

États Généraux, formation professionnelle, lobbying européen, relations avec la FNTR, démissions au sein de TLF : Philippe Grillot ne s'est jamais « échappé » au moment de prendre des positions publiques. Il a revendiqué le même franc-parler devant la rédaction de *L'Officiel des Transporteurs*, qui l'a reçu à Rueil-Malmaison.

PHILIPPE GRILLOT

(PRÉSIDENT DE TLF)

« NE PAS CRAINDRE LES SUJETS QUI FÂCHENT »



» L'Officiel des Transporteurs : Les États Généraux avancent-ils comme vous le souhaitez ?

Ph. G. : Les États Généraux, j'en revendique la paternité. Je les avais proposés pour ce qui concerne la formation professionnelle dans un premier temps, puis plus largement pour le transport routier. Pour la première fois, la possibilité est donnée aux quatre piliers, soit les organisations professionnelles, les organisations syndicales, les chargeurs, l'administration, de discuter à froid et sans la « commedia dell'arte » habituelle. À ce stade, la démarche répond complètement aux attentes de TLF. Pour le moment, aucun sujet n'est tabou. Et je ne suis pas d'accord avec la FNTR lorsqu'elle qualifie « de vieilles lunes » les sujets abordés dans ce cadre. Des points de vue nouveaux sont apparus que nous sommes en train de rapprocher. Même s'il est irréaliste de penser que nous nous retrouverons sur tous les thèmes que nous avons listés. Les groupes et sous-groupes ont généré une importante production par le biais de rencontres qui font la part belle à l'information et à l'audition. Or le volet psychologique me semble le plus important. Car ce que je désire avant tout, c'est restaurer le dialogue social.

» L'O.T. : Quelle pourrait être la mesure phare des États Généraux ?

Ph. G. : J'ai le sentiment que ce sera la sous-traitance parce qu'on va redéfinir tous les accessoires du contrat type. Les États Généraux, ce n'est pas seulement des discussions à l'infini autour d'une table. Cela doit déboucher rubrique par rubrique sur des accords qui vont être signés pour protéger le voiturier, celui qui fait le travail. On ne peut pas accepter de continuer comme cela sinon c'est dévaloriser de façon définitive la profession. Je l'ai, maintes fois, dit : les États Généraux sont une chance historique pour le transport français. Si on loupes le coche, on est mort. On retournera vers les vieux démons, du genre « 36 000 entreprises de transport c'est trop » ou « il faut en faire crever la moitié »...

» L'O.T. : Sur le dispositif de formation professionnelle, TLF est partisan d'une réforme radicale. Vos préconisations seront-elles entendues ?

Ph. G. : Il y a des sujets qui fâchent. Mon rêve serait de redonner à l'entreprise le pouvoir qu'elle a, par paresse, abandonné aux organismes de formation. Le fonctionne-

ment actuel a, en effet, montré ses limites. Tout ceci nécessite une remise à plat où chacun doit jouer le jeu, dont l'État pour ce qui concerne la collecte. J'ai d'ailleurs demandé une réforme de la taxe d'apprentissage. On grappille par de multiples biais et on gaspille. Il faut aussi éviter le système de l'entonnoir unique ou alors confier ce rôle à l'OPCA Transports en tant qu'organisme paritaire. Les fonds émis ensuite répartis en fonction de ce que souhaitent les entreprises. L'occasion nous en est donnée mais, visiblement, il n'y a pas la volonté d'opérer cette remise en question. Elle toucherait sans doute à trop de prérogatives en place depuis la nuit des temps.

» L'O.T. : Comment évoluent vos relations avec la FNTR, tendues depuis l'accord social signé le 11 décembre 2009 ?

Ph. G. : Lorsque j'ai parlé de plateforme avec la FNTR, on était loin des questions de fusion. On exerce des métiers différents, mais nous en possédons quelques-uns en commun. La route en est un, et nous le défendons ensemble. Les questions de compétitivité, le coût du travail, qui ne dépend pas de nous mais de la politique sociale et fiscale

de la France, sont au centre de nos préoccupations. Compte tenu de l'existence de ces mesures pénalisantes pour la profession (taxe carbone, taxe PL kilométrique...), il m'a semblé très naturel de me rapprocher de la FNTR pour discuter sur une plateforme commune. J'avais à l'époque beaucoup de respect et d'amitié pour Patrick Vermet-Deroches, qui avait le même profil que moi. Ni sectaire ni poujadiste. Et donc nous avons travaillé ensemble sur un tas de sujets.

