

**DISCOURS**  
**66<sup>ÈME</sup> CONGRES**

**Jean-Christophe Pic**  
**Président de la FNTR**

**Rupture, audace et innovation**

**CNIT DE LA DEFENSE**

**Jeudi 27 octobre 2011 – 12h 30**

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

Il y a un peu moins d'un an, Monsieur le Ministre, vous nous faisiez l'honneur et l'amitié de clôturer notre congrès 2010 en qualité de tout nouveau Secrétaire d'Etat aux transports. C'était à peine quelques jours après votre nomination : la plongée dans le grand bain, une marque d'intérêt appréciée à sa juste valeur pour notre secteur.

Que de chemin parcouru depuis, pour vous et pour le transport routier. Vous avez pris de l'avancement entre temps puisqu'à l'occasion du dernier remaniement ministériel du printemps vous êtes devenu ministre.

Nous nous en sommes réjouis. C'était une revendication pressante de notre organisation professionnelle. Le transport routier avait besoin, au sein du gouvernement, d'un porte-voix et d'un acteur en capacité de peser réellement sur les décisions interministérielles.

Vous le savez, la FNTR plaidait depuis longtemps pour retrouver un ministère des transports de plein exercice. La création en 2007 d'un ministère du développement durable avec un simple Secrétariat d'Etat aux transports a été un coup dur pour notre secteur. Nous l'avons chèrement payé pendant 3 ans.

Ce que nous avons pu obtenir depuis votre promotion conforte a posteriori nos analyses : je pense en particulier au report des dates butoirs relatives aux normes euros dans le cadre de la mise en oeuvre du 44 tonnes. Je sais que sur ce dossier,

vous vous êtes personnellement fortement engagé. Nous vous en sommes reconnaissants et vous en remercions.

Après le chantier de la réforme des ports, le 18 mars, vous vous êtes rendu dans une entreprise de transport routier d'Ile-de-France pour vous frotter aux réalités de nos entreprises et vous mettre à l'écoute des chefs d'entreprise.

Suite à cette visite, vous avez décidé de prendre à bras le corps les dossiers cruciaux pour la Profession et vous avez initié dès lors un travail de fond avec les organisations professionnelles du secteur. Notamment sur la réforme nécessaire du congé de fin d'activité. Avec succès.

Nous nous félicitons d'avoir pu travailler, en toute liberté, avec votre équipe ministérielle ainsi qu'avec Matignon et l'Elysée.

Pour le transport routier, l'année 2011 a bien marqué une véritable rupture : la prise de conscience des impasses du Grenelle et des limites du report modal, le retour des réalités économiques, la fin de la stigmatisation et de l'isolement. Le début de la contre offensive pour la Profession.

Le 6 septembre dernier, le Président de la République se rendait, à notre initiative et avec votre plein appui, dans une entreprise de transport routier du département de la Loire.

C'était la première fois qu'un Chef de l'Etat visitait une entreprise de transport routier.

Dans son discours, le Président de la République a prononcé des paroles fortes que nous attendions depuis longtemps: il a reconnu le caractère irremplaçable du transport routier, il a souligné les efforts du secteur en matière de développement durable. Et en effet, le transport routier n'est pas le problème mais la solution pour ce qui est de la lutte contre les émissions de CO2.

La visite a été également l'occasion pour le Président de la République de formuler une feuille de route pour notre secteur.

Le Chef de l'Etat a d'abord recadré le débat. Il a placé le déficit de compétitivité de nos entreprises et les distorsions de concurrence à l'échelle européenne au cœur de la problématique du secteur.

Le Président de la République, Monsieur le Ministre, vous a ensuite confié une mission: engager le plus rapidement possible des discussions avec la Profession pour arriver à des résultats concrets. Il a défini le périmètre des négociations : compétitivité, temps de travail, cabotage, 44 tonnes, répercussion de la taxe poids lourds. Il a enfin fixé un calendrier : 3 mois de négociations pour des décisions qui devront être prises en janvier 2012.

