



DISCOURS

Vœux 2011

Paris, le 13 janvier 2011

DISCOURS DES VŒUX 2011 PRÉSIDENTE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Paris, le 13 janvier 2011 - 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 très chaleureusement une bonne et heureuse année 2011.



2010 a été, pour notre secteur, l'année des conséquences catastrophiques de la crise et des signatures de décembre 2009. 2010 a été l'année de la stagnation économique, sociale et politique du transport routier.

Dans le domaine économique, auquel je m'attacherais aujourd'hui, les dossiers majeurs doivent maintenant être traités. Ils s'appellent compétitivité des entreprises, taxe poids lourd, circulation, image du camion.

1^{er} grand dossier : la compétitivité

La compétitivité de nos entreprises reste bien sûr notre priorité n°1. Notre objectif : réduire le déficit de compétitivité avec nos voisins directs tels l'Allemagne.

Pour y parvenir, il faut jouer sur l'ensemble des outils à notre disposition :

- **1^{er} outil** : la mise à l'heure européenne de notre réglementation sociale transport. Paris doit se mettre à l'heure de Bruxelles.
 - Le projet de la FNTR part du Règlement social européen, ce règlement qui établit les normes de temps de conduite et de repos, c'est-à-dire le principal de l'activité d'un conducteur.
 - Il s'appuie ensuite, mais ensuite seulement, sur la directive temps de travail des conducteurs. Cette directive intègre une définition européenne du temps de travail différente de la définition française. C'est ce qu'il faut changer.
 - Cette double approche européenne doit ensuite être complétée par les évolutions en droit commun français, et notamment les conséquences de la loi du 20 août 2008.
 - Enfin, il faut également intégrer les conséquences de la jurisprudence, sur les temps d'attente et les heures d'équivalence.

Voilà notre projet.

- **2^{ème} outil** : l'alignement des charges sociales et fiscales sur celles de nos voisins directs.

C'est cette combinaison -évolution des règles et baisse des charges - qui peut permettre d'atteindre une baisse du coût de travail pour placer nos entreprises à un niveau égal ou proche de nos concurrents.

C'est une priorité déclarée par le Premier Ministre et le Président de la République.

C'est également la nôtre.

Un geste simple pourrait être fait pour le pavillon français à l'international. Nous

l'avions déjà demandé au moment des discussions au Parlement autour de l'instauration de la contribution économique territoriale à l'automne 2009. Nous réclamons l'exclusion du champ de calcul de la contribution économique territoriale de la part de la valeur ajoutée réalisée à l'international. Comme c'est déjà le cas pour l'aérien et le maritime.

- **3^{ème} outil** : la répercussion législative - et mécanique - de toute fiscalité spécifique nouvelle.

Nous réclamons que, pour toute aggravation de la fiscalité, il y ait une baisse équivalente de charge.

C'est l'isofiscalité.

- **4^{ème} outil** : les poids et dimensions des véhicules.

La FNTR est favorable, après un délai d'adaptation à déterminer, à une généralisation progressive, par étape et par filière, du 44 tonnes.

Mais le préambule au 44 tonnes, c'est la renonciation explicite au 6 essieux.

Pourquoi ? Tout simplement parce que c'est un non-sens technique, économique et européen.

2ème dossier : les interdictions de circulation

- Le transport routier est aujourd'hui confronté à une multiplication des interdictions de circulation.

- Une multiplication d'interdictions compliquée par une multiplication d'acteurs. Qu'il s'agisse de l'Etat lui-même ou des collectivités locales -conseils généraux et maires de communes.

C'est le cas en particulier aujourd'hui dans les départements de l'Allier, du Jura, en Normandie. Demain peut-être dans les cols vosgiens.

Tant dans l'Allier que dans le Jura, la FNTR se bat, au niveau français et européen, pour obtenir l'annulation des mesures prises. Elle a déposé des recours et saisi les juridictions concernées.

Au-delà des prétextes avancés de sécurité routière ou de nuisances, il s'agit bien d'une affaire de gros sous. Ce qui est en question, c'est le financement du développement et de l'entretien des réseaux routiers.

La décentralisation a multiplié le nombre des acteurs et des gestionnaires de réseaux routiers (Etats, collectivités locales, sociétés concessionnaires d'autoroutes).

Leurs intérêts sont de plus en plus divergents, rendant difficile toute vision d'ensemble, toute politique cohérente vis-vis de la circulation utilitaire.

Les transferts de compétences aux collectivités locales, en matière de gestion des réseaux routiers, n'ont pas toujours été suivis d'un transfert des moyens financiers adéquats. Cette situation favorise la défausse de responsabilité, et le chacun pour soi.

