



DISCOURS DES VŒUX 2009
PRÉSIDENTE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE
DES TRANSPORTS ROUTIERS

Jeudi 15 janvier 2009 -12 h

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,

Introduction

C'est avec beaucoup de plaisir que nous vous retrouvons aujourd'hui pour vous souhaiter une bonne et heureuse année 2009. A chacune et à chacun d'entre vous, nous vous adressons nos voeux de santé, de prospérité, et de succès.

Chaque fin d'année est traditionnellement une période de retrouvailles, de partage et de convivialité. Ce sont des instants privilégiés de bonheur avec la famille et les proches. Mais nous ne devons pas oublier pour autant celles et ceux qui, dans la

difficulté, ne peuvent pleinement profiter de ces moments de fête. Nous voulons leur adresser un message de soutien et d'amitié.

L'année qui s'achève aura été pour le transport routier l'année de l'explosion de l'ensemble de ses coûts (+8,3% en longue distance, +6,9% en régional selon les indices CNR), des variations erratiques du prix du gazole (avec un pic à 1,14€/litre le 16 juin, et un étiage à 0,71€/litre le 29 décembre)¹, de l'instauration de la taxe poids lourds et des prémices d'une crise sans précédent qui s'installe jour après jour. Les entreprises de transport ont subi le premier ralentissement de l'activité dès la fin 2007, un tassement en fin de 1^{er} semestre puis celui très brutal du mois d'octobre. Une enquête menée par la FNTR auprès de ses entreprises adhérentes² montre que 60% des entreprises ont constaté à cette date une baisse d'activité pouvant aller jusqu'à 30%, voire pour les plus touchées d'entre elles, jusqu'à 50%. Nos entreprises sont entrées dans la crise mondiale affaiblies par la hausse du gazole et l'érosion continue de leur marge qui avoisinait les 1%. En dépit de la décrue des prix du pétrole amorcée au second

¹ Chiffres CNR Pro : gazole à la cuve après remboursement de la TIPP.

² Enquête réalisée du 27/11/08 au 12/12/08 auprès d'un échantillon représentatif de plus de 1 000 entreprises.

semestre, la facture gazole pour nos entreprises s'est en effet alourdie en 2008 de 16% par rapport à 2007. Cela s'est traduit sur le terrain par une augmentation spectaculaire du nombre de défaillances d'entreprises³ : 2 122 soit un quasi doublement par rapport à 2007. Pour les entreprises de plus de 50 salariés le taux de défaillance⁴ a plus que triplé. S'agissant de PME, les destructions d'emplois sont discrètes mais massives. Au titre des cessations d'activité, 10 000 emplois sont déjà perdus. Il faut aussi ajouter les réductions d'effectifs. Au total, 40 000 emplois sont d'ores et déjà menacés.

I/ Une crise dure et durable

1. Une crise grave et profonde

La crise que subissent aujourd'hui les entreprises de transport, opérateurs et organisateurs confondus, est inédite et la plus grave qu'elles aient jamais eu à affronter. Tous nos clients sont en crise en même temps et dans des proportions importantes. BTP, automobile, vente par correspondance, agro alimentaire, industrie manufacturière, qui représentent 80% des volumes

³ Les chiffres utilisés sont issus de données Coface et couvrent les 7 codes NAF suivants : 602M, 602L, 602P, 602N, 634A, 634B, 634C.

⁴ Part des entreprises défaillantes d'une catégorie d'un secteur donné dans le nombre total des sociétés de cette même catégorie.

que nous transportons, connaissent aujourd'hui des baisses d'activité de grande amplitude. Les perspectives 2009 ne sont guère plus réjouissantes avec des cessations temporaires d'activité et des dégraissage d'effectifs prévus dans un certain nombre de secteur clefs de l'économie. Des régions entières, en raison de leur très forte dépendance par rapport à telle ou telle activité, sont aujourd'hui sinistrées. La situation est dramatique, notamment dans le secteur de l'automobile, et affecte tous les sous-traitants. Cette situation frappe de plein fouet le transport routier en amont (transport des pièces détachées) comme en aval (transport de voitures). Aussi avons-nous demandé à pouvoir participer au comité stratégique de l'automobile mis en place par le Premier ministre et piloté par Luc Chatel, le Secrétaire d'Etat chargé de l'industrie. Les cessations d'activité ou les dégraissages d'effectifs dans un secteur, quel qu'il soit, entraîne automatiquement la disparition de sous traitants et d'entreprises de transport routier avec un résultat démultiplicateur sur l'emploi.