» L'O.T. : Et donc...

Ph. G. : Lorsque la taxe carbone a été imminente, on a décidé, au Medef, de constituer un groupe puissant pour faire du lobbying. On a invité la FNTR, qui n'est pas adhérente du Medef. Nous avons bien travaillé et communiqué ensemble. En revanche, sur des sujets comme la douane, la supply chain ou l'intentionnel, je n'ai jamais discuté avec la FNTR car je considère que ce n'est pas leur fonds de commerce. Puis, arrivent ces négociations sur le social. Nous en avons parlé avec Jean-Christophe Pic, président de la FNTR, j'ai beaucoup de respect pour lui, mais je considère que ce n'est pas un patron de fédération. On ne le voit jamais dans les réu-

nions. Le patron, c'est Jean-Paul Deneuille. Sur l'accord social du 14 décembre, lorsqu'on en discutait en coulisses avec la FNTR au cours des négociations, on était à un « pouième » de l'accord. Eux avaient les mêmes mandats que nous mais ils se sont fait sortir des négociations finalement pour le 0,5 % qu'ils ont refusé.

» L'O.T. : Combien de démissions avez-vous recensées depuis la signature ?

Ph. G. : Une trentaine de démissions ont été recensées, qui n'ont pas toutes été motivées par l'accord social. Mais je ne désespère pas de faire venir certaines entreprises chez TLF... N'oubliez pas quelques arrivées comme Geodis BM ou UPS. D'un point de vue plus général, nombre d'adhérents quittent les organisations professionnelles pour des raisons financières. Les cotisations sont désolées mais jugées sur leur utilité.

» L'O.T. : Les comptes de TLF ont-ils pâti des démissions d'éminents adhérents, comme Dentressangle, De Rijke, EB Trans... ?

Ph. G. : Entre les démissions et les arrivées, nous constatons un manque à gagner de 300 000 € sur un budget annuel de 3,5 M€.

» L'O.T. : Que répondez-vous à ceux qui disent que la SNCF et Geodis ont pris le pouvoir chez TLF ?

Ph. G. : Que c'est un faux débat ! Toutes les entreprises chez TLF sont traitées avec les mêmes égards, que leurs fonds ou la typologie des investisseurs soient privés ou publics. De ce fait, l'État est-il plus critiquable dans son action et ses projets que des fonds privés ? Je crois que non. Dans sa politique générale, Nicolas Sarkozy a choisi de permettre la constitution d'un grand groupe français d'envergure mondiale, réunissant la SNCF et Geodis. Il faut en tenir compte.

» L'O.T. : L'Unostra est-elle encore à vos yeux un interlocuteur légitime ?

Ph. G. : Je considère que l'Unostra est la division « petites entreprises » de la FNTR. Elle n'est plus représentative. Mais ce n'est pas à moi de le décider, comme la FNTR a pu le faire avec l'OTRE. Cela dit, même si cette organisation ne représente plus grand chose, ses dirigeants sont toujours autour de la table.

» L'O.T. : Et que devient l'UPR, créée en 2003, avec l'Unostra, l'Afri et l'OTRE ?

Ph. G. : Nous avons toujours soutenu la reconnaissance de l'OTRE. J'ai toujours dit à la FNTR que OTRE était un syndicat qui représentait une partie non négligeable du secteur. J'ai demandé à ce que les dirigeants de l'OTRE soient présents dans tous les organismes paritaires. Be marid Lataste et moi n'avons pas l'intention de dissoudre l'UPR. Je pense qu'il y aura une modification substantielle dans le paysage patronal : n'oublions pas les voyageurs, les démenageurs, les professions qui ne sont pas systématiquement issues du TRM. Sous quelle forme ? Je ne sais pas encore. Il n'est pas concevable que dans certains organismes on puisse avoir à la fois la FNTR et l'UFT comme représentants. Pourquoi pas un UFT bis regroupant d'autres fédérations et d'autres métiers ?

» L'O.T. : Certains observateurs font référence au rôle de la franc-maçonnerie dans la mise en place des États Généraux. Laquelle vous aurait investi de la mission de favoriser un mieux-disant social dans le TRM. Qu'en est-il ?

