

Contribution de la Fédération Nationale des Transports Routiers au **débat national**



LA FNTR S'ENGAGE dans le débat



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

LA FNTR S'ENGAGE dans le Débat

Le Gouvernement a décidé d'organiser un Grand Débat qui permet de dialoguer sur des questions essentielles pour les Français. En tant que 1^{ère} organisation professionnelle représentative de la branche transport et logistique, la FNTR souhaite porter la voix d'un secteur qui compte près de 40 000 entreprises, pour la très grande majorité des TPE/PME et plus de 600 000 salariés. Un secteur qui sous-tend toute l'économie de notre pays.

Trois des quatre thèmes définis par le Gouvernement correspondent directement à des enjeux clés pour notre profession. Nous laissons volontairement de côté la thématique « Démocratie et Citoyenneté », qui concerne plus spécifiquement le citoyen à titre individuel.

Ainsi souhaitons-nous présenter les arguments, propositions et positions des professionnels du transport routier sur les thèmes de la transition écologique, de la fiscalité ainsi que des services publics de l'État.

Forte d'un maillage territorial unique dans la profession, la Fédération se mobilise depuis deux mois sur le terrain, participe à des réunions publiques, va à la rencontre de ses représentants, etc.

Une chose est certaine. La mobilisation qui a conduit à l'organisation de ce débat sans précédent est née d'un ras-le-bol fiscal et, quels que soient les choix et les orientations qui seront pris à l'issue de cette grande concertation, nous ne pouvons concevoir qu'elle se traduise par de nouvelles taxes qui viendraient peser une fois de plus sur les entreprises, l'activité, l'emploi et in fine le pouvoir d'achat.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM) CLÉ DE VOÛTE DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

QUELQUES CHIFFRES POUR COMPRENDRE D'EMBLÉE LE POIDS DU TRM ET SON LIEN ÉVIDENT AVEC L'ENSEMBLE DE L'ACTIVITÉ DE NOTRE PAYS :

Il s'agit d'un secteur indispensable à l'économie et à la vie quotidienne de nos concitoyens. 99% de ce que nous consommons dans notre vie quotidienne parvient à son destinataire en tout ou partie via le transport routier. Sans lui, une grande partie de nos besoins quotidiens ne pourraient être satisfaits. Il est même l'outil indispensable du recyclage de nos déchets. Le TRM est au cœur des enjeux de notre époque !

Près de
40 000
entreprises
sur le territoire français



53 Md€
Milliards d'euros
de chiffre d'affaires

99%
de nos besoins
quotidiens transportés
par la route



78%
des volumes transports
sur moins de 150 km
dont 57% sur moins de 50 Km

Secteur qui emploie
400 000
personnes
en 2017



Près de
55 000
emplois à pourvoir en 2019,
dont plus de 38 000 pour départs
en retraite et plus de 15 000 besoins
pour création nouveaux emplois

Le TRM est un **acteur de la vie des territoires** et un **outil de leur prospérité**, car il permet à toutes les zones du territoire national d'accéder aux marchés régionaux, nationaux et internationaux.

Il assure le **désenclavement des zones géographiquement défavorisées**. Le TRM contribue fortement à la réduction des obstacles territoriaux et des inégalités géographiques. Transport de proximité, le TRM rend la consommation et la production possibles en tous lieux.

La localisation des entreprises de TRM est particulièrement importante dans les zones fragiles. **Elles contribuent efficacement à freiner le déclin de ces zones et peuvent participer à leur revitalisation.**

Il convient qu'il soit enfin reconnu comme un moyen de répondre aux besoins du quotidien et comme un **facteur de lien économique et social des zones rurales** ou les plus éloignées et démunies en réseaux d'infrastructures. Il s'agit d'une mobilité fondamentale, **clé d'égalité entre les territoires.**

