



Issy-les-Moulineaux, le 10 octobre 2017

Madame la Ministre

Mesdames et Messieurs les parlementaires

Mesdames et Messieurs les présidents et directeurs généraux

Mes chers collègues

Au moment de clôturer notre congrès annuel, je souhaiterais vous remercier tout particulièrement, Madame la Ministre, pour avoir pu libérer du temps, dans un agenda très chargé afin de nous faire l'honneur de votre présence.

Ceci est d'autant plus important pour nous que nous nous réjouissons d'avoir enfin une ministre de plein exercice, revendication portée de longue date par la FNTR, notamment dans son livre blanc « *Ouvrir la route pour le prochain quinquennat* ».

Dans ce document, longuement travaillé avec l'ensemble des adhérents de la FNTR, nous exprimons nombre de revendications mais également des propositions.

En effet, en tant qu'organisation leader de la branche -et même avant que soient connus les chiffres de la représentativité- nous avons toujours considéré que cette position de leadership nous conférait une responsabilité accrue. Nous partageons cette

philosophie avec TLF, car nos deux organisations réunies ont un poids de 70% dans la branche. Et avec nos amis de la Confédération Nationale de la Mobilité, ce poids passe à 85%.

En tant qu'organisation responsable, représentant une profession dynamique est incontournable, nous considérons qu'il ne faut pas tout attendre de l'Etat.

Le thème de notre congrès est « *Un autre monde* ».

Un autre monde et pas un nouveau monde.

Car le nouveau monde est déjà là, transformé par la numérisation, la robotisation, les nouvelles attentes sociétales, tout ceci dans un monde global et interdépendant.

Lors de cette journée, nous avons approfondi ces différents sujets. Et nous avons démontré que le transport routier est au cœur de ces révolutions et évolutions en cours.

Nous avons également voulu démontrer qu'il serait particulièrement réducteur de cantonner notre secteur à sa dénomination de transport routier de marchandises.

Certes, nous utilisons des camions pour apporter à l'ensemble de l'économie et à nos concitoyens tout ce qui est indispensable pour vivre, travailler, prospérer et croître.

Nous ne cesserons jamais de rappeler que le transport routier apporte 99 % des besoins quotidiens. C'est vrai aujourd'hui et ce sera encore plus vrai demain avec le développement de l'e-commerce.

Pour autant, nous transportons une quantité croissante d'informations.

Nos véhicules sont de plus en plus propres, et ils seront de plus en plus autonomes.

Nos organisations de transport progressent. Nos entrepôts travaillent différemment, déjà, pour certains, avec des robots et des drones.

Nous avançons sans cesse.

Par contre, Madame la Ministre, ce que nous pouvons en revanche attendre de l'Etat, c'est la mise en place de conditions favorables afin d'exercer notre activité de la manière la plus compétitive et la plus efficace qu'il soit.

D'un point de vue social, les récents mouvements de mai, et surtout ceux d'il y a quelques jours, ne témoignent pas de la réalité de la vie quotidienne de nos entreprises et de nos salariés.

Oui, nous sommes attachés à pouvoir bénéficier des ordonnances sur la loi Travail. Pour autant, il faut cesser de suspecter les entreprises d'utiliser les souplesses qui leurs sont accordées pour aller vers le moins-disant social.

C'est d'abord faux.

Et ensuite, les tensions sur l'emploi sont telles dans notre secteur que ce n'est même pas envisageable.

Nous sommes aujourd'hui en capacité de recruter des milliers de personnes.

C'est tout le sens de l'initiative TREMPLIN qui vise à pourvoir les postes actuellement en souffrance dans nos entreprises. En effet, les tensions sur le recrutement sont telles que nombre

d'entreprises perdent des marchés et ne peuvent plus développer leur chiffre d'affaires.

TREMPLIN réunit les principaux acteurs professionnels de la branche en s'appuyant sur les outils de la Profession que sont l'AFT et l'OPCA Transport et Services. Cette action ambitieuse doit permettre de trouver les candidats, de les former afin que les entreprises puissent les recruter en CDI.

Les causes de ces tensions sur le recrutement sont multiples. Mais parmi elles, il en est une que je souhaite particulièrement souligner aujourd'hui.

Nous entendons trop souvent un discours particulièrement négatif concernant notre secteur. A force de dire -le plus souvent contrairement à la réalité des faits et des chiffres que les camions tuent, polluent et sont les principaux responsables du réchauffement climatique....

Ou encore que les conducteurs ont des conditions de travail insupportables en étant mal payés, (et alors que c'est totalement contraire à la réalité)

Il est certain que peu de personnes et de jeunes sont enclins à venir nous rejoindre !

Or, il convient de rappeler que nous avons réduit nos émissions de gaz polluants et de Nox de 97 % en 20 ans.

Que les camions pour compte d'autrui ne représentent que 6,7 % des émissions de gaz à effet de serre, et non 30 % comme on l'entend partout.