La crise que nous connaissons est aussi la première crise de l'économie globalisée et mondialisée. Tous les continents sont touchés de manière inédite. Le recul du commerce maritime ou du fret aérien impacte directement les modes de transport terrestre et les commissionnaires.

2. La réduction de la voilure

2009 sera pour notre secteur une année encore plus difficile. L'inquiétude est particulièrement grande pour le premier semestre, avec un mince espoir de reprise à compter du 3ème trimestre. Beaucoup de Professionnels, ne le cachons pas, se demandent tout simplement comment ils vont pouvoir survivre dans les semaines à venir. Toutes les entreprises qui ne prendront pas à temps les bonnes mesures iront inéluctablement vers de graves difficultés voire disparaîtront. Nous devons nécessairement réduire notre voilure par des réductions de parc et d'effectifs. Face à la crise, les actes de gestion d'un entrepreneur avisé comprennent aussi des décisions difficiles telles que le chômage partiel, le licenciement économique, la procédure de sauvegarde ou encore le dépôt de bilan. Le chef d'entreprise devra savoir agir avant qu'il ne soit trop tard.

Lors d'une interview, un chef d'entreprise de transport déclarait récemment :

“Les transporteurs, cela met longtemps à mourir, parce que ce sont des gens qui aiment leur métier. Ce ne sont pas des financiers qui arrêtent tout, dès qu'ils se rendent compte qu'il n'y a plus de rentabilité. Pour survivre ils sont prêts à revendre leur flotte, voire leurs bâtiments pour se refaire du cash, quand il ne se portent pas caution sur leurs biens personnels. Les

gens s'accrochent... quitte à aller à la catastrophe". En peu de mots tout était dit, étaient exprimées de manière crue une culture PME, une aventure humaine, certaines valeurs du monde du transport routier. C'est aussi cette culture que cette crise inédite prend à rebrousse poil, c'est aussi cet état d'esprit qui est bousculé. Tout le monde sait combien il est difficile de licencier dans une PME, quand on connaît personnellement les salariés et leurs familles qui vivent à quelques kilomètres de l'entreprise. Comment faire accepter l'idée que le dépôt de bilan n'est pas un échec personnel mais un outil de gestion ? Les temps de crise sont propices au repli sur soi, c'est dans le collectif qu'il faudra pourtant chercher les solutions.

3. L'inadaptation des réponses gouvernementales

Le Président de la République a annoncé au tout début décembre des mesures de relance de l'activité par l'investissement ou des mesures d'aides plus sectorielles en faveur de l'automobile ou du BTP. Le gouvernement considère de fait qu'en vertu de l'effet ricochet il faut concentrer l'aide sur quelques secteurs clefs porteurs d'activité. Pour le transport, ce schéma est clairement inopérant. Compte tenu de la faiblesse des trésoreries et de l'étroitesse des marges, on peut craindre que les effets positifs du plan de relance n'arrivent trop tardivement pour nos entreprises de transport routier.

II/ Le plan de soutien au TRM

Aussi la FNTR a-t-elle demandé dès le début du mois de décembre un plan de soutien spécifique pour les opérateurs et organisateurs de transport. Avec des mesures structurelles nécessaires au rétablissement de la compétitivité du secteur : la réforme du social transport avec sa mise à l'heure européenne et la nécessaire harmonisation européenne. Et des mesures conjoncturelles susceptibles d'aider les entreprises à passer la crise : des allègements de charge. Pour cela, la Profession doit être capable de présenter un front commun d'analyses et de revendications face aux pouvoirs publics. Afin de peser plus fortement sur la décision, nous entendons travailler avec les autres organisations professionnelles représentatives, TLF et l'UNOSTRA, à construire une plateforme anti-crise. Avec comme objectif de mettre un terme à la cohorte de handicaps qui pèsent sur nos entreprises : nous ne serons pas en capacité d'affronter une crise aussi dure et durable et de continuer à supporter les déficits d'harmonisation européenne, l'aggravation de la fiscalité avec le non sens économique et la contre-vérité environnementale de la taxe poids lourds ou l'explosion du prix des péages, sans parler du triste bilan de la Présidence française de l'Union européenne.

