

Mesdames, Messieurs, Chers Amis,

Lorsque nous abordons la question de la crise financière qui a secoué le monde, nul encore aujourd'hui n'est en mesure d'identifier dans sa durée et son importance, la crise que traversent nos économies occidentales.

Elle a bien entendu des effets considérables sur le transport de marchandises, qu'il s'agisse du maritime, du fluvial, du ferroviaire, et bien sûr du routier qui, pour la partie terrestre est le mode dominant.

Mais ne perdons pas de vue que tous ces modes sont interdépendants et que le transport dans son ensemble constitue une chaîne qui n'a de résistance que par son maillon le plus faible.

Cette chaîne du transport a aussi la particularité d'être un bon indicateur avancé de l'économie.

C'est pour cela que notre ORT a choisi cette focale pour envisager, avec les différents intervenants et vos témoignages, les scénarii possibles pour entrevoir la sortie de cette crise.

Certes, l'environnement économique déprimé pèse de façon négative sur toutes les organisations de transports (baisse des volumes, des prix, des marges).

Les entreprises doivent faire face à des hausses de coûts qu'elles sont impuissantes à répercuter sur les prix, et plus particulièrement celles du transport routier, subissant de surcroît depuis l'ouverture du cabotage, une concurrence inégalitaire des pays à bas salaires

Le pavillon routier Français ne cesse de perdre des parts de marché et il est condamné à disparaître à l'international.

Pourtant il s'agit d'un enjeu économique et social majeur pour ce secteur comptant près d'un million d'emplois.

Une crise de plus me direz-vous !.....

Le niveau de défaillance, jamais atteint depuis 10 ans, aurait pu être sérieusement atténué du côté routier si nous avions suivi jusqu'à son terme le processus du contrat de progrès pour lequel nous avons consacré beaucoup de temps et d'énergie.

Malheureusement seul le volet social a été mis en œuvre et le volet économique a été en grande partie ignoré.

Ce déséquilibre a complètement discrédité la démarche et explique grandement la situation actuelle et l'extrême vulnérabilité de nombreuses entreprises.

Nous sommes quelques-uns à penser, que dans l'économie réelle, dans la finance et dans le transport en particulier, le libéralisme économique a besoin de règles claires et rigoureuses.

Ce cadre doit être applicable, appliqué, contrôlé et faire l'objet de sanctions, si nécessaire.

Vous comprendrez, que ce n'est pas souvent le cas dans le transport routier de marchandises (TRM) où la virtualité domine.

Je ne citerai qu'un seul exemple du contrat de progrès, qui prévoyait dans son volet économique la notion de capacité financière pour contraindre les transporteurs routiers à couvrir l'équivalent de 15 jours d'exploitation.

Cette capacité financière, bien qu'insuffisante, mais adoptée au niveau Européen, n'a pas été respectée du fait d'un manque de volonté des pouvoirs publics et de l'hypocrisie de certaines organisations professionnelles.

Il est clair que, dans la chaîne du transport, l'avenir de l'intermodalité passe par l'assainissement du TRM et que l'issue de la crise que nos pays développés subissent passe aussi par l'assainissement et la régulation du système financier dont l'effondrement a été évité par l'action, unanimement saluée, du chef de l'état.

Cependant nos concitoyens et les chefs d'entreprises que je côtoie, ont du mal à comprendre que nos établissements financiers, hier menacés de faillite, présentent aujourd'hui des résultats aussi florissants.

Mieux vaut évidemment des banques en bonne santé que le contraire, mais un rétablissement aussi spectaculaire, n'a pu être réalisé que grâce aux pratiques antérieures.

Dans un monde en perpétuel mouvement, nous ne devons pas nier que la culture économique de beaucoup de Français est particulièrement déficiente. La concurrence internationale est pourtant incontournable, en particulier celle des pays émergents, ce qui imposerait chez nous davantage d'innovation et de compétitivité.

La désindustrialisation est dramatique pour notre pays et elle est mal vécue quant à ses conséquences sur l'emploi.

Sans remettre en cause les principes de la concurrence, il faut convenir que l'Europe se montre particulièrement perméable et naïve à l'égard du commerce international ; il ne s'agit pas d'adhérer au protectionnisme, mais l'Europe devrait sans doute imposer des critères sociaux, fiscaux et environnementaux plus conformes aux principes d'égalité de la concurrence.

De notre côté, plutôt que d'inventer de nouvelles taxes qui viendront obérer encore notre compétitivité et favoriser de nouvelles délocalisations, il serait plus judicieux de regarder de plus près les conditions de production des produits que nous importons.

Compte tenu de cette concurrence et de nos faiblesses structurelles (innovation, démographie des entreprises, compétitivité et enseignement, etc.), il est clair que, si rien ne change, la France sera condamnée pour longtemps à une croissance molle qui ne permettra donc, ni d'apporter une réponse significative au niveau du chômage, ni de procurer des ressources fiscales nécessaires pour améliorer nos équilibres comptables.

Mais rassurez-vous, je m'arrêterai là : je n'ai exprimé qu'un point de vue très partial, d'une vision très partielle de la situation du transport de marchandise vue par un chef d'entreprise de ce secteur.

Je me réjouis toutefois de voir, dans cette crise que nous traversons, notre Observatoire Régional prendre part à l'analyse de cette situation en favorisant les échanges, l'écoute des différents points de vue, afin de dégager les pistes d'évolution pour sortir de cette impasse.

Le débat dans notre pays tourne trop souvent à la caricature, rendue possible par une politisation des points de vue qui radicalisent les positions.

Sachons, comme nous l'avons toujours fait dans cette enceinte, échanger, nous écouter, et nous enrichir de nos différences.

Merci de votre attention.