1. NOS PRISES DE POSITIONS & PROPOSITIONS SUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE



LES ATOUTS DU SECTEUR ET SES ENGAGEMENTS

- Le transport routier achemine **4,4 millions de tonnes de marchandises chaque jour** avec des performances environnementales supérieures à celles de la voiture.
 - Les poids lourds ne représentent que **3% de la circulation routière en France**.
 - L'implication des poids lourds dans l'accidentalité représente moins de **3%**.
 - Les émissions des poids lourds français ne représentent que **6,7% des émissions de GES**.
 - En 20 ans, **les émissions de gaz polluants ont reculé de 75%**.
 - **La majorité des poids lourds est aux normes Euro V & VI** les plus récentes et les plus performantes. La consommation de carburant se réduit d'année en année (moins de 28 litres aux 100 kilomètres pour un véhicule de 44 tonnes contre 6 litres pour 100 kilomètres pour une voiture de 1,5 tonne), donc environ 4 litres/100 km/tonne pour une voiture contre 0,7 litre/100 km/tonne pour un camion, soit 5 fois moins.
 - **L'adoption du programme « Objectif CO2-les transporteurs s'engagent »**, par une Charte puis un Label, a permis la réduction des émissions de 2 millions de tonnes de CO2.
- Le secteur TRM connaît une véritable mue environnementale !** Elle se poursuit aujourd'hui dans le cadre du **Programme EVE** qui intègre l'ensemble de la supply chain, créant ainsi une émulation collective de l'ensemble des acteurs concernés.
- Les transporteurs sont engagés dans la transition énergétique par le **recours grandissant aux énergies alternatives, dont le GNV**. Et ils s'engagent notamment en investissant dans les véhicules à motorisation GNV, mais aussi dans les stations d'avitaillement.
 - **Le déploiement du BioGNV produit par méthanisation des déchets** (issus de l'industrie agroalimentaire, de la restauration collective, d'exploitations agricoles, d'ordures ménagères, ou encore de boues de stations d'épuration) est un **vecteur puissant de l'économie circulaire**.
 - **La distance moyenne de transport en France est de 130 km**, et si les transporteurs routiers sont eux-mêmes clients de la multimodalité, il n'en reste pas moins que cette réalité ne permet pas un report modal significatif pour la majorité des flux.

NOS PROPOSITIONS EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La Fédération promeut le principe d'un mix énergétique toujours davantage diversifié, qui répond aux enjeux prioritaires du réchauffement climatique et de la pollution de l'air, tout en permettant une indépendance nationale accrue en matière énergétique. Nous avons défini 4 axes principaux pour des mesures concrètes et des effets rapides en la matière :

- 1 Faciliter l'émergence d'une production massive de BioGNV en relation avec les territoires et notamment avec des techniques issues de la bio méthanisation des déchets agricoles dans le cadre d'une économie circulaire source nouvelle d'indépendance énergétique au niveau local et, dans de nombreux cas, de nouvelles sources de financements publics ;
- 2 Prolonger l'effort de déploiement d'un maillage efficace en points d'avitaillement GNV/BioGNV ;
- 3 Garantir au GNV/BioGNV un cadre fiscal et réglementaire propice à un essor accéléré ;
- 4 Valoriser économiquement les gains de CO2 des entreprises de TRM pour encourager le réinvestissement dans des solutions performantes sur le plan environnemental. Cette valorisation pourrait s'appuyer sur un certificat de Réduction d'Émissions cessible à des obligés à l'instar du dispositif CEE.

AXES COMPLÉMENTAIRES

- Reconnaître le GNV/BioGNV comme carburant professionnel en lui accordant l'extension du mécanisme de remboursement partiel ;
- Exonérer le BioGNV de TICPE, lui reconnaissant ainsi le caractère renouvelable et écologique que lui confère une empreinte carbone quasi nulle ;
- Garantir, sur la durée, l'utilisation du GNV/BioGNV dans les Zones à Faibles Émissions ;
- Encourager la Recherche & Développement en France sur le GNV/BioGNV et inscrire durablement dans la nouvelle Stratégie Nationale Bas Carbone sa trajectoire pour la mobilité utilitaire ;
- Associer les territoires à l'émergence d'une filière de production BioGNV en donnant aux collectivités locales la compétence pour investir dans des stations d'avitaillement GNV/BioGNV et soutenir le développement de la mobilité propre par des aides à l'acquisition principalement orientées vers les acteurs socio-économiques des territoires.