1. Le chantier de la réforme du social transport

Le Secrétaire d'Etat aux transports a lancé le 19 juin dernier, dans la suite du rapport du Centre d'Analyse Stratégique, et dans la foulée des mouvements des transporteurs de juin, la réforme du social transport qui devrait aboutir, d'ici à la fin du trimestre, à la mise à l'heure européenne de notre social. C'est pour nous le chantier structurel prioritaire. La FNTR plaide depuis longtemps pour cette réforme qui doit se situer à la hauteur des travaux et des conclusions de la mission du CAS. Elle se réjouit du climat dans lequel se sont déroulées jusqu'à présent les discussions entre partenaires sociaux. Tous sont conscients aujourd'hui qu'avec la loi du 20 août 2008 qui bouleverse la hiérarchie des normes, l'immobilisme n'est plus de mise. Le récent arrêt du conseil d'Etat, qui valide le décret du 4 janvier 2007 modifiant le décret 83-40, et les conclusions du commissaire du gouvernement invitent également au mouvement. Le statu quo serait aussi dommageable aux intérêts des salariés qu'à la compétitivité des entreprises. Quelques jours avant la remise au gouvernement du rapport de Monsieur Claude Liebermann, le facilitateur nommé par Dominique Bussereau, nous souhaitons rappeler la position de la Fédération. On ne pourrait accepter que la montagne accouche d'une souris. La réforme doit viser à l'adoption en

France des temps de disponibilité reconnus dans l'Europe entière à l'exception de notre pays.

2. l'invocation de la clause de sauvegarde

A compter du 1er mai 2009, les transporteurs issus des pays entrés dans l'Union européenne en 2004 seront autorisés à effectuer des opérations de cabotage en France. Seules la Roumanie et la Bulgarie resteront soumises à l'interdiction de caboter sur le sol français jusqu'en 2012. La France est déjà le pays le plus caboté d'Europe et concentre chez elle plus du tiers du cabotage européen. Dans les faits, cette libéralisation signifie plus de concurrence low-cost sur le territoire national, dans des conditions de concurrence qui restent profondément inégalitaires. Dans les faits, cette libéralisation signifie que les règles sociales et fiscales européennes vont s'appliquer en Europe et en France pour tous... sauf pour les entreprises françaises.

La FNTR n'a eu de cesse de lutter tant à Bruxelles qu'à Paris en faveur d'une définition précise et d'un encadrement strict du cabotage. En attendant l'adoption définitive du règlement européen "accès au marché" prévu pour cette année, nous avons demandé, à l'automne dernier, au gouvernement

d'anticiper, comme l'ont fait l'Espagne et l'Allemagne, dans notre législation nationale la future réglementation européenne. Voilà pour le moyen terme.

Mais la crise qui frappe oblige aujourd'hui à des mesures d'urgence : c'est pourquoi nous invoquons également la clause de sauvegarde concernant les pays qui devraient pouvoir caboter à partir du 1^{er} mai 2009. Nos entreprises touchées par une crise exceptionnelle, handicapées par les déficits d'harmonisation européenne, étranglées par les charges sociales et fiscales franco-françaises ne sont plus en capacité de supporter la concurrence étrangère inéquitable.