Cette visite présidentielle était une étape nécessaire. Elle a réhabilité, au moins dans le discours public, le transport routier, quatre ans après la stigmatisation du Grenelle. Elle a levé des tabous, notamment celui du 6ème essieu. Elle a hiérarchisé les priorités, fixé un programme et un calendrier resserré de travail. Elle n'est bien sûr pas une fin en soi, l'essentiel restant à faire. Elle a néanmoins permis de dégager un horizon de travail pour la Profession.

Le discours présidentiel est donc une promesse d'action. Pour la première fois depuis longtemps est exprimée, au plus haut niveau de l'Etat, une volonté politique claire et forte de réformer notre secteur.

A nous aujourd'hui de saisir la perche qui nous est tendue.

Monsieur le Ministre,

Notre Fédération est prête. Des propositions concrètes sont sur la table, elles ont été mûries par la FNTR ces dernières années. Elles s'appuient sur les nombreux rapports des années précédentes (le rapport Hillmeyer, la mission Dobias, les travaux du Centre d'Analyse Stratégique, le rapport Liebermann) qui tous, ont fait le même constat : nos entreprises ne sont pas compétitives.

Tout le monde en a parlé. Mais il faut le reconnaître, non seulement ce déficit perdure, mais il s'aggrave.

Aujourd'hui plus que jamais, la question qui nous est posée aujourd'hui est celle de l'adaptation des entreprises françaises de transport routier à un marché européen ouvert et bientôt totalement libéralisé. En l'état, très peu d'entreprises françaises sont en capacité d'affronter cette situation. Les études menées par le CNR sur les différentiels de coût de l'heure de conduite en Europe sont cruelles pour notre pays.

En comparaison avec la France, les grandes régions industrielles à l'Ouest de

l'Allemagne affichent un coût horaire de conduite de 20 % à 30 % inférieur au coût français. L'écart se creuse significativement avec les Länder de l'Est où l'heure de conduite est 55 % moins onéreuse qu'en France.

Avec des salaires bruts similaires en Allemagne de l'Ouest et en France, les charges patronales allemandes moins importantes expliquent une partie de l'écart entre les deux pays. Le reste est lié à des indemnités de déplacement inférieures et un temps de travail plus productif.

Par rapport à la précédente étude du CNR de 2005, l'écart France-Allemagne s'est creusé. L'Allemagne avait une longueur d'avance. Elle a su l'amplifier.

La France devrait suivre si elle ne veut pas voir son pavillon sombrer corps et bien.

Notre horizon de chefs d'entreprise est de plus assombri par des échéances rapprochées et concomitantes : la rigueur annoncée pour 2012 (on en a eu un avant goût avec la réduction des allègements Fillon qui impactera durement nos entreprises), la mise en œuvre de la taxe poids lourds à la mi-2013, enfin la libéralisation totale du cabotage en 2014, après l'ouverture du cabotage à la Roumanie et à la Bulgarie au 1er janvier 2012.

La période 2012-2014 est donc chargée en menaces et difficultés supplémentaires. Il y a là urgence et matière pour les pouvoirs publics à agir.

Ne rien faire, Monsieur le Ministre, reviendrait à laisser le seul marché décider. A un marché européen libéralisé, à un niveau tarifaire européen, à des conditions de concurrence européennes doivent correspondre des coûts européens et non plus des coûts franco-français. C'est à ce prix qu'on préservera nos entreprises et nos emplois.

A défaut, nos entreprises coincées entre le marteau européen et l'enclume française, s'adapteront et s'implanteront hors de nos frontières. Certaines ont déjà sauté le pas. D'autres plus nombreuses suivront.

Notre responsabilité d'organisation professionnelle est de permettre au plus grand nombre de s'adapter aux nouvelles conditions du marché. La FNTR ne se dérobera pas à ses devoirs et obligations vis-à-vis de ses entreprises adhérentes.

Mettons-nous à l'heure de Bruxelles pour les conditions de travail et de concurrence. Pour ne pas avoir plus tard à nous mettre à l'heure de Bucarest. Pour mieux préserver l'emploi et la protection sociale de nos salariés.

