

Monsieur le Secrétaire d'Etat,
Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs les Directeurs généraux,
Chers adhérents, chers amis,

Après deux années durant lesquelles Mme Borne nous avait l'honneur de venir clôturer le Congrès, nous sommes heureux de vous accueillir cette année dans vos nouvelles fonctions.

Nous espérons de tout cœur avoir avec vous une franche collaboration et un travail efficace.

Vous connaissez bien la FNTR et la FNTR vous connaît bien. Lorsque vous étiez député, vous avez en tant que spécialiste du transport, toujours prêté une écoute attentive à nos positions et propositions.

Vous savez à quel point notre Fédération et ses représentants sont engagés, passionnés, voire remuants !

Vous ne serez donc guère étonnés d'entendre dans mon discours des propos que vous avez déjà entendus.

Nous avons délibérément choisi de mettre notre Congrès sous des couleurs positives. Echappées Belles se veut le reflet d'une Profession indispensable à l'économie et aux citoyens, stratégique et incontournable. Une Profession qui sait s'adapter à toutes les circonstances, y compris les pires. Une Profession composée d'hommes et de femmes passionnés, au service du collectif.

Une Profession engagée dans la transition énergétique et écologique, pourvoyeuse de milliers d'emplois et présente sur l'ensemble des territoires y compris les plus éloignés.

Une Profession avec une identité forte, et une fierté légitime. Car sans nous, tout s'arrête ! Regardez ce qui se passe en cas d'épisode neigeux...Voyez qui on appelle quand les agriculteurs ont besoin de transports de paille en urgence....

Le slogan de la FNTR qui date d'il y a plusieurs décennies est toujours d'actualité :
« si vous l'avez c'est qu'un camion vous l'a apporté ! »

Mais que de volontarisme il nous faut aujourd'hui pour rester positifs !

Depuis plusieurs semaines, les annonces gouvernementales sur le rabot de notre fiscalité gazole, la suppression de la fiscalité différenciée sur le GNR, le rabot voire la suppression de la Déduction forfaitaire spécifique, l'inclusion de notre secteur dans les 7 secteurs concernés par les contrats courts font monter la colère parmi les transporteurs et les logisticiens.

Et ce d'autant plus qu'ils sont déjà confrontés à :

- la requalification des entrepôts logistiques en entrepôts industriels qui fait tripler la taxe foncière,
- une pénurie de recrutement majeure qui oblige certaines entreprises à laisser les véhicules au garage,
- une moindre prise en charge des coûts de la formation professionnelle en application de la réforme de la formation professionnelle à laquelle s'ajoute l'obligation de verser un acompte sur la taxe d'apprentissage 2020,
- de nouvelles normes à prévoir,
- et pour certaines entreprises les conséquences du Brexit ..

La liste est longue !

Et tout cela dans un contexte normatif en inflation permanente et qui requiert des investissements lourds pour les entrepreneurs.

J'ajouterai pour ma part un point que je considère très important. L'avenir économique est incertain. La croissance mondiale ralentit. La croissance allemande est en berne. La France n'est pas une île. Si nous redressons la tête depuis la fin de 2017, ne nous y trompons pas, nous ne serons pas épargnés par ce ralentissement. D'ailleurs un certain nombre de secteurs clients sont à la peine. N'oubliez jamais que le transport routier est un indicateur avancé de l'économie.

L'étude que nous faisons réaliser chaque année par la Banque de France est formelle : oui le chiffre d'affaires global du secteur a fortement progressé en 2018, mais la rentabilité a baissé !

Alors quand nous entendons certains dire cyniquement que puisque cela va mieux, on peut nous taxer, autant dire qu'il s'agit de personnes qui ne savent pas lire un bilan.

Et puis surtout nous avons un sacré problème : toutes ces mesures-là sont franco-françaises. Alors que nous sommes durement concurrencés au niveau européen et sur notre territoire, ces mesures ne feront qu'handicaper un peu plus notre compétitivité.

C'est aussi le sens du rapport qu'Eric Hemar (Président de TLF ici présent et que je salue) et Patrick Daher ont rendu au Premier Ministre sur la compétitivité de la chaîne logistique française.

Alors je sais que Mme Borne, puis vous, ainsi que vos services, œuvrent activement sur le Paquet Mobilité en discussion au niveau européen.

Vous connaissez aussi l'implication majeur de la FNTR à Bruxelles avec ses homologues allemand et nordiques. Le Président de la Fédération danoise nous a fait l'honneur d'intervenir aujourd'hui et nous avons pu constater que nous étions totalement en phase.

Je sais que des avancées ont été obtenues. Mais pour les appliquer, il faudra du temps.

Et ce temps -là, nous ne l'avons pas.

Ce que nous attendons de vous, Monsieur le Secrétaire d'Etat, et du Gouvernement en général, ce ne sont pas des paroles rassurantes nous rappelant que nous sommes un secteur important, et incontournable.