Résultat : les arrêtés d'interdiction de circulation se multiplient. Ils instituent une discrimination totale entre les entreprises.

D'un côté on autorise les bons poids lourds (indispensables à la desserte locale), de l'autre on interdit les mauvais poids lourds (le transit même régional, national et international).

Le transport routier refuse d'être l'otage de conflits d'intérêts qui le dépassent très largement.

Il faut savoir le dire : la convoitise suscitée par les recettes de la future taxe poids lourds entre en compte dans la politique menée par certains conseils généraux.

Il faut dire stop ! Si nécessaire, nous l'exprimerons directement.

3^{ème} dossier : la gestion des intempéries

Les intempéries de décembre ont été catastrophiques pour notre secteur. Nous avons estimé la perte de chiffre d'affaire pour l'ensemble du mois entre 100 et 150 millions d'euros.

Ces intempéries sont venues s'ajouter à la crise économique que nous connaissons et à la crise du carburant de la fin octobre.

Le 10 janvier, sous l'égide de la Ministre des Transports et du Secrétaire d'Etat, s'est tenue une nécessaire réunion pour tirer les leçons de la gestion de ces intempéries de décembre.

La FNTR a participé à cette réunion et y a exprimé ses analyses et ses préconisations.

Elle a souhaité aller plus loin dans le cadre de réunions spécifiques à la circulation utilitaire.

Notre objectif est double :

- trouver un meilleur équilibre entre principe de précaution, sécurité routière et impact économique et humain.
- refuser l'amalgame : poids lourd égal danger, égal parcharge.

La FNTR attend notamment des pouvoirs publics une révision des dispositifs et des procédures neige qui ont abouti à la situation de décembre.

Elle réclame également une meilleure association des professionnels de la route au processus de décision et aux nouvelles procédures à mettre en œuvre.

La FNTR rappelle son opposition aux mesures systématiques et générales d'interdictions de circuler. Elle plaide pour un filtrage intelligent des véhicules en fonction de leur destination, de leur équipement, de leur tonnage ou de la nature des produits transportés.

Elle demande également que les conditions de stationnement des véhicules et les conditions d'accueil des conducteurs soient revues.

La profession est prête à prendre ses responsabilités. Il faut pour cela améliorer l'information, en amont et en aval, pour permettre une meilleure anticipation de la part des entreprises de transport routier.

Cette anticipation doit également permettre une meilleure coordination des moyens de sablage et de salage des services de l'Etat ou des collectivités locales.

Dans un pays moderne, cinquième puissance mondiale, et au XXIème siècle, il n'est pas admissible que les grandes voies de communication soient paralysées par 10 cm de neige prévus par la météo.

La taxe poids lourds, c'est un prélèvement supplémentaire de 1,7 milliards d'euros sur la circulation utilitaire, à compter de 2013.

La FNTR travaille de longue date sur la répercussion de cette taxe.

Pour mémoire, elle a obtenu le principe de cette répercussion dans la loi Grenelle I.

Les modalités de cette répercussion sont aujourd'hui en débat. Une mission, confiée au CNR, doit valider en entreprise les premiers travaux menés par la mission Abraham.

Objectif : mettre la théorie à l'épreuve de l'exploitation de nos entreprises.

Les points clefs de la répercussion sont pour la FNTR : l'inclusion des trajets à vide et l'inclusion des coûts administratifs et de gestion de nos entreprises.

L'intégration des péages d'autoroutes, dans le mécanisme législatif de répercussion, doit faire l'objet d'une réflexion, dans le cadre des débats autour de la directive eurovignette.

En matière de taxe poids lourds, comme plus généralement en matière de fiscalité des infrastructures, la FNTR plaide pour l'assiette la plus large (l'extension aux véhicules particuliers) et le taux le plus bas.

La circulation utilitaire ne doit pas porter, à elle seule, tout le poids de la fiscalité finançant les infrastructures.

C'est toute l'économie française qui en pâtirait.

5. L'image du camion

Le conflit des retraites et la crise du carburant d'octobre 2010 ont mis en relief le caractère stratégique de notre secteur d'activité.

Ce sont nos entreprises qui ont permis de maintenir l'approvisionnement des usines, des magasins et des stations-service du pays.

Nos entreprises jouent plus globalement un rôle d'intérêt général mais qui est souvent ignoré voire nié.

Elles ne pourront pas continuer à se développer contre l'opinion publique.