Notre pays connaît des heures graves: l'absence de compétitivité de son économie (les chiffres de notre commerce extérieur sont là pour le montrer), la dette écrasante, la croissance atone. Cumulés ces trois handicaps sont redoutables. Il nous faut tout à la fois réduire la dette, retrouver de la croissance et restaurer la compétitivité de notre économie.

Il faut donc aujourd'hui se retrousser les manches dans un esprit de responsabilité.

Il faut aujourd'hui ouvrir les fenêtres et se mettre en capacité d'innover.

C'est ce qu'a souhaité faire la FNTR en élaborant son projet pour le transport routier. Nous avons opté pour l'audace et la nouveauté.

La compétitivité des entreprises reste la priorité n°1.

C'est le seul levier qui puisse nous permettre de retrouver de la croissance et d'alléger notre dette. C'est ce même levier qu'ont actionné les Allemands avec le succès que l'on connaît, il y a 10 ans déjà.

Notre objectif, c'est de réduire le déficit de compétitivité avec nos voisins directs comme l'Allemagne ou encore l'Espagne. Pour y parvenir, nous n'avons pas de formule miracle ou magique, il faut jouer sur l'ensemble des outils qui sont à notre portée:

- 1er outil : la mise à l'heure européenne de la réglementation sociale transport. Paris doit se mettre à l'heure de Bruxelles. Notre réglementation du travail ne sait pas appréhender ce qui fait notre spécificité : la mobilité.

Le régime européen du travailleur mobile que nous appelons de nos vœux vise à établir un cadre adapté à des activités qui ne connaissent pas de frontières. En France, nous proposons de nous inscrire dans la réglementation européenne existante en redéfinissant notre temps de travail et en intégrant dans notre réglementation les temps de disponibilité européens. Cette innovation pourra enfin nous permettre d'utiliser à plein des normes de temps de conduite et de repos

prévues par l'Europe. Ce que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui.

Enfin, nous devons bénéficier également, comme les autres secteurs de l'économie, de la pleine et entière application de la loi du 20 août 2008. Nous ne comprenons pas pourquoi elle ne s'appliquerait pas dans le secteur du transport routier. Les jurisprudences se multiplient et mettent à mal notre édifice réglementaire. Qu'il s'agisse de sous-traitance européenne, de durée journalière ou de temps de service, notre réglementation actuelle est bousculée. Il faut l'adapter.

- 2ème outil : l'alignement des charges sociales et fiscales sur celles de nos voisins directs, par un transfert des charges pesant sur le coût du travail vers la fiscalité spécifique (TVA, TIPP, taxe poids lourds). C'est une proposition innovante. Nous proposons que notre secteur, qui est directement concurrencé sur le sol national, soit un terrain d'expérimentation.

Seule cette combinaison -évolution des règles et transfert de charges – peut nous permettre d'atteindre une baisse du coût de travail pour placer les entreprises françaises à un niveau égal ou proche des concurrents.

- 3ème outil : La FNTR réclame que, pour toute aggravation de la fiscalité quelque part, il y ait une baisse équivalente de charge ailleurs -c'est l'isofiscalité- ou bien l'organisation (législative ou réglementaire) de la répercussion intégrale et mécanique de toute fiscalité nouvelle. Nous vous demandons de faire preuve de vigilance, Monsieur le Ministre, pour 2012, à l'impact de la réduction des allègements Fillon dans un secteur consommateur d'heures supplémentaires.

Notre priorité numéro 2, c'est la taxe poids lourds. Vous le savez, la FNTR est très hostile à la mise en œuvre de cette taxe. Nous sommes d'autant plus inquiets que le calendrier de la taxe poids lourds prévue en 2013 se conjugue dangereusement avec celui de la libéralisation du cabotage dans l'Union européenne en 2014.

Il est donc nécessaire d'accompagner les entreprises dans cette période difficile. A défaut de moratoire, il faut obtenir les mesures d'aide et d'accompagnement dont le principe a été obtenu dans la loi Grenelle I à l'occasion de la mise en œuvre de la taxe. La question de la répercussion de la taxe poids lourds est cruciale.

Avec le développement de la fiscalité environnementale, dans quelques années, 1/3 des coûts de revient d'un véhicule sera constitué par de la fiscalité. Le transport routier sera de plus en plus collecteur de taxes. Il nous faut donc organiser au mieux la répercussion de cette fiscalité. A cet égard, la taxe poids lourds est une étape essentielle.