2. NOS PRISES DE POSITIONS & PROPOSITIONS SUR L'ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS



Un sujet revient systématiquement dans le discours de tous les entrepreneurs du secteur. Ils souhaitent pouvoir se concentrer au maximum sur leur cœur de métier et se voir faciliter leurs démarches au quotidien sans perte de temps ni d'argent sur des obligations chronophages. Le TRM est un secteur économique fondamental, qui recrute et doit pouvoir déployer ses atouts sans entrave au quotidien.

NOS PROPOSITIONS D'OPTIMISATION :

FACILITER LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONDUIRE

Depuis plusieurs mois, la FNTR s'est de nouveau mobilisée auprès des pouvoirs publics, notamment auprès du Ministre de l'Intérieur. Le constat demeure pourtant alarmant : début septembre 2018, la délivrance de titres professionnels d'avant l'été ne permettait toujours pas à leurs titulaires d'obtenir leurs permis de conduire définitifs.

Cette situation est insoutenable dans la mesure où elle freine l'activité des entreprises de transport routier, dans un contexte de concurrence particulièrement forte et qu'elle vient contrecarrer les efforts en matière d'emploi et de recrutement dans le secteur : des personnels s'étant engagés dans une formation professionnelle leur

donnant accès à une employabilité immédiate en sont réduits à ne pas pouvoir conduire, voire les contraints à accepter un autre emploi qui les détourne de leur projet.

La FNTR considère qu'il est plus qu'urgent que la délivrance des permis soit immédiate (ou à tout le moins dans un délai très resserré), ou qu'il soit permis aux conducteurs disposant du titre professionnel de conduire, par la remise d'un document d'autorisation provisoire de conduite valable jusqu'à l'obtention du permis définitif sur le territoire français.

De même et dans le cadre des renouvellements de permis, il faut faciliter et accélérer les démarches en lien avec l'ANTS.

PROMOUVOIR LES FORMATIONS ET SÉCURISER LE PARCOURS DES CANDIDATS

Communiquer autour des difficultés de recrutement du secteur du transport routier (marchandises et voyageurs) et promouvoir les formations qualifiantes permettant d'exercer le métier de conducteur routier professionnel (Formation Initiale minimale obligatoire dite « FIMO » ou Titre professionnel) ;

Sécuriser le parcours de formation et d'intégration du conducteur à l'entreprise en

mettant en place un mécanisme de remboursement de la formation en alternance par l'entreprise qui débaucherait le conducteur à la fin de sa formation. Il s'agit d'introduire une clause de dédit formation, ou d'un remboursement par l'entreprise ayant débauché le candidat de ses coûts de formation, ce qui devrait éviter le départ des candidats formés vers d'autres entreprises.

AMÉLIORER LE TRAITEMENT DES CERTIFICATS D'IMMATRICULATION

La réforme du traitement des certificats d'immatriculation s'est traduite par un arrêt brutal des guichets dans les préfectures, sans véritable période de transition. Là encore, les professionnels du transport routier ont été oubliés par l'ANTS (Agence Nationale des Titres sécurisés), ce qui s'est concrétisé par l'impossibilité pour les entreprises d'effectuer les opérations usuelles

liées à l'immatriculation des véhicules, notamment lors de changement de propriétaire. En dépit des messages répétés auprès du Délégué interministériel en charge de ce dispositif, les améliorations annoncées tardent à se concrétiser, au détriment des entreprises de notre secteur. Des solutions doivent être trouvées.

OPTIMISER LA RÉCOLTE DE DONNÉES LORS DES ENQUÊTES, NOTAMMENT CELLES INDUISANT DES AMENDES POUR LES PROFESSIONNELS

Nos professionnels sont très largement sollicités par différents services de l'État pour contribuer à des enquêtes permettant de faire remonter un certain nombre d'informations sectorielles d'importance. Ces enquêtes essentielles, mais forcément chronophages et parfois redondantes

sont néanmoins susceptibles de faire l'objet d'amende pour les entreprises qui n'y répondent pas. Nous proposons une optimisation de ce système avec la mise en place d'une enquête annuelle, simplifiée et centralisée.

