

Intervention de Florence Dupasquier, Présidente de la FNTR
Monsieur le Président des Entrepreneurs (ex CPME), Cher Amir,

Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les représentants des pouvoirs publics, chers partenaires, chers collègues, chers amis transporteurs et logisticiens,

Je veux d'abord, au nom de la FNTR, regretter l'absence du Ministre des Transports ce matin. C'est donc la deuxième fois puisque l'année dernière notre Congrès se tenait précisément entre deux nominations de gouvernement (Lecornu 1 et Lecornu 2)..

Ce matin, nous ouvrons le 80e Congrès de la FNTR. Pas son 80e anniversaire. Son 80e Congrès. C'est un rendez-vous incontournable où notre secteur se rassemble, fait le point sur les grands dossiers et fixe le cap.

Le transport routier de marchandises est incontournable. Dans la vie quotidienne des Français. Dans l'économie du pays. Dans les périodes calmes, où l'on oublie qu'il assure la continuité des flux. Et dans les crises, où chacun mesure soudain qu'un pays sans camions, sans conducteurs, sans

exploitants et sans entreprises de transport s'arrête très vite.

Ce 80e Congrès nous permet de regarder notre histoire, nos combats, nos résultats. Mais nous avons à cœur aussi de regarder l'avenir. Nous devons préparer les prochaines années avec lucidité et sans peur.

Dans un contexte géostratégique international, les menaces se multiplient. Ce n'est pas pour rien que nous avons aussi choisi cet anniversaire pour officialiser ce matin notre partenariat avec la Garde Nationale sur l'engagement en faveur de la réserve opérationnelle.

Depuis trop longtemps, nous passons de crise en crise : gilets jaunes, Covid, réforme des retraites, guerre en Ukraine, , inflation, ralentissement économique. La liste est longue. Depuis mars 2020, et la guerre au Moyen Orient, un nouveau choc frappe le transport routier de marchandises. Pour beaucoup d'entreprises, cette crise est celle de trop.

Le problème est simple. Les prix du carburant ont flambé dès la première semaine de mars. Or, nos factures émises en fin de mois ne pouvaient être payées au mieux qu'au début du mois de mai. Les charges, elles, n'attendaient pas.

Les mécanismes de répercussion se sont appliqués avec retard. Voire avec beaucoup de retard selon les contrats ou les clients. Les trésoreries se sont brutalement asséchées.

La Banque de France interviendra ce matin devant notre Congrès. Elle le dit en chiffres : la trésorerie moyenne des entreprises de transport est de 28 jours. Vingt-huit jours. C'était et c'est trop peu pour absorber un choc de cette violence sur le carburant. Trop peu pour supporter des délais de paiement qui s'allongent. Trop peu pour attendre une indexation qui ne produira ses effets que plusieurs semaines plus tard.

Cette hausse brutale du carburant et de nombreux coûts a frappé un secteur aux marges faibles, très faibles, parmi les plus faibles en Europe. Les investissements ont été stoppés. Les entreprises ont été fragilisées alors qu'elles étaient déjà sous tension. Faut-il ici rappeler le nombre record de défaillances d'entreprises du TRM ces derniers mois ?

Nous remercions le Gouvernement d'avoir mobilisé des aides, même si nous ne les avons pas demandées sous cette forme. Nous aurions préféré des PGE (prêts garantis par l'Etat) plus rapidement mobilisables. Les conditions juridiques n'étaient, semble-t-il, pas réunies.

Cependant ces aides dites d'urgence (mais soumises à conditions et plafonnées) arrivent cependant trop tard. Il n'est pas normal que les aides de la vague 1 et 2 (c'est-à-dire pour les mois d'avril et mai 2026) ne soient à ce jour pas entièrement versées. Cela provoque colère et incompréhension chez tous ceux qui les attendent.

En outre, les conditions d'attribution ont écarté trop de transporteurs.

Si durant l'été, nous avons pu espérer un retour à la normale, force est de constater que malheureusement il n'en est rien.

La situation connaît depuis la rentrée une aggravation inédite : le prix des carburants atteint des sommets historiques et rien ne semble arrêter cette tendance.

D'autres pays en Europe ont fait preuve d'un engagement plus affirmé à leurs transporteurs. Nos homologues européens ont eu la gentillesse de participer à notre vidéo anniversaire, et leurs exemples sont éloquents. Sur les mesures de soutien, presque tous ont fait mieux que nous. Nombre de pays ont baissé les taxes sur le carburant. Citons nos voisins espagnols qui ont agi plus vite et plus clairement, avec un texte qui sécurise l'application de

l'indexation gasoil. Il faut savoir regarder ce qui fonctionne ailleurs.

L'annonce selon laquelle les transporteurs n'auraient pas de nouvelles aides en septembre, alors même que le décret relatif aux aides de juin, juillet et août n'était même pas publié, a été très mal reçue. Elle nourrit la colère. Et le fait que d'autres professions, elles, voient leurs mécanismes de soutien prolongés jusqu'à la fin de l'année, voire amélioré, est une profonde injustice à l'égard de notre secteur.