Il nous faut donc travailler, encore davantage, à l'acceptabilité du poids lourds, à l'amélioration de son image.

Nous avons choisi plusieurs axes de travail :

- D'abord, travailler sur la filière camion dont le transport routier n'est qu'un des maillons. C'est ensemble (constructeurs, manufacturiers, équipementiers, pétroliers, etc...) que nous pourrons convaincre les décideurs et l'opinion publique, le caractère stratégique de la filière poids lourd.

Faire vivre la filière camion c'est se donner les moyens à plus long terme d'une campagne de communication et d'action à plus grande échelle.

- Ensuite, faire concrètement mieux connaître notre secteur : s'adresser aux jeunes et au grand public pour leur faire comprendre le transport routier de marchandises : nous vous invitons ainsi au lancement d'un ouvrage documenté et pédagogique le 20 janvier prochain. « Explique-moi... le transport routier de marchandises », titre de l'ouvrage, permet en effet, en 40 pages, de se familiariser avec le transport routier d'aujourd'hui et de demain.

Mais ne nous leurrions pas. L'image du poids lourd se joue tous les jours sur les routes. C'est aussi en continuant à améliorer la sécurité routière que nous valoriserons notre secteur.

Enfin, la perception de notre activité est et restera étroitement liée à ses efforts en matière de développement durable, qu'il s'agisse d'Objectif CO₂, de certificats d'économie d'énergie, de bilan carbone.



Voici, tracées à grands traits, les priorités qui s'imposent à nous. À nous, mais aussi à nos gouvernants. Je compte sur Monsieur Mariani et sa nouvelle équipe pour travailler de façon

constructive à l'avancée de ces dossiers.

Je vous remercie de votre attention et je passe maintenant la parole à Jean-Paul Deneuille, Délégué Général.

Intervention de Jean-Paul Deneuille, Délégué Général de la FNTR

Après une année noire 2009 et une année blanche 2010, nous devons agir pour rendre utile l'année 2011 dans le transport et la logistique.

Nous avons, tout au long de cette année 2010, travaillé sur les tendances lourdes et l'évolution de notre profession : une économie de marché européenne et libéralisation du cabotage (2014, c'est demain) ; circulation de plus en plus contrainte et taxée, impact sur l'organisation des entreprises ; dépendance énergétique vis-à-vis de notre matière première, le carburant, volatile, rare et cher ; concentration plus profonde que visible de notre profession ; dérive des continents marquée entre entreprises profitables et celles en difficulté ; et le contexte de sortie de crise, une crise à la fois révélateur et accélérateur de clivages...

Nous avons 6 mois pour agir : déjà, les Présidentielles s'annoncent, et le calendrier législatif sera bouclé au second semestre.

Pour travailler sur le fond et traiter les dossiers prioritaires, il nous faut, préalablement, solder décembre 2009.

Pour ce qui concerne les États dits Généraux, la seule question qui se pose est de savoir si la fin de son interminable délitement doit être accompagnée d'une oraison funèbre, ou d'une minute de silence.

Pour le reste, les esprits les plus curieux se reporteront utilement au rapport Abraham, du Centre d'Analyse Stratégique de 2008. L'original est incomparablement plus enrichissant que

la copie. Une reprise de table des matières ne suffit pas à compenser l'absence de fond et d'expertise.



En matière sociale, il faut cesser de se disperser. Les dossiers se sont accumulés, ils se bousculent. Nous sommes à l'heure des choix.

Le CFA, chacun y tient : préservons-le en le faisant évoluer. Il restera à régler la question des stocks, c'est-à-dire les bénéficiaires déjà entrés dans le régime. Les chiffres circulant méritent d'être affinés.

La mutuelle, l'ensemble des partenaires sociaux y réfléchissait depuis deux ans afin de compléter la protection sociale positive dont bénéficient les conducteurs. Dépouillée de ses oripeaux et de ses ambiguïtés de toute nature, il faut maintenant conclure.

Il nous faut conclure sur des bases équilibrées, dans le cadre d'une modération salariale pour 2011.

Veillons également à ne pas concentrer tous les dossiers sur février-mars.

La rénovation de la convention collective fait de longue date unanimité. Au-delà de la parenthèse 2010, nous devons poursuivre en modernisant le tronc commun et en l'enrichissant de protocoles spécifiques complémentaires, tels la messagerie.

Ce qui nous permettra de mieux différencier les structures de rémunération, qu'il s'agisse de taux, de pénibilité ou de critères aujourd'hui obsolètes, basés sur la distance et le tonnage du véhicule.

Chaque métier pourra alors développer sa politique salariale, différenciée et sur-mesure.