FACILITER LE REPORT DES ÉCHÉANCES FISCALES ET SOCIALES EN SÉCURISANT LES « EFFETS SECONDAIRES » NÉFASTES POUR LES ENTREPRISES

Lorsqu'il y a demande de report de la part de l'entreprise, il convient qu'il n'y ait pas application de la procédure d'inscription de privilège sur l'entreprise, ce qui est généralement pratiqué dans cette situation. L'inscription de privilège impacte directement la cotation de l'entreprise auprès des établissements bancaires.

Par ailleurs, le report met en péril la délivrance de l'attestation de vigilance par les services de l'URSSAF. Il convient que des consignes de tolérance soient données afin que ce document indispensable dans les relations contractuelles en sous-traitance puisse être délivré aux entreprises qui le réclament et qui s'acquittent de leurs échéances dans le cadre d'un accord.

ASSURER L'HOMOGENÉITÉ ET LA COHÉRENCE DES DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ENTREPRISES EN MATIÈRE SOCIALE

Ce point comporte deux aspects :

- Dans son premier aspect, il implique que les extensions d'accords de branche soient réalisées par les services de l'administration, dans des délais resserrés, de manière à éviter toute distorsion de concurrence entre entreprises ;
- Dans son second aspect, il implique que soient sécurisées les règles de droit de la sécurité sociale applicables aux entreprises en garantissant une interprétation uniforme des URSSAF par le biais des positionnements de l'ACOSS.



3. NOS PRISES DE POSITIONS & PROPOSITIONS SUR LA FISCALITÉ ET DÉPENSES DE L'ÉTAT



Les entreprises de transport routier sont **4,5 fois plus taxées que celles des autres secteurs économiques**. Elles sont soumises à 4 types de fiscalité : sur le véhicule, sur le gazole, sur la circulation et sur l'entreprise elle-même.

La TICPE sur le gazole est le premier impôt payé par le transport routier. Elle représente chaque année plus de 2,5 milliards d'euros.

La TICPE (fiscalité sur le carburant) est appliquée à l'ensemble des usagers de la route, elle rapporte plus de 39 milliards d'euros en 2018 à l'État et rapportera plus de 41 milliards d'euros en 2022. 1 centime de TICPE représente 500 millions d'euros pour l'État.

La TICPE a pour vocation première le financement des infrastructures. 30 milliards permettent largement de financer la régénération et la modernisation des infrastructures.

Il appartient donc à l'État de mieux flécher les recettes vers la régénération et la modernisation du réseau, et non pas aux entreprises de payer davantage.

Taxer une fois de plus le Transport Routier de Marchandises, secteur clé et moteur de l'économie et de la dynamique des territoires, consisterait à ruiner la compétitivité des entreprises de transport et prendre le risque de voir remplacer les camions français par des camions étrangers ! La France a déjà perdu 80% de ses marchés à l'international et est l'un des pays les plus cabotés en Europe. Cela ne peut plus continuer.

Il est inacceptable que le secteur du Transport Routier de Marchandises soit pointé du doigt alors qu'il contribue déjà plus que de raison à la fiscalité sur le carburant.

Il est par ailleurs inadmissible d'avoir depuis des mois mis en avant la nécessité de taxer les camions étrangers, alors qu'il est patent que l'effort ne sera finalement demandé qu'aux transporteurs nationaux dont la compétitivité est en berne.