3. Les allègements de charges

Les entreprises de transport prennent les mesures qui s'imposent pour garantir leur survie, elles demandent au gouvernement de prendre ses responsabilités et de faire son métier. Les traditionnelles mesures de report d'échéance ou de pseudo baisse de la taxe à l'essieu ne sont pas à la hauteur de la crise et d'un gouvernement responsable. Aussi demandons-nous des allègements de charge seuls susceptibles de soulager nos entreprises. Plus précisément, il s'agit de l'exonération de charges pour les heures d'équivalence, c'est-à-dire une préfiguration cohérente de ce que nous attendons de

la mise en conformité européenne de notre réglementation sociale.

III/ La FNTR aujourd'hui, demain

La FNTR s'est sensiblement renforcée en 2008. Elle poursuivra cette démarche en 2009.

* Elle a tout d'abord élargi son spectre d'intervention en intégrant la CFOCT qui est devenue le département Commission de transport international et douanes de la FNTR. Le statut d'opérateur économique agréé lui a donné et lui donnera encore beaucoup de grain à moudre.

* Elle a poursuivi son ancrage européen : la FNTR occupe aujourd'hui au sein de l'IRU la vice-présidence à Bruxelles grâce à notre Secrétaire Générale, Florence Berthelot, et la présidence du comité de dialogue social avec M. Causse.

Notre délégation permanente, notre département international – Veselina Nikitsenka pour l'élargissement, Pierre Conte pour la commission internationale – ont multiplié les contacts avec les autres fédérations européennes, la Commission et le

Parlement. Notre récent congrès a contribué à souligner le chemin parcouru.

* Le recrutement quantitatif, qualitatif et évolutif effectué en 2007 a pleinement porté ses fruits : Nicolas Paulissen a été nommé Délégué général adjoint, Fabrice Accary s'est vu également confier la responsabilité de nos commissions métiers.

Adeline Guerlais et Philippe Bessière contribuent désormais de plein effet à la qualité de notre communication externe et interne sur internet, intranet et lors de nos manifestations.

* L'Observatoire de la Performance Durable, créé en 2006, a pris son régime de croisière avec un objectif précis : mettre le transport routier et la logistique au cœur du développement durable et rendre cette démarche accessible au plus grand nombre. Il en est ainsi avec les engagements volontaires. Il doit en être de même pour les incitations à l'éco-véhicule.

Avec Michelin, Renault Trucks, Total, l'AFT, Novatrans, l'ADEME, l'URF, TDIE, la Prévention Routière, le CCFA, le GNTC... le programme de travail fixé est ambitieux. Rendez-vous à notre prochain congrès.

Et pour mieux parvenir à ces objectifs, nous venons de recruter une compétence supplémentaire avec Luc Serveau, Délégué au développement durable et adjoint de Fabrice Accary.

* Nous avons renforcé nos positions dans les régions directement rattachées au siège de la Fédération. C'est vrai en Ile de France, c'est vrai dans le Sud-Ouest.

Là encore, il faut veiller à ce que les moyens suivent : une chargée d'entreprises vient d'être recrutée pour l'Ile de France, une secrétaire générale adjointe va venir dès le 1^{er} février renforcer notre équipe du Sud-Ouest, dirigée par Jérôme Bessière.

* En fait, plus que jamais, quand une entreprise de transport et de logistique adhère à une organisation professionnelle, 2 fois sur 3, elle choisit la FNTR.

Élément tout aussi caractéristique de la FNTR, ses adhérents représentent des entreprises de toutes tailles, de toutes activités, de toutes spécialités. Et si l'on analyse avec précision le recensement effectué chaque année par l'Officiel des Transporteurs dans son remarquable document des 1000, on constate que dans cette tranche également, la FNTR

représente 66,4 % des entreprises classées en code 602 et 45,6 % des entreprises classées en code 634.

Enfin, - the last but not the least – la Fédération est présidée par 2 co-Présidents en pleine responsabilité d'entreprise. Cette responsabilité opérationnelle donne à la Fédération une sensibilité qui nous permet souvent d'être les premiers à réagir sur des dossiers aussi divers que les intempéries, la loi Tepa, les péages...