Sur chacun de ces dossiers, une UFT confortée sera d'une aide précieuse.



Au plan économique, 2011, année de reprise mondiale, concentre toutes les menaces d'envolée du coût de notre matière première, le carburant.

Au prix du pétrole vient s'ajouter l'aggravation de la fiscalité : TIPP régionale, certificats d'économie d'énergie, réduction des aides aux carburants bio.

Nous risquons de connaître un choc, sinon de même ampleur, du moins de même nature, que celui de 2008 qui avait vu un doublement du nombre de dépôts de bilan.

À suivre d'autant plus attentivement que les procédures de contre-garantie CAP + ont cessé de s'appliquer au 1er janvier. D'où des demandes de caution-fournisseur.

Plus que jamais, le mécanisme de répercussion devra jouer à plein.

Il est heureux de voir toute la profession aujourd'hui souligner la pertinence et l'efficacité de ce mécanisme, mis au point dès 2004 par la FNTR avec le ministère de Gilles de Robien.

Nous étions à l'époque seuls contre tous, pour l'imaginer et le vouloir. Il faut se féliciter de cette unanimité tardive mais rafraichissante.

Il faut également se réjouir de voir toute la profession se reconnaître – enfin – dans le principe de la répercussion de la taxe poids lourds et de la fiscalité spécifique - qu'elle soit d'usage des infrastructures, de l'énergie ou de l'environnement - sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise.



Nous avons également à tirer les enseignements, des contraintes et des pertes d'exploitation, générées par les aléas et les restrictions de circulation sur le domaine public : journées et production perdues avec les blocages des dépôts et raffineries, avec les

immobilisations et interdictions temporaires des intempéries, les interdictions permanentes des arrêtés municipaux ou départementaux.

Nous nous battons à la fois au plan juridique et sur le terrain. Mais globalement, tout ceci a un effet direct sur nos coûts fixes, ce que la FNTR a intégré dans ses analyses économiques.

Aux coûts fixes, s'ajoutent les surcoûts occasionnés par les péages autoroutiers, les allongements de parcours, la désorganisation des plans de transports, la majoration du coût du travail, l'accroissement des émissions de CO2.

Tout ceci doit d'autant plus inciter nos entreprises à retrouver le chemin des hausses de leurs prix de vente.

Nous pouvons compter sur le CNR, un CNR dont il faut souligner la qualité et la rigueur des travaux.



Concernant le rôle et la place de l'État dans les transports, 3 niveaux retiennent l'attention.

- Concernant le champ des missions de l'administration :

Nous confirmons nos propositions, comme nous l'avions fait en son temps pour les visites techniques, que soient externalisées et confiées à la profession, sur des bases claires et d'intérêt public et au-delà du paquet routier, les missions non régaliennes telles que l'accès à la profession (dans toutes ses dimensions), la délivrance d'autorisations de transport. Il en va de même pour les procédures d'itinéraires et d'escorte en transports exceptionnels.

- Concernant l'État, actionnaire de la SNCF, deux positions extrêmes doivent pouvoir être évitées :
 - L'intégration de Géodis dans la SNCF constitue une novation qui nécessite que soient précisées, dans la transparence, les nouvelles règles du jeu en matière de concurrence public-privé, de report modal, de fiscalité et de positionnement au sein de la profession.
 - Ni le changement alternatif de casquette pour l'un, ni le procès d'intention nourri d'opacité pour l'autre, ni le fait de camper sur des positions et des postures pour les uns et pour les autres, ne constituent le meilleur moyen de favoriser une concurrence saine, multimodale et européenne.

- Troisième niveau, une nouvelle politique Transport et Logistique :

Nous souhaitons, avec les nouveaux ministres, nous appuyer sur les 3 points suivants:

- En matière de développement durable, le transport routier n'est le problème, il est la solution. Le potentiel de réduction de CO2 est là.
- Ce n'est pas en matraquant fiscalement les entreprises françaises de transport routier que l'on résoudra les handicaps et les limites intrinsèques du report modal.
- L'objectif prioritaire est de réduire le déficit de compétitivité que subissent les entreprises françaises de transport par rapport à leurs voisins immédiats, tels l'Allemagne.



Compétitivité,
Véhicule européen,
Taxe poids lourds,
Répercussion de la fiscalité spécifique,
Nouvelles règles en matière de circulation,
Gérer les conséquences de notre dépendance énergétique,
Réhabiliter le camion dans l'opinion publique et auprès des décideurs,
Solder décembre 2009,
Participer à la construction d'une nouvelle politique Transport et Logistique,
Relancer une politique sociale,
Préciser et clarifier le rôle de l'État dans les transports,
Préparer les Présidentielles de 2012...