Qu'enfin, l'implication des poids-lourds dans les accidents mortels est bien plus limitée qu'on ne le dit, inférieur à 1 % de ces derniers.

Sur ce dernier point, sachez que nous ne relâcherons pas nos efforts, comme en témoignent les actions menées tant en direction de nos conducteurs que des autres usagers de la route.

Cette petite musique négative contre la route dans son ensemble, alors que les chiffres prouvent le contraire, ne seraient pas plus justifier le retour d'une taxation des Poids Lourds dont nous savons tous qu'elle vient seulement s'inscrire dans un besoin de financement des infrastructures.

Nous souhaitons réitérer notre opposition farouche et déterminée au rétablissement de l'écotaxe, sous quelque forme que ce soit et où que ce soit.

Sans revenir sur l'histoire, il faut bien rappeler que, même si on veut réécrire le film, l'objet initial de la taxe nationale poids-lourd -car c'était son véritable nom- n'avait pas de visées environnementales.

Elle avait principalement pour objet de compenser le manque à gagner financier résultant des décisions politiques prises en 2005 sur les autoroutes. Son objet était de financer les infrastructures.

Ce feuilleton désastreux a masqué durant sept ans toutes les autres problématiques que nous rencontrons : chute accrue de nos parts de marché à l'international, surfiscalisation, prix de transport en baisse, faillites record d'entreprises.

Pourtant, courageusement, avec l'aide de quelques partenaires, et sans recourir aux fonds publics, le secteur des transports routiers a engagé sa révolution écologique.

D'abord, par des engagements volontaires de réduction des émissions de CO² et ensuite par la création d'un label, reflet de la

performance de nos entreprises engagées qui permettent une réduction des émissions de CO² de deux millions de tonnes.

Ensuite, parce qu'un nouveau carburant, alternatif au diesel, a été mis à notre disposition, le GNV. Emettant 0 particules, moins polluant et moins émetteur de CO².

Nous visons l'objectif de 20 000 poids-lourds GNV à l'horizon 2020.

Compte tenu du succès rencontré, il est très probable que ces objectifs seront dépassés. Chaque semaine est inaugurée une nouvelle station d'avitaillement, créée grâce à l'engagement des transporteurs.

Notre objectif est d'aller vers le Bio-GNV encore plus vertueux.

Pour maintenir cette dynamique, il est indispensable que nous puissions bénéficier de manière pérenne

- du suramortissement de 40 %, concernant les Investissements
- du maintien de l'écart de la fiscalité entre le diesel et GNV,
- voire d'une fiscalité avantageuse sur le BioGNV.

Nous demandons même à ce que le GNV soit désormais considéré comme un carburant utilitaire bénéficiant d'une fiscalité spécifique.

Quant à l'électrique, je rappelle juste qu'1 million de véhicules légers passant à l'électrique représente la production d'une centrale nucléaire. Le Parc Français compte Il y a 36 millions de véhicules, je vous laisse faire le calcul...

Plus on nous donnera des carburants et des matériels répondant à des objectifs de développement durable et plus nous les prendrons.

Mais ce qui est certain, c'est que ce n'est pas par une fiscalité, dite écologique mais surtout punitive, qu'on relèvera le défi fixé par la COP 21.

Le transport routier restera encore longtemps le mode premier de transport.

L'ensemble des camions (français et étrangers) qui circulent sur nos routes acquitte chaque année 7 milliards d'euros entre les péages, la TICPE, et la taxe à l'essieu.

Evoker un péage de transit nous rappelle de douloureux souvenirs.

Il crée une inégalité territoriale et pèse toujours principalement sur les transporteurs français.

Il faut cesser de dire que nous ne payons pas pour les routes que nous empruntons.

Si. Nous les payons !

L'abandon de ladite écotaxe s'est traduit par une augmentation de 4cts d'euros par litre de carburant. L'Etat y a retrouvé son compte. En économisant plus de 500 millions de frais de collecte.

En outre, la Commission européenne, dans sa proposition de révision de la directive Eurovignette reconnaît enfin que les deux tiers des externalités (bruit, congestion, émissions de polluants et de gaz à effet de serre) sont le fait des voitures particulières et non des poids-lourds !

Il n'y a aucune raison pour qu'on se tourne encore et toujours vers nous pour payer, en omettant les usagers les plus nombreux.

En parlant d'Europe d'ailleurs, une guerre économique fait rage et les transporteurs français ne sont guère avantagés. Non seulement nous avons perdu 80% de parts de marché à l'international en 20 ans mais, en outre, nous sommes concurrencés sur nos propres routes.

C'est pour cette raison que votre action sera déterminante pour faire modifier les propositions de la commission européenne dans le Paquet mobilité.

Nous soutenons et soutiendrons votre action dans laquelle nous le savons vous êtes pleinement investie.

Nous refusons la libéralisation du cabotage par la suppression de tout nombre d'opérations et l'extension aux pays limitrophes.

Nous souhaitons également que le transport routier puisse bénéficier de dispositions spécifiques concernant le détachement de salariés.

