent les pouvoirs publics français ne tirent pas toutes les conséquences de ce qu'ils votent et acceptent à Bruxelles. Nous entendons rappeler une nouvelle fois que l'amélioration de notre compétitivité passe par l'abandon du franco-français et par l'alignement de la France sur le droit européen, notamment en matière sociale.

Les pouvoirs publics ne pourront pas non plus faire l'économie d'une réflexion sur les excès français en matière de fiscalité et de réglementation qui handicapent la compétitivité des entreprises de transport routier. Le CICE est un premier pas. Il doit être complété et amplifié par d'autres mesures fiscales concrètes. Les annonces récentes du Président de la République vont dans le bon sens.

Dans le domaine fiscal, toujours, il appartient désormais à la représentation nationale de se prononcer sur l'écotaxe. A l'occasion de l'audition du 8 janvier devant la mission d'information parlementaire, la FNTR a une nouvelle fois posé ses lignes rouges. Vous les connaissez, je n'y reviendrai pas. J'insiste néanmoins sur un point : nous souhaitons la fin rapide des incertitudes. Nos entreprises ont aujourd'hui besoin de stabilité, de visibilité.

Dès 2008, nous avons annoncé une crise dure et durable. La crise économique dure. C'est une évidence. Mais quand une crise dure autant, ce n'est plus une crise, c'est une mutation.

Cette mutation est autant économique, sociale politique que sociétale.

L'enjeu n'est donc plus de regarder vers le passé, avec la nostalgie de ce que nous étions, et de ce qu'était notre métier.

L'enjeu n'est donc plus de s'embarrasser des dogmes et des idées toutes faites mais de faire preuve de réalisme, de pragmatisme et d'innovation.

Avant même de regarder l'avenir, il nous faut faire le constat de ce qu'est la réalité économique d'aujourd'hui. Les chiffres sont éloquentes.

En 2013 notre activité, selon nos prévisions, aura baissé de -1,6% après -6,7% en 2012. Pour 2014 nous prévoyons une nouvelle chute de -1,2%.

Nos entreprises doivent s'adapter dorénavant à une croissance très faible : de l'ordre de 1% annuel alors qu'entre 1995 et 2005 le rythme de croissance était de 2% l'an, donc le double.

Il s'agit bien là d'une véritable rupture avec ce que nous avons connu ces dernières décennies. C'est un changement de perspective considérable, une rupture avec les habitudes pour nous chefs d'entreprises.

Face à ce constat, les idées d'hier ne servent à rien.

Nous devons nous adapter comme nous avons toujours su le faire.

Nous avons toujours pensé à la FNTR que la mobilité était : "un vecteur de progrès". Mais le progrès sera aussi le vecteur de la mobilité.

Progrès technique évidemment : nouveaux véhicules, nouvelles motorisations, nouvelles énergies, optimisation des flux par les systèmes de transport intelligent, logistique de plus en plus intégrée. Dans quelques mois, deux constructeurs automobiles (Ford et Toyota) produiront en nombre des voitures, l'une électrique se rechargeant avec ses propres panneaux solaires, l'autre fonctionnant entièrement à l'hydrogène. Certes, pour les véhicules plus lourds, nous n'en sommes pas encore là, mais demain est peut-être plus proche que nous ne l'imaginons.

Par exemple, le gaz naturel semble être pour la courte et moyenne distance le carburant d'avenir. Si cela est avéré, il faut dès à présent préparer cette voie là. Les pouvoirs publics doivent jouer tout leur rôle par des aides à l'investissement pour l'achat de véhicules roulant au gaz et par des incitations à la mise en place d'un véritable système de stockage et de distribution. A l'image de ce qui se fait en Allemagne.

Comme vous le voyez, le transport routier n'est pas seulement suiveur dans ces innovations, il en est aussi le plus grand promoteur. Dans quelques années, nos moyens de transport seront de plus en plus performants, encore moins bruyants, et bien plus durables. Non pas parce qu'on nous l'imposera, mais parce que nous l'aurons voulu, parce que nous aurons investi.

En matière de développement durable, la FNTR opte résolument pour la recherche et développement. C'est vers la recherche et développement qu'il faut orienter subventions et investissements publics. Ce n'est pas par la contrainte réglementaire ou par un report modal illusoire que la France prendra le chemin du développement durable dans le domaine des transports mais bien par l'innovation et l'aide à l'innovation.

C'est un message fort que nous aurons à faire passer à l'occasion de la campagne pour les élections municipales. La circulation utilitaire, la question du diesel devraient dominer la campagne, en particulier dans les grandes métropoles comme à Paris.

Le dernier kilomètre est le maillon de livraison de marchandises qui connaît le plus de croissance, de mutation et d'adaptation. Ceci en raison du développement du e-commerce, de la livraison à domicile et du service dû à des consommateurs de plus en plus exigeants.

En matière de distribution urbaine, il n'y a pas une solution unique, mais plusieurs solutions logistiques pour s'adapter aux mutations, car chaque flux logistique répond à des exigences particulières.

La distribution urbaine est plus particulièrement dépendante de la pression réglementaire environnementale tout au long de la chaîne logistique. Elle le sera davantage encore si nous n'y prenons garde.