Le travail remarquable accompli par l'administration et par la mission Abraham sur la répercussion de la taxe poids lourds est déjà un pas important dans la bonne direction. Beaucoup reste néanmoins encore à faire. Les pouvoirs publics doivent s'attacher, et de façon précise, à prendre en compte les préoccupations du secteur dans la construction du mécanisme de répercussion et éviter toute usine à gaz dans un secteur fortement composé de PME.

La FNTR plaide, pour sa part, plus largement en faveur d'une réflexion plus globale sur la fiscalité pesant sur les infrastructures. Rationalisons le mille-feuilles existant. Préparons les taxes de demain (je pense en particulier à l'eurovignette). Nous réclamons une fiscalité à assiette large et taux faible ainsi que l'intégration des péages dans le mécanisme de répercussion pour mieux nous permettre de répercuter la fiscalité spécifique portant sur les itinéraires péagés ou taxés.

Notre 3ème priorité reste le dossier du 44 tonnes. Le 44 tonnes 6 essieux déstabilise la politique commerciale, tarifaire et d'investissement de nos entreprises. C'est un fait. L'argumentation principale des partisans du 6ème essieu se fondait sur la crainte de voir les infrastructures pâtir du 44 tonnes.

Le décret du 17 janvier 2011 figeait la situation et inscrivait dans les faits le 6ème essieu (les décisions d'achat de véhicules pour 2014 se feront dans nos entreprises en 2012 pour commandes fermes en 2013). Les députés l'ont compris. C'est le sens de l'initiative parlementaire de la commission des lois de l'assemblée nationale qui a abouti à la suppression du 6<sup>ème</sup> essieu.

Le bon sens l'a emporté. La France s'est tournée vers l'Europe.

Qu'il nous soit permis de remercier Christian Jacob pour son engagement dans ce dossier. Nous devons travailler auprès des Sénateurs avec la même force de conviction qu'à l'assemblée nationale. Le bon sens prévaudra, je l'espère, également du côté du Sénat.



Monsieur le Ministre,

Mesdames et Messieurs,

Chers amis,

Je le dis tout net : nos entreprises ne sont pas là pour faire l'aumône à un Etat aujourd'hui désargenté. Nous allons vers des temps d'austérité et de rigueur. C'est une évidence. Dans la tourmente, au moment où l'intérêt national est en jeu, le sens des responsabilités doit commander. La FNTR saura faire prévaloir l'intérêt collectif.

La plupart des chefs d'entreprises présents dans cette salle ne sont pas nés avec une petite cuillère d'argent dans la bouche. Ce sont des bâtisseurs d'entreprise, parfois partis de rien ou de peu, et qui, à la force du poignet, sont maintenant à la tête d'entreprises de plusieurs dizaines, plusieurs centaines, voire plusieurs milliers de salariés. Ces chefs d'entreprise ont une furieuse envie de se battre à leur niveau, et avec leurs moyens, pour assurer la pérennité de leurs entreprises, pour créer à nouveau des emplois, pour apporter leur contribution au rétablissement de la compétitivité de notre économie.

Nous, chefs d'entreprise, prendrons notre part des combats à venir.

Cette démarche volontariste suppose néanmoins un certain nombre de conditions préalables : une mise à l'heure européenne, la baisse du coût du travail, une répercussion efficace de toute fiscalité nouvelle, l'abandon définitif du projet de 6<sup>ème</sup> essieu.

Qu'on nous laisse travailler, qu'on nous laisse faire notre métier ! Laissez-nous repartir à la reconquête du marché européen du transport routier. A armes égales avec nos concurrents européens et surtout avec la passion du métier qui nous anime.

Voilà quelle est aujourd'hui notre ambition collective. La France aura dans les mois et les années qui viennent besoin de toutes les bonnes volontés. Notre pays aura aussi besoin de courage, d'audace et d'innovation.

A tout ceci nous répondons présents. Puisse notre projet apporter sa modeste pierre au défi de la compétitivité qui nous est lancé.