Ça, nous le savons déjà.

Ce que nous attendons de vous, c'est de ne pas seulement le dire quand nous nous rencontrons, mais aussi sur les plateaux télé, à la radio et à l'opinion publique.

Mettre en avant tous les aspects positifs et non pas jouer sur les habituels clichés du camion qui pollue, qui tue, abîme les routes, détruit l'environnement et ne paie pas ce qu'il doit.

Car les rapports se multiplient et disent tous la même chose : ces clichés sont des idées fausses.

Trois exemples :

-un institut international, l'ICCT a prouvé en 2017 qu'un camion euro VI émettait moins de Nox qu'une voiture euro 6. La raison en est simple : les camions sont

testés en condition réelle. Mais on persiste et signe et on veut bannir ces camions des villes et des Zones à Faible Emission.

-le CITEPA a reconnu dans son dernier rapport que le transport routier de marchandises est le mode qui a le plus réduit ses émissions de GES et de polluants depuis 25 ans, et qu'il représente moins de 1% des particules fines et très fines. Etrange que le communiqué de presse du Ministère de l'Ecologie passe ce constat majeur sous silence !

-La Commission des comptes transports de la Nation dans son dernier rapport témoigne que les recettes de la route ont considérablement augmenté l'année dernière, que notre secteur contribue à hauteur de 7 milliards d'euros, et que pour autant les investissements n'ont pas progressé dans les mêmes proportions.

Pourtant, on nous demande une contribution supplémentaire en rabotant notre fiscalité spécifique. Nous posons la question : pourquoi ?

Les taux d'intérêts sont historiquement bas. Ils sont même négatifs. La France lève sur les marchés des milliards d'euros d'emprunts à des conditions très avantageuses.

En logique économique, toutes les conditions sont réunies pour investir massivement.

Or, il semble se dégager une ligne dangereuse : la dépense publique augmente non pas pour plus investir, ce qui serait sain, mais pour couvrir des dépenses de fonctionnement qui augmentent.

En tant qu'opérateurs économiques, nous constatons que finalement l'Etat nous demande les efforts que, lui, ne fait pas.

Prenons l'exemple de la formation professionnelle. Le transport routier a depuis les années 1950 bâti un système original et performant de formation.

Notre secteur a été sur ce point précurseur. La dernière réforme de la formation professionnelle a abouti à ce que ce soient les URSSAF qui collectent la taxe d'apprentissage et toutes les cotisations formation.

Les OPCO sont venus remplacer les OPCA avec pour objectif majeur de privilégier l'alternance : apprentissage et contrats de professionnalisation.

Or du fait des nouvelles règles imposées par l'Etat, nombre de dépenses d'accompagnement des contrats de professionnalisations ont dû être supprimées.

Cela a impacté durement les entreprises qui paient toujours autant mais voient les prises en charge baisser. On peut comprendre leur agacement !

Certes, nous pouvons comprendre le but qui est de permettre la formation des demandeurs d'emploi.

Notre secteur, qui est en haute tension de recrutement, connaît sur ce point parfaitement le sujet. Nous avons lancé avec les autres organisations professionnelles du secteur l'initiative TREMPLIN consistant à trouver des candidats pour pourvoir 50 000 postes, les former et les intégrer dans nos entreprises. Nous travaillons étroitement avec Pôle Emploi.

Mais que constatons-nous ? Que nous sommes à la peine !

Et comme bien d'autres secteurs nous ne comprenons pas comment il peut y avoir en France des millions de personnes sans emploi alors que nous sommes en capacité d'embaucher des milliers de personnes y compris sans qualification, et que nous n'y arrivons pas ?

Vous me répondrez sans doute que c'est le but de la réforme de l'assurance-chômage.

Et nous y sommes bien entendu favorables.

Pour financer cette réforme, on entend taxer les entreprises qui recourent de manière abusive aux contrats courts.

Jusque-là, c'est parfaitement compréhensible.

Sauf qu'au final, alors que nous offrons à plus de 95% des contrats à durée indéterminée dans notre branche, voilà que nous apprenons que nous serions un des secteurs où il y aurait beaucoup de contrats courts !

Et que nous risquons en vertu de savants calculs d'avoir à payer un surcoût de 1% de toute notre masse salariale.

Or, seuls deux secteurs de notre branche de plus de 720 000 salariés, recourent plus souvent aux contrats courts, où ils sont un usage depuis fort longtemps : le déménagement et la logistique.

Nous exprimons notre perplexité : car voilà que notre secteur va se trouver pénalisé, tandis que d'autres secteurs (je pense à ceux qui font de la logistique en compte propre) vont allégrement échapper à la taxation alors qu'il est facile de démontrer qu'ils recourent bien plus que nous aux contrats courts voire très courts.