Je dois dire que le désespoir de nombreuses entreprises est à son comble. Chaque jour nous recevons les messages d'entrepreneurs découragés, désespérés, prêts à vendre ou à claquer la porte.

La semaine dernière, lors d'instances exceptionnelles, nous avons décidé de porter nos messages plus fortement encore. Le sentiment du terrain est que nous ne sommes pas entendus. Et comme je le disais, nous souffrons une fois de plus de la comparaison européenne.

Nos frontaliers ne comprennent pas pourquoi le carburant en Espagne affiche un prix inférieur de 1,14 euros au carburant acheté en France. La réponse nous a été donnée

le différentiel est entièrement constitué de taxes et de certificats CEE.

On nous oppose la « règle d'or ». A savoir que les surplus fiscaux seraient entièrement affectés aux aides.

Mais justement on nous dit que nous ne pourrions plus prétendre à des aides à compter de septembre!

Nous sommes donc totalement perdants !

Nous demandons formellement une baisse urgente et temporaire des taxes car les niveaux de prix sont totalement insupportables pour nos entreprises mais aussi nos clients.

Il nous faut une réponse. Une réponse rapide. A défaut, nous ne pourrions pas contenir la colère qui grandit.

Au-delà des aides, d'autres mesures ont également été mises en place.

L'intervention du Médiateur Interentreprises et de ses équipes a remis au centre du débat une question essentielle : La solidarité de filière doit se traduire dans les contrats, les délais de paiement, l'indexation et la responsabilité des donneurs d'ordre.

Certains donneurs d'ordre ont joué le jeu. D'autres pas.

Sur l'indexation gazole, les questions là aussi sont concrètes : quel texte, quel calendrier, quelle portée juridique, mais aussi quels contrôles ? L'indexation, que la FNTR a promue et obtenue il y a vingt ans, doit protéger les entreprises. Les transporteurs ne peuvent pas rester seuls face à une charge aussi volatile.

Nous avons besoin d'un texte renforcé pour éviter les dérives. Nous avons besoin de contrôles efficaces et rapides. Nous avons besoin de sanctions appliquées lorsque les clauses sont contournées. Nous avons besoin de retours d'informations sur les signalements que nous avons faits. Sans cela, l'indexation restera inefficace.

Sur ce point, nous avons été force de propositions.

Permettez-moi d'insister: les services de la DGCCRF ne peuvent pas être plus rapides à contrôler les prix des places de Céline DION, qu'à contrôler la juste application de l'indexation gazole dans le transport en période de crise.

Le temps des entreprises n'est pas le temps administratif ou réglementaire. Ce sont les charges à la fin du mois, les salaires, le plein à régler aujourd'hui, le camion à financer. Le client à livrer. Les salariés à garder.

Être plus proche du temps des entreprises, cela veut dire anticiper. Écouter nos alarmes avant qu'elles ne deviennent des alertes rouges. Préparer ce plan de continuité que nous appelons de nos vœux et dont nous reparlerons ce matin. Pas enchaîner réunion sur réunion pour redécouvrir des solutions que tout le monde connaît déjà. Dans nos métiers, une décision publique tardive devient vite inutile.

L'approche prospective que nous voulons porter à l'occasion de ce 80e Congrès part de cette conviction : l'avenir du transport routier ne se résumera pas à une technologie, pas plus qu'il ne se résumera à une contrainte. Il se construira par un mix énergétique réaliste, par une accélération maîtrisée du numérique, par une meilleure utilisation de la donnée, par la formation, par l'attractivité des métiers, par la sécurité, par la compétitivité européenne et par une relation plus équilibrée entre chargeurs et transporteurs.

Sur le mix énergétique, notre position est claire. Nous voulons avancer, avec pragmatisme. Nous regardons les usages, les distances, les tonnages, les infrastructures, les coûts, la disponibilité des véhicules, la puissance électrique, le foncier, les délais de raccordement, la valeur résiduelle des matériels et la capacité des clients à payer la

transition. Notre nuance n'est pas une opposition. Elle dit une chose simple : cette transformation ne peut pas reposer sur les seuls transporteurs.

Il est trop facile de dire que la FNTR serait tiède sur la motorisation électrique. Qui a défendu, presque seule contre tous, l'article 18 de la loi-cadre sur les transports, qui est si chère à Monsieur le Ministre ? Cet article visait à faire participer les donneurs d'ordre à l'électrification de nos flottes. Il posait une idée simple : on ne peut pas demander aux transporteurs d'investir massivement si ceux qui bénéficient du transport ne prennent pas leur part.