Autant de dossiers qui vont marquer notre feuille de route 2011.

Pour y parvenir, deux éléments nous paraissent nécessaires :

- 1er élément : poser des règles transparentes, naturelles et crédibles en matière de représentativité des organisations professionnelles.

Dans le transport et la logistique, par leur adhésion, les chefs d'entreprises ont affirmé leur volonté de ne plus se laisser instrumentaliser.

La loi du 20 août 2008 invite à une (relative) transparence les organisations professionnelles.

Il faut aller plus loin.

Le Premier Ministre, dans son discours au Parlement, a indiqué vouloir appliquer aux organisations professionnelles les mêmes critères de représentativité que les organisations syndicales.

Ce n'est que justice.



- 2ème élément : une Fédération à la hauteur des enjeux.

En 2010, nous avons connu une année forte, tendue, mouvementée, évolutive.

Notre capacité à savoir dire non, lorsque les intérêts fondamentaux des entreprises étaient en jeu exige, en corollaire, expertise, professionnalisme, lucidité et volontarisme.

Chacun le sait, la FNTR et le lobby routier se sont renforcés en 2010.

Notre spectre d'adhésion s'est élargi et enrichi avec des arrivées, nombreuses et marquantes qui ont naturellement trouvé leur place et leur rôle, dans nos instances et nos pôles de compétence, grâce à une communauté de culture.

Nous avons conforté l'équipe du siège avec la venue de Benoit Daly, ancien secrétaire général de Novatrans, chargé d'animer les régions et nos structures d'accueil et de travail.

Nous avons poursuivi la diversification de nos activités pour mieux accompagner l'évolution de nos entreprises : un collaborateur vient d'être recruté pour la commission Internationale et Douane aux côtés de Pierre Conte.

Nous poursuivrons notre renforcement en 2011. Nous intensifierons cette diversification.

Nous poursuivrons notre développement et nos investissements dans la logistique, le transport léger, la logistique urbaine...

D'autres arrivées viendront, dès 2011, compléter le dispositif et l'équipe existante.

Nous avons intensifié les échanges avec les partenaires économiques de la profession pour construire des synergies sur des dossiers d'intérêt commun et regrouper la filière camion.

L'Observatoire de la Performance Durable y a significativement contribué. Notre objectif 2011-2012 est ambitieux, comme le soulignait M. Pic il y a quelques instants.

Plus que jamais, nous avons été présents et actifs à Bruxelles et à l'international, avec notre délégation permanente, nos relations nourries avec les fédérations européennes et notre action au sein de l'IRU.

Les dossiers en cours se nomment Eurovignette, transports plus verts, logistique du transport de marchandises, poids et dimensions, mobilité urbaine, VUL, directive temps de travail, douanes, commissionnaires, révision du chronotachygraphe numérique, cabotage...

Nos régions ont en 2010 été régulièrement sollicitées pour alimenter l'expertise de nos dossiers et gérer les crises, telles le carburant et les intempéries.

Tous, en cette période de crises répétitives, ont été à leur place et ont fait le travail. C'est une des forces de la maison FNTR. Que chacun reçoive ici sa part de remerciements et d'encouragements.



Je retiendrai pour symbole de cette vitalité un seul exemple : à ce jour, 223 entreprises se sont engagées dans la Charte Objectif CO2.

Ce sont ainsi près de 90 millions de litres de gazole chaque année économisés, soit une réduction de CO2 supérieure à 260.000 tonnes.

Sur l'ensemble des entreprises signataires, qu'elles soient du transport routier ou d'autres secteurs d'activité, plus des 2/3 sont des adhérents à la FNTR.

Si l'on ne tient compte que du transport routier et des entreprises adhérant à une organisation professionnelle, 87 % sont FNTR.

Et ensemble, notre nouvel objectif, c'est 500.000 tonnes dans les 3 ans.



Alors, plus que jamais, l'action de la FNTR, que ce soit en région, au plan national ou à Bruxelles, sera en 2011 guidée par la volonté de mieux faire connaître et reconnaître que les entreprises de transport routier et de logistique sont :

Un vivier d'emplois,

Un gisement de devises,

Un maillon indispensable à la performance industrielle et commerciale de notre pays,

Une valeur ajoutée au quotidien de nos concitoyens,

Un acteur majeur du développement durable.



Meilleurs vœux à chacun d'entre vous, pour vous-même, vos proches, vos entreprises.