Ph. G. : C'est du pur fantasme. On donne des pouvoirs à la franc-maçonnerie qui sont totalement surréalistes. Il y a beaucoup de transporteurs qui sont francs-maçons tout comme qu'il y en a dans le bâtiment. Si j'ai accepté la présidence de TLF, ce n'est pas dans le cadre d'une mission des francs-maçons, c'est évident. J'avais fait la promesse à Alain Bréau et Alain Fauqueur, lorsqu'ils étaient coprésidents de TLF, de leur succéder. J'ai été désigné par un groupe de réflexion que les deux Alain ont mis en place.

Par ailleurs, l'allusion à une répartition du « boulot » entre TLF et la FNTR n'est pas nouvelle. Lorsque j'ai tendu la main à la FNTR, on a dit : « il veut fusionner les deux organisations avec le but de créer un bloc routier ». Pour tout dire, je trouve ballot qu'on ne puisse pas œuvrer ensemble parce que nous avons en notre sein des entreprises qui ont des capitaux détenus par l'État.

» L'O.T. : Vous avez émis des réserves sur la représentativité de l'AUTF avant les États Généraux. Mais avec qui d'autres discuter ?

Ph. G. : Dans les sous-groupes de travail, on fait intervenir les représentants des fédérations qui sont au Medef. L'AUTF, ce sont des acheteurs de transport. L'acheteur de transport on sait pour quoi il est payé en entreprise : pour faire baisser les prix. L'AUTF est donc représentative jusqu'à une certaine limite. Moi ce que je veux simplement, c'est que les présidents des fédérations de chargeurs, ainsi que les commissionnaires, soient conscients, en participant aux États Généraux, de la difficulté dans laquelle se trouvent les transporteurs. Si j'ai contribué d'une manière ou d'une autre à augmenter le revenu des salariés dans le cadre des accords de décembre, si par ce biais-là on a augmenté de façon relativement significative selon les uns ou les autres, le prix de revient du transport, il est évident que les voitureurs qui dépendent de commissionnaires ou de chargeurs doivent être aidés en la matière. Et mon idée est de revoir le contrat type de sous-traitance, c'est de revoir tout ce qui touche à la formation des conducteurs...

« L'HISTOIRE DU CABOTAGE, C'EST DU PIPEAU. ON PARLE DE 3,5 À 4 % SUR DES MARCHÉS QUE L'ON A ABANDONNÉS DEPUIS LONGTEMPS. »

Pour les aider, il faut que s'instaure un respect tripartite : transporteur, commissionnaire et chargeur. On est en train de proposer un principe selon lequel en cas de rupture de contrat, celle-ci soit indemnisée en fonction du pourcentage de chiffre d'affaires que cela représente dans l'entreprise et de l'ancienneté de la relation entre le transporteur et le donneur d'ordres.

» L'O.T. : Les organisations professionnelles de chargeurs rappellent que les questions commerciales et tarifaires ne relèvent pas de leurs prérogatives. Logique ?

Ph. G. : Ce que j'essaie de faire, c'est d'élever le débat. Nos discussions « à la noix » entre transporteurs, ou transporteurs et chargeurs, cela n'a aucune chance d'aboutir si on ne se met pas tous d'accord. L'idée est simple : on est autour de la table avec des chargeurs et l'État. Si les chargeurs ne sont pas présents, la réunion n'a pas lieu. Les chargeurs ont aussi des demandes vis-à-vis de l'État. On n'est pas dans une dynamique à l'heure actuelle où l'on peut de façon intelligente concevoir les choses et faire des propositions

de façon naturelle. Et bien tant que l'on ne sera pas capable de le faire, il faudra adopter des mesures coercitives. Et les chargeurs savent qu'ils sont attendus au coin du bois. Il n'y a pas d'aménité particulière vis-à-vis des chargeurs, ce sont eux qui nous font bosser. Sans eux on n'est rien, on est mort. La réciproque est vraie également. D'où ma volonté de rétablir les équilibres fondamentaux avec ceux qui sont économiquement puissants.

» L'O.T. : Plutôt que de chercher une hypothétique solution du côté des chargeurs, ne faut-il pas plutôt revoir le cadre législatif de cette profession pour assainir et lui permettre de retrouver de la compétitivité ?