Que n'a-t-on entendu alors ? « La FNTR ceci, la FNTR cela. » Nous avons l'habitude. C'est le lot des critiques que nous recevons chaque fois que nous défendons une règle qui dérange au début, mais protège ensuite les entreprises. Nous l'avons connu lorsque nous avons fait adopter, l'action directe en paiement (dite loi Gayssot) le pied de facture carburant. Nous l'avons connu lorsque nous avons porté les délais de paiement à 30 jours et créé le mécanisme du pied de facture. À chaque fois, on nous a expliqué que nous allions trop loin. À chaque fois, l'histoire a montré que nous avions raison.

Nous disons aussi notre opposition au R-Pass et aux écotaxes régionales, notamment dans le Grand Est : nous demandons même leur suspension immédiate. Outre le fait que l'entrée en vigueur de ces taxes arrive au pire moment ces dispositifs fragmentent le territoire, créent des écarts de concurrence, fragilisent les entreprises locales et compliquent l'exploitation quotidienne. Ils retirent aussi aux entreprises les moyens d'investir dans leur transition. Si cette fiscalité injuste devait malgré tout s'appliquer, nous nous battons pour que ces nouvelles charges soient répercutées. Les transporteurs ne les absorberont pas seuls. Nous attendons du ministère un cadre clair, des garanties et un appui sans faille.

Mais nous ne travaillons pas seulement pour gérer l'urgence. Nous sommes aussi là pour regarder ce qui arrive. Ce qui est déjà là.

Nous voulons parler d'harmonisation européenne : le 44T transfrontalier est un exemple emblématique. Nous pouvons rouler en France à 44T, en Belgique aussi. Mais nous ne pouvons pas traverser la frontière entre ces deux pays en 44T. Alors que le sujet doit revenir sur la table de la Commission Européenne, nous travaillerons pour que cette situation puisse se régulariser.

Nous voulons parler d'intelligence artificielle, de robotisation et de révolution technologique. Le transport de marchandises est déjà aux avant-postes. Regardons les États-Unis. Regardons surtout la Chine. Pendant ce temps, l'Europe prend du retard. Et ce retard finira par peser sur nos entreprises, d'abord sur les PME : celles qui n'ont pas les mêmes moyens d'investir, celles qui luttent déjà pour maintenir leur trésorerie.

Ces technologies ne supprimeront pas la nécessité d'un réseau d'entreprises solides, implantées partout en France. Le camion de demain sera plus connecté, plus sobre, plus assisté. Mais sa mission restera la même : livrer des clients réels, sur des routes réelles.

Dans ce contexte, le dialogue social a toute son importance. De grands sujets doivent être abordés allant de la formation professionnelle à l'encadrement des dispositifs embarqués. Les NAO, elles, devront trouver le bon équilibre entre les attentes légitimes des salariés et les capacités réelles des entreprises. La FNTR prendra ses responsabilités pour qu'un accord équilibré puisse être signé.

Notre 80e Congrès porte donc un message : le TRM n'est pas le problème. Il est une partie de la solution. Il est

indispensable à la réindustrialisation, à l'approvisionnement, à la santé, au commerce, aux exportations, aux chantiers et aux territoires. Il est aussi un acteur de la transition, à condition qu'on ne lui demande pas de la financer seul.

nous demandons une politique qui parte du réel. Le transport routier relie les usines, les commerces, les ports, les plateformes, les territoires et les consommateurs. Quand il va mal, l'économie ralentit.

Alors, oui, la FNTR continuera à proposer, à négocier, à alerter, à construire. Mais elle continuera aussi à dire les choses lorsqu'elles doivent être dites. Nos entreprises savent prendre leurs responsabilités. Elles l'ont démontré pendant toutes les crises. Elles se modernisent, elles forment, elles innovent. Encore faut-il que la puissance publique avance à leur rythme, et non toujours avec un temps de retard.

C'est ce message que nous entendons porter dans la campagne électorale à venir.

C'est dans cet esprit que nous ouvrons ce Congrès : avec gravité, mais aussi avec fierté. Les transporteurs demandent que leur parole soit entendue, que leurs

Seul le prononcé fait foi

contraintes soient comprises et que leurs solutions soient prises au sérieux.

Notre profession ne demande pas de compassion. Elle demande de la visibilité. De l'équité. De la confiance. Du respect. De la reconnaissance. Elle demande surtout que l'on cesse de lui faire porter seule les conséquences des chocs que toute la chaîne économique devrait partager.

je veux terminer par une évidence. Quand le transport ralentit, l'économie ralentit. Quand le transport décroche, la compétitivité décroche. Et quand le transport tient, le pays garde son atout économique. Les pays les plus performants sont de grands pays de transport.

Qui protègent leurs entreprises de transport et les considèrent comme un levier stratégique. Pas comme un mauvais élève environnemental ou une source inépuisable de fiscalité.

Le transport routier doit être regardé pour ce qu'il est : un atout économique, un atout productif, un atout national. Depuis le 1er Congrès de la FNTR, le transport routier de marchandises a fait avancer la France.

Il continuera de le faire dans les années qui viennent.

Je vous remercie