C'est pourquoi nous avons fait le choix avec TLF et d'autres OP d'autres secteurs concernés d'exercer un recours juridique contre les décrets publiés.

Au final, dans un secteur lourdement pénalisé par la pénurie de recrutement, on nous demande de payer toujours plus sans que cela n'arrange notre situation.

Idem pour la déduction forfaitaire spécifique : système qui existe depuis des décennies, et qui s'avère favorable aux conducteurs notamment de courte distance, voilà que le Gouvernement s'avise qu'il s'agirait d'une « niche sociale » et entend d'abord raboter les allègements de charges et pourquoi pas la supprimer à terme.

Monsieur le Secrétaire d'Etat, faut-il encore et toujours rappeler qu'en France, le coût social d'un conducteur routier est l'un des plus élevés d'Europe ? Je vous invite à vous référer aux études du Comité National routier dont chacun ici connaît la fiabilité et le sérieux.

Pourquoi s'attaquer à une mesure qui avantage le salarié en rémunération nette et permet aux entreprises de diminuer le coût du travail de manière totalement légale ?

Lors de notre réunion de la semaine dernière, il a été indiqué que la Déduction forfaitaire spécifique ne serait finalement pas supprimée mais que les allègements généraux seraient plafonnés jusqu'à un pourcentage sur lequel il faudra que nous nous mettions d'accord.

Nous souhaiterions que ceci nous soit officiellement confirmé.

Cependant, je le répète toutes ces mesures sont totalement franco-françaises.

Certes on nous parlera de répercussion. Et indiscutablement les prix du transport vont considérablement augmenter obérant d'un côté le pouvoir d'achat des Français que le Gouvernement voulait favoriser dans un premier temps.

Mais est-ce efficace ? Alors que nous avons perdu près de 85% de parts de marché à l'international depuis vingt-cinq ans, et que nous sommes concurrencés en marché intérieur, croyez-vous vraiment qu'un transporteur

étranger sera concerné par la taxation des contrats courts, le rabot de la DFS, l'augmentation du GNR ?

Croyez-vous vraiment qu'il sera atteint par l'augmentation de 2cts de fiscalité, alors qu'il lui suffira de faire le plein au Luxembourg ou en Espagne où non seulement le gazole est inférieur de 20cts à la pompe, mais où, en plus, la fiscalité est plus avantageuse ?

Où est passée la volonté de taxer les étrangers qui transitent en France ? Sans doute dans les méandres juridiques de la faisabilité européenne.

Vous le savez, nous avons fait une contreproposition sur le sujet. Ne touchons pas à la ristourne dont nous bénéficions. Mais travaillons sur une contribution aux infrastructures refacturée à nos clients de manière totalement distincte de la répercussion gazole. Ce serait facile, efficace et cela n'alourdirait pas les charges financières et administratives des entreprises de transport.

Nous souhaitons ardemment que cette proposition soit retenue.

Plus globalement : où est la reconnaissance de nos actions positives ?

Nous sommes comme les autres organisations professionnelles engagée dans le programme EVE (engagements volontaires pour l'environnement) et donc dans les programmes « Charte et label CO2, les transporteurs s'engagent » et « EVCOM » destinés aux commissionnaires. Prévu jusqu'à la fin 2020, la FNTR a poursuivi une action de terrain pour sensibiliser les entreprises adhérentes et non adhérentes. Nous atteignons voire dépasserons les objectifs fixés. De nombreuses entreprises ici présentes ont reçu un trophée la semaine dernière pour leur engagement. Pourquoi aucun Ministre n'était-il présent à cet évènement ? Pourquoi le Ministère de l'Ecologie n'en fait-il jamais mention dans ses communications ?

Nous sommes également particulièrement impliqués dans le déploiement du GNV : achat de camions, participation à la création des stations d'avitaillement, avec nos partenaires dont GRDF, mais aussi dans le déploiement de toute motorisation non diesel dès lors que la technologie est accessible et rentable. Pourquoi tant de distorsions entre les régions sur l'accompagnement financier de nos investissements ? Pourquoi le GNV qui n'émet aucune particule n'est toujours pas éligible à la vignette Crit'air 1 ? Et cela alors même qu'on s'aperçoit que des véhicules agricoles très polluants échappent à la réglementation des ZFE ?

De même, chacun connaît notre engagement pour l'intermodalité. Nous avons demandé avec les Amis de la Terre-organisation écologiste- la constitution d'un groupe de travail sur le passage ferroviaire transalpin. Cette demande est au point mort. Madame la Ministre nous a fait savoir que son agenda ne lui permettait pas de nous recevoir. Pourquoi là aussi ne peut-on pas reconnaître que le transport routier ne doit pas être opposé au transport ferroviaire alors qu'il est son principal client ?