Les déclinaisons régionales du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air au niveau local impliquent particulièrement les élus des municipalités. Ces derniers doivent être attentifs à ne pas prendre des décisions qui viendraient freiner voire bloquer l'économie des entreprises de transport de marchandises présentes sur leurs territoires, qui auraient pour conséquence de grever l'économie locale et l'emploi.

Les facteurs clés du succès d'une bonne transition environnementale sont la concertation, l'innovation et l'accompagnement.

- La concertation : c'est un facteur clé de l'intégration harmonieuse du transport de marchandises et de la logistique dans les zones urbaines denses. Cette concertation permet aux élus locaux de comprendre que nos entreprises ont besoin de calendriers précis pour s'adapter. Cette concertation permet aussi aux élus de développer à l'attention de leurs administrés un discours pédagogique sur le transport et la logistique urbaine.

- L'innovation : les changements de mode de consommation amènent à réinventer les modèles d'organisation logistique de nos entreprises, ce qui nécessite du temps et des investissements dans des technologies nouvelles et des infrastructures adaptées.

- L'accompagnement de nos entreprises dans la mutation en cours réside non seulement dans les aides à l'investissement pour choisir les technologies et motorisations les plus adaptées à la préservation de l'environnement, mais aussi dans les choix des élus locaux en matière d'urbanisation. L'organisation de l'espace urbain influent en effet sur l'utilisation des technologies et des motorisations les plus adaptées.

L'éloignement des grandes plates-formes logistiques des centres villes ne favorise pas l'utilisation des véhicules électriques. L'impasse faite sur les questions de fret et de logistique dans les nouveaux éco-quartiers ne favorise pas la desserte de ces quartiers.

Mesdames et Messieurs,

Chères adhérentes, chers adhérents,

Le progrès commence aussi par l'innovation dans notre façon de penser. Ces dernières années, et l'année dernière en fut sans doute le point d'orgue, nous avons pu en regardant autour de nous constater le désarroi, la sinistrose, le quasi désespoir qui saisissait notre environnement. Face à un monde en plein mouvement, on ressentait de la part des plus nombreux, une impuissance, un immobilisme forcé.

Faut-il résister au changement ? Est-ce seulement possible ? Si le transport routier est resté, malgré les contraintes qu'on lui a imposé depuis des décennies, le mode premier de transport, c'est que les entrepreneurs ont toujours su s'adapter. La règle de notre métier est simple et implacable : s'adapter ou mourir.

Mieux encore : c'est anticiper ou disparaître.

Je n'ai aucun doute sur cette qualité première des transporteurs routiers, qui s'engagent totalement et passionnément dans leur activité. Je sais cependant qu'en raison de leur engagement, il leur est parfois difficile de voir à plus long terme.

Et ça, c'est notre rôle de Fédération : partir du quotidien des entreprises, les accompagner au plus près et en même temps, les alerter, les informer sur les tendances à venir, parer les dangers, éviter de nouvelles contraintes, valoriser leur action.

Dans la ligne de ce que j'évoque depuis le début de mon propos, la Fédération aussi évolue. Et elle va continuer à le faire. S'adapter c'est savoir se remettre en cause, adopter de nouvelles méthodes de réflexions et de travail, communiquer différemment. La Fédération n'a jamais été une entité abstraite, parisienne, et déconnectée. Elle est plus que jamais sur le terrain, européen, national et régional, et complètement connectée dans tous les sens du terme.

Nous poursuivons nos démarches dans un paysage professionnel mouvant ; en quelques années, nous nous sommes rapprochés d'autres organisations, d'abord l'Unostra, puis aujourd'hui TLF. Les plus anciens savent à quel point nous avons fait du chemin.

Puis il y a les autres familles du transport avec lesquels nous renforçons nos liens : je pense ici bien entendu à nos amis de la FNTV, de la Chambre syndicale du déménagement (CSD), les transporteurs de fonds de la FEDESFI et même le transport sanitaire.

Nous construisons brique à brique la représentation professionnelle de demain : moderne, décomplexée, et surtout forte, notamment auprès des organisations interprofessionnelles et des pouvoirs publics.

Nous affirmons sans cesse notre présence en Europe, et renforçons nos liens avec nos homologues européens. Cette année sera à cet égard particulièrement décisive alors que les enjeux pour notre secteur sont essentiels.

Nous allons de l'avant. Nous devons aller de l'avant. Sans peur. Nous refusons le repli sur soi. Oui, il y aura encore de nombreux changements, oui il y aura des défis à relever. Mais nous serons là non plus à subir un monde qui change, mais à l'accompagner et pourquoi ne pas être un peu plus ambitieux, à provoquer ce changement.

Des résistances, il y en aura peut-être, et des coups de gueule, sûrement, mais je sais que nous pourrons compter les uns sur les autres pour aller dans cette direction, pour relancer cette dynamique. L'expansion et non le repli, la reconquête et non l'abandon. L'action toujours.

La mutation est là ; mais nous devons garder confiance certes en l'avenir, mais surtout en nous-mêmes.

Je vous souhaite donc mes chers amis, une année nouvelle et donc pleine de nouveautés, un regard nouveau, et beaucoup d'innovation.

Et plus traditionnellement tout de même, du courage, de la santé et espérons vraiment de la prospérité pour vous et ceux qui vous sont chers.

Je vous remercie.