IV/ L'organisation professionnelle face à la crise

La Fédération est donc en ordre de marche. C'est d'autant plus nécessaire en cette période car, en ces temps de crise, si les chefs d'entreprises de transport prendront, nous en sommes convaincus, leurs responsabilités et les décisions qui s'imposent, si les pouvoirs publics doivent faire plus que jamais leur métier, les organisations professionnelles, quant à elles, doivent s'adapter à la conjoncture nouvelle. Les organisations professionnelles ont, et encore plus en temps de crise, un devoir d'information, de conseil et d'accompagnement auprès des chefs d'entreprise. La FNTR a donc mobilisé son réseau de syndicats régionaux et départementaux au plus proche du terrain.

L'action anti-crise de la Fédération

Dès le mois de décembre, la FNTR a mis en place une cellule de crise. Cette cellule a pour mission non seulement d'alimenter notre réseau des informations utiles mais également de faire remonter l'information nécessaire au lobbying et à la prise de décision. Tous nos supports de communication ont été mis à l'heure de la crise. Une boîte à outils enrichies de fiches techniques est à la disposition de nos entreprises adhérentes sur le site intranet de la Fédération. Des réunions d'information et de formation, des mesures d'accompagnement et de conseil, se dérouleront dans chaque région, qu'il s'agisse de diagnostics, procédures de maintien de l'emploi ou de sauvegarde de l'entreprise, les relations contractuelles avec les clients, les fournisseurs, les établissements financiers... tout ceci en liaison avec les CCI, les organisations interprofessionnelles, les organismes de formation.

Parallèlement, nous négocions avec le ministère des PME, celui de la Relance, avec le Médiateur.

De la même manière, nous entendons engager un vaste chantier de "chasse au gaspi" avec l'administration et

proposons des réunions crise mensuelles cabinet-administration-organisations professionnelles représentatives.

La chasse au gaspi administratif

Dans les périodes de croissance et de prospérité, les entraves et obstacles administratifs qui pèsent sur le fonctionnement de nos entreprises sont déjà difficilement supportables. En temps de crise, ils sont tout bonnement inacceptables : bugs des télépéages, interdictions arbitraires de circulation, mesures préventives et parfois absurdes de stockage des poids lourds en cas d'intempéries, contrôles tatillons et soupçonneux, mille-feuilles réglementaires (merci TEPA)... Il faut ouvrir ce vaste chantier de la chasse au gaspi sur tout ce qui relève de la tracasserie plutôt que de la bonne administration. Tout compte dans nos entreprises aux marges laminées.

La sortie de crise

Nous sommes donc mobilisés et engagés pour accompagner nos entreprises. Mais après la crise, viendra la reprise. La crise financière a levé le voile et renversé les préjugés et les idées toute faites. Non, le marché n'est pas capable de s'autoréguler. Non, l'absence de règles économiques n'est pas synonyme de plus de transparence et de croissance. Non, l'absence de l'Etat

n'est pas facteur de plus de prospérité. Oui, il faut de la régulation. Et plus encore dans notre secteur dont l'activité s'exerce principalement sur le domaine public et dans une Europe élargie. La situation qui prévaut aujourd'hui ne peut plus durer. Nos entreprises se trouvent coincées entre d'un côté des coûts largement administrés par la puissance publique et des prix soumis aux caprices du marché, tirés toujours plus vers le bas par la sous-traitance, le cabotage et la surcapacité. Nous souhaitons dès aujourd'hui préparer la sortie de crise en travaillant sur la surcapacité et la nécessaire harmonisation des conditions de concurrence en Europe.

Conclusion

Mesdames, messieurs,

N'en doutez pas, cette année encore, la FNTR se battra avec la même détermination et la même force pour ces 36 000 entreprises de transport routier et ces 240 000 salariés qui, croyez-nous, en valent vraiment la peine.

Merci de vous intéresser à eux, merci de comprendre leurs valeurs, leurs réussites et leurs difficultés, merci à vous tous qui êtes de formidables relais d'opinion, de rappeler avec conviction que le transport routier est une chance formidable pour notre économie.

Que cette année 2009 soit pour chacune et chacun d'entre vous une année de bonheur, de santé, de prospérité et de succès. Tels sont les vœux très sincères que nous formons à votre intention.

Excellente année à tous.