Ph. G. : C'est une tension qui existe actuellement. Au tribunal de commerce, on a mis en place toute une série de mesures sur la prévention des difficultés, y compris sur les histoires de mandat *ad hoc*, conciliation, où l'on négocie des moratoires avec des fournisseurs y compris l'État. À l'heure actuelle, dans ces moments de crise, les gens deviennent féroces entre eux et ont une tendance naturelle à dire « laissez-les crever les malades ». Ce qui est grave... Mais si on est dans un système libéral total, je ne crois pas non plus que ce soit la solution idéale, laisser mourir tous ceux qui sont en difficulté conduirait dans un premier temps à une diminution des véhicules sur la route. Mais s'il n'y a pas la culture correspondante pour l'augmentation des prix du fait de la rarefaction des camions par rapport à une offre qui est toujours la même, cela ne sert à rien. Les gens continueront à travailler avec des taux de misère et on retrouvera les mêmes.

Deuxième écueil possible : les entreprises qui sont structurées, quand le dirigeant va voir disparaître 10 % de la population des artisans que va-t-il faire ? Il va aller voir son banquier et son constructeur et remettre 2-3 camions sur la route. Et du coup, d'un avantage lié à l'offre et la demande du marché, on va se retrouver avec une compensation naturelle. C'est ce qui se passe depuis 4 générations de transporteurs ! Et ce n'est même pas les étrangers qui viennent nous manger sur le dos. Car franchement l'histoire du cabotage c'est du pipeau. On parle de 3,5 à 4 % sur des marchés que l'on a abandonnés depuis longtemps...

» L'O.T. : Après le Grenelle de l'Environnement et malgré la réforme compliquée de la SNCF, croyez-vous encore au report modal ?

Ph. G. : Chez TLF, on a toujours été en faveur du report modal. Premièrement, si on reporte à 5 % sur d'autres modes, c'est toujours ça de gagné pour redonner de la fluidité, de l'espace sur les routes et cela permettra au TRM d'être moins pénalisé par des temps d'attente non productifs.

Deuxièmement, on est dans un système où l'environnement est une dimension politique, économiquement de plus en plus importante. Troisièmement, il y a une pertinence pour tous les modes. Personnellement je n'oppose pas les modes, ils sont complémentaires. Une autoroute ferroviaire type Lorry-Rail pour du transit entre pays européens, ça me paraît pertinent, une autoroute de la mer qui partirait de Barcelone pour rejoindre de Rome, c'est également pertinent. Maintenant, inventer systématiquement – parce que c'est la mode – des systèmes pour mettre des camions sur des trains, sur des péniches... pour le simple fait d'afficher un effort substantiel en vue de préserver la planète, pour moi c'est du pipeau !

Le report modal va exister, mais dans des proportions qui sont totalement différentes de celles annoncées par M. Borloo. Quand on pense qu'au début du Grenelle il a dit « dans 20 ans il n'y aura plus un camion sur les routes en France », il n'y a que lui qui y croit !

» L'O.T. : TLF va-t-elle conserver sa participation dans Lorry-Rail ?

Ph. G. : TLF n'a pas vocation à y rester. Je suis content le fait qu'une fédération soit actionnaire dans des systèmes de bourse de fret, dans des systèmes de transport alternatif et autres. Chez Novatrans, ça ne m'intéresse pas. Que des adhérents de ces fédérations soient actionnaires me paraît naturel, mais pas une fédération en propre. Surtout dans le contexte actuel : actionnaire minoritaire pour faire quoi ? Pour être autour de la table, pour bénéficier de voiture de fonction ? Ça ne sert à rien...

» L'O.T. : Estimez-vous que Lorry-Rail a démontré sa pertinence ?

Ph. G. : Il est pertinent. Ce qui pêche : c'est la personnalité d'un certain nombre d'individus. Les gens recherchent des galons et de la reconnaissance. Dans la politique de report modal, on a dit qu'il faut un système Novatrans avec des caisses mobiles, un système Lorry-Rail avec des camions sur des wagons Modalohr... et on voit globalement que ça ne fonctionne pas car ça nécessite de mettre en œuvre trop d'opérateurs, trop de systèmes, d'impliquer trop de personnel... Depuis longtemps je plaide pour un système de trains mixtes et complets. Si on veut un minimum de report modal, il faut massifier et prendre tout ce qui bouge et qui a des wagons sans pneus. Ce qui compte ce n'est pas le système, ce sont les bases, c'est l'interconnexion entre les différents modes à l'intérieur même du mode ferroviaire. Tant que l'on sera sectaire – avec un train bloc de conteneurs, un train bloc de remorques... – on ne servira pas car il n'y a ni le volume ni le service. Et SNCF n'est pas responsable de tous les maux.