Malheureusement, les options retenues par la Commission européenne sont, en l'état, totalement inapplicables.

Nous serons également très attentifs à ce que le dossier du transport léger soit également pris en compte au niveau européen. En effet, il est aujourd'hui exclu de la réglementation européenne ce qui le soumet à une concurrence encore plus sauvage. Nous pouvons le constater tous les jours, de nos yeux sur nos routes et dans nos villes.

D'ailleurs, il faut noter que même au niveau français, une meilleure appréhension de ce secteur est indispensable.

A ce stade, je rappelle que les entreprises exploitant des véhicules de -3.5 tonnes ne peuvent pas bénéficier de la ristourne gazole.

L'annonce d'une augmentation de 10% de la TICPE est particulièrement impactante pour ces entreprises. Nous demandons l'ouverture d'une réflexion approfondie sur la question du transport léger avant la fin de l'année.

Concernant les véhicules plus lourds, nous souhaiterions être par ailleurs rassurés que cette hausse de la fiscalité sur le carburant sera compensée par une augmentation de même nature de la ristourne dont nous bénéficions.

Nous continuerons à travailler avec vous Madame La Ministre et le gouvernement pour parvenir, au niveau européen, à des solutions réalistes et applicables.

Il nous semble d'ailleurs que les nouvelles technologies pourraient apporter une solution efficace.

Comme vous le savez, notre Fédération est particulièrement engagée dans le déploiement de la lettre de voiture électronique nationale et internationale. Avec nos homologues espagnols, et de manière historique, nous avons réalisé le premier transport transfrontalier sous CMR électronique en janvier dernier.

Depuis, nous travaillons pour aboutir à la dématérialisation totale des documents de transport.

Il ne s'agit pas d'une copie électronique de documents papier mais d'une véritable application qui révolutionne dans toutes ses dimensions le contrat transport.

Selon nous, tout transporteur en Europe qui souhaiterait faire du transport international ne devrait pouvoir le faire qu'avec une e-

CMR et un chronotachygraphe électronique. A défaut, il n'aurait pas accès au marché européen, faute de pouvoir être efficacement contrôlé.

Nous discutons actuellement de cette solution avec nos homologues européens et notamment avec les Fédérations homologues des pays qui font partie de « l'Alliance du routier ».

J'en profite pour saluer ici les représentants de nombreuses fédérations européennes, qui sont aujourd'hui présentes à notre Congrès.

La lettre de voiture électronique constitue un pas de géant vers l'avenir. Car si on peut regrouper toutes les données d'un transport vers un « cloud », alors qu'est-ce qui empêcherait de franchir le pas vers un document unique que soit le mode utilisé, maritime, aérien ferroviaire, fluvial.

Et partant du fait que cette lettre de voiture fonctionne de manière très sécurisée avec validations successives des étapes au cours du transport, nous avons lancé un groupe de travail regroupant des acteurs de tous horizons et y compris des différentes administrations pour étudier la faisabilité et la réalisation d'une blockchain.

Nous avons tenté lors de ce Congrès d'expliquer de manière pédagogique ce qu'est la blockchain et en quoi elle peut révolutionner l'intermédiation ou plutôt la désintermédiation dans le transport en général, et dans le transport routier en particulier.

Si nous parvenions à cela, nous contribuerions à faire de notre pays un leader dans ce domaine.

A cet égard, nous regrettons que le transport routier ne soit abordé que sous l'aspect distribution urbaine dans les Assises de la Mobilité. Il y a certes un dernier kilomètre, mais il y en a tant d'autres avant !

Nous contribuerons activement à ces Assises, car s'il s'agit de parler du transport du quotidien, alors nous y avons notre place car nous sommes un transport du quotidien.

Nous croyons savoir que la stratégie nationale France Logistique 2025 intégrera notre secteur. Une fois de plus, nous répondrons présents.

Mais gardons-nous d'aborder les problématiques avec un vieux schéma de pensée.

Nous vous l'avons montré lors de ce congrès nous sommes ouverts à cet autre monde et nous avons une capacité à évoluer et à nous adapter hors du commun.

Alors pourquoi le transport routier restera le premier mode de transport ? Tout simplement parce que notre mode de transport est le plus rapide, le plus fiable, le plus en capacité de répondre aux attentes des autres acteurs de l'économie et de nos concitoyens.

Nous sommes performants, c'est tout.

Et ce, une fois de plus, sans investissements publics majeurs.

Dans cet autre monde, nous attendons une autre politique des transports.

Pragmatique, sans idéologie, équilibrée où l'on nous voit comme des partenaires.

Où on nous voit tels que nous sommes.

Des leviers d'emplois par milliers, des leviers de croissance, de prospérité et de progrès.

Et surtout des entrepreneurs comme vous avez devant vous, Madame la Ministre, passionnés au service de la collectivité et au plus près de vos besoins quotidiens.

Telles sont nos réelles spécificités.

Jean-Christophe Pic
Président de la FNTR