En matière sociale, nous avons signé avec les partenaires sociaux plusieurs accords très importants dont celui sur la CPPNI et le financement du dialogue social, ce qui témoigne d'un dialogue dynamique. J'en profite ici pour saluer les représentants des organisations syndicales de salariés. Pourquoi les extensions d'accords prennent-elles autant de temps ? Cela crée une distorsion de concurrence entre entreprises et dans le domaine social, ce qui est inacceptable.

Pourquoi ce refus obstiné d'envisager même de parler d'un permis professionnel destiné à des conducteurs qui font des dizaines de milliers kilomètres par an et qui sont traités à la même enseigne que les conducteurs particuliers ?

Nous avons également tous saisi le Gouvernement de l'épineux dossier de l'évolution du dossier du Congé de fin d'activité, dossier ô combien sensible, afin que l'Etat nous accompagne dans la réflexion sur un nouveau système qui ne lèse ni les entreprises, ni les salariés, et ne crée pas d'agitation sociale. Nous sommes allés voir Monsieur Delevoye avant qu'il ne soit nommé Ministre des Retraites. Pourquoi notre secteur n'est-il même pas cité dans son rapport ? Pourquoi n'a-t-on pas désigné un représentant de l'Inspection Générale des Affaires sociales pour nous accompagner alors que le temps court ?

Nous avons demandé de longue date à la Direction Générale des Douanes de travailler activement sur l'élaboration d'une carte d'achat de carburant détaxé ce qui permettrait d'alléger la charge administrative des services des Douanes, mais aussi des entreprises qui ainsi n'auraient pas à faire d'avance de trésorerie sur la fiscalité. Pourquoi ces travaux n'avancent-ils pas ?

Pourquoi ne peut-on pas trouver une solution au problème de la requalification des entrepôts logistiques en entrepôts industriels qui perturbent la vie des entreprises depuis des années ? Pourquoi nous renvoyer de simulations en études d'impact, de redressements en moratoire ? Alors qu'il serait si simple de dire qu'un entrepôt logistique n'est pas un entrepôt industriel.

A titre personnel, Monsieur le Secrétaire d'Etat, je suis un peu lassé à chaque Congrès d'avoir à répéter notre opposition à la hausse de la taxation ou des charges, à une meilleure prise en considération de notre secteur, à appeler à la reconnaissance de son engagement dans la transition énergétique, tout cela parce qu'à chaque projet de loi de finance ou de projet de loi de financement de la Sécurité Sociale, l'Etat envisage toujours d'alourdir les charges et de taxer davantage.

Je suis un peu lassé d'entendre que les réunions se succèdent aux réunions pour finalement avancer si peu.

Nous, la FNTR, nous sommes une organisation professionnelle qui se veut force de propositions. Nous avons formulé des propositions lors des Assises de la Mobilité, et dans le cadre de l'élaboration de la Loi d'Orientation des Mobilités, dans le Grand débat National, lors de la campagne des européennes, et nous ferons encore la même chose pour les élections municipales.

J'appelle chaque année à l'élaboration d'une véritable politique des transports qui nous prennent en considération et permettent aux entreprises et aux salariés d'avoir de la visibilité abordant tous les sujets.

Nous n'entendons pas être considéré comme un « mal nécessaire ». Nous refusons d'être montrés du doigt. Aucun Etat responsable ne peut prétendre qu'il y a des « bons » et des « méchants », des secteurs qui seraient vertueux et d'autres qui ne le seraient pas.

Nous, nous avançons avec la tranquille assurance que dans dix ans et plus, nous serons toujours le mode premier de transport.

Notre inquiétude est plus de savoir si ce transport sera toujours réalisé par des entreprises françaises.

Car l'Etat doit désormais faire un choix. Celui de persister dans la déstabilisation d'un secteur au risque de voir ce qui s'est passé pour le textile, pour l'agriculture et bien d'autres. Avoir toujours besoin du produit ou du service mais voir ce service réalisé par des non-français.

Ce choix doit être clair et affiché. Une vision doit nous être donnée. Un cap doit être fixé. Et alors pour une fois enfin, nous pourrions travailler non seulement sur le court terme, mais sur l'avenir. Un avenir où le transport routier de marchandises aurait toute sa place avec le sens des responsabilités qui est le sien en matière économique, sociale et environnementale.

Le transport a toujours été vecteur de progrès et de prospérité. Cela a été et cela reste le fondement de toute civilisation, de toute économie croissante, de commerce et d'échanges. C'est la clé de toute victoire en temps de guerre. Et c'est la clé de toute victoire aussi en temps de paix.

Dans la guerre économique qui fait rage aujourd'hui, il serait dangereux de se priver de ses troupes...

C'est pourquoi nous entendons afficher aujourd'hui notre détermination la plus totale car si nous avons des devoirs, nous avons aussi des droits.

Et nous saurons les faire respecter.

Je vous remercie