» L'O.T. : TLF doit ouvrir un bureau à Bruxelles en 2010. Où en êtes-vous ?

Ph. G. : Comme je l'ai promis, l'ouverture aura bien lieu avant la fin de l'année. Depuis le mois de mars, je suis membre du bureau du CLECAT (Association européenne pour le transport, la logistique, le freight forwarding et les services douaniers). Nous pouvons échanger avec nos collègues européens et être introduit à la Commission européenne. TLF a vocation à peser davantage à Bruxelles. Dans un premier temps, nous travaillerons avec un cabinet de lobbying de manière à nous familiariser avec les coulisses des institutions européennes. Il faut reconnaître qu'il est compliqué de recruter un profil qui puisse représenter à distance tous les métiers de TLF.

» L'O.T. : Les distorsions de concurrence et disparités des lois domestiques dans l'espace économique européen demeurent. Croyez-vous encore à l'harmonisation européenne ?

Ph. G. : Nous savons que lorsque nous voulons faire une réforme de la TIPP, l'accord des 27 États membres s'impose. Cela nous concentre au premier chef car les entreprises en subissent les conséquences financières. Nous avons contourné un peu l'obstacle avec la clause de répercussion fiscale. En dehors des taxes nouvelles comme la taxe carbone, la seule variable d'ajustement c'est le social. Nous nous sommes opposés à la taxe carbone. Si nous n'avions pas eu le soutien des industriels, cela aurait été difficile. La transposition du droit européen dans le droit français est loin de donner satisfaction. Par rapport à nos voisins allemands, nous courons le 100 mètres avec des semelles de plomb. Notre rôle consiste à travailler avec le ministère de l'Économie et des Finances en France et avec le commissaire européen chargé des Transports, Siim Kallas à Bruxelles. L'Europe ne se réduit ni à l'harmonisation de la monnaie ni à la libre circulation des biens et des personnes. C'est aussi un espace pour le droit social. L'harmonisation est bloquée aujourd'hui : le but n'est pas de passer



« UNE TRENTAINE DE DÉMISSIONS ONT ÉTÉ RECENSÉES. MAIS JE NE DÉSESPÈRE PAS DE FAIRE REVENIR CERTAINES ENTREPRISES CHEZ TLF... »

de 0 à 100 en une seconde mais d'impulser un mouvement. Si on redonne de la compétitivité aux entreprises par une transposition correcte dans le droit national, on pourra s'engager avec les partenaires sociaux à rétroceder une partie de ces avantages. Un système de compromis est acceptable. C'est d'ailleurs le discours du Medef. ●

Propos recueillis par la rédaction de L'Officiel des Transporteurs
Photos : David Delion



LE QUESTIONNAIRE

Bernard Pivot a formulé 10 questions qu'il posait à ses invités à l'émission Bouillon de culture. Philippe Grillot s'est prêt à jeu.

- | | | |
|--|--|--|
| 1) Votre mot préféré ?
« Projet » | 5) Le son, le bruit que vous détestez ?
« La complainte des râleurs » | 8) Le métier que vous n'auriez pas aimé faire ?
« Homme politique » |
| 2) Le mot que vous détestez ?
« Intolérance » | 6) Votre juron, gros mot ou blasphème favori ?
« Mort aux cons » | 9) La plante, l'arbre ou l'animal dans lequel vous aimeriez être réincarné ?
« Un lion » |
| 3) Votre drogue favorite ?
« Le travail » | 7) Homme ou femme pour illustrer un nouveau billet de banque ?
« Le Général de Gaulle » | 10) Si Dieu existe, qu'aimeriez-vous, après votre mort, entendre vous dire ?
« Salut l'amii ! » |



Le 18 juin, Philippe Grillot était reçu par la rédaction. De gauche à droite: Louis Guarino, Benoît Barbedette, Philippe Grillot, Slimane Boukezoula, Nathalie Arensonas, Anne Madjarjan et Stéphane Le Hénaff.