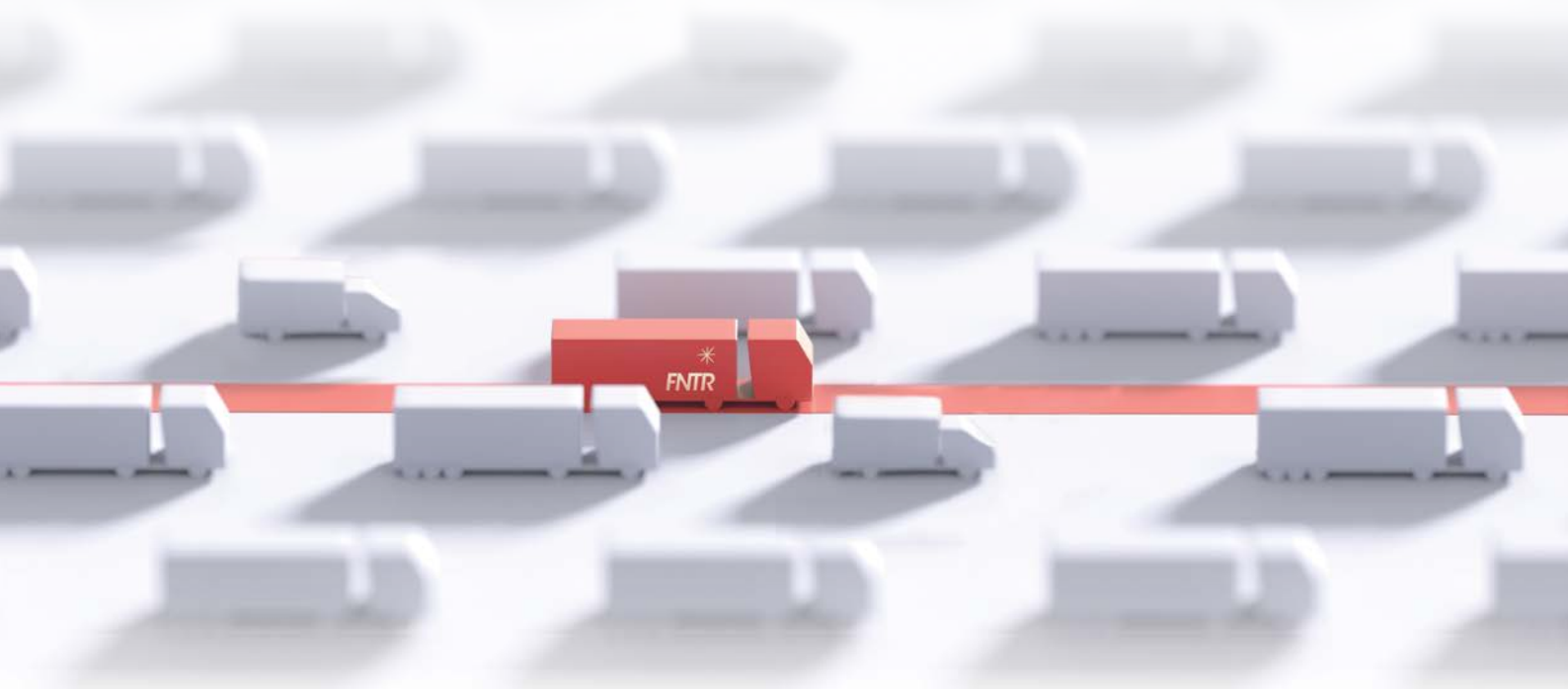
EN SYNTHÈSE,
cela constituera pour le secteur
un point non négociable :

- non au retour de l'écotaxe
- aucune vignette
- non au rachat de notre compensation sur le carburant professionnel

EN RÉSUMÉ PAS DE NOUVELLE TAXE !

PROPOSITIONS DE LA FNTR EN MATIÈRE DE FISCALITÉ ET DÉPENSES PUBLIQUES :

- Réaliser un audit indépendant pour savoir comment sont utilisées les recettes de la route.
- Identifier les 4cts par litre de carburant de TICPE en substitution à l'écotaxe comme la contribution du secteur au financement des infrastructures.
- Sécuriser la fiscalité des entrepôts.
- Ne pas augmenter la fiscalité du GNR ou, si des augmentations sont prévues, s'assurer qu'elles soient progressives et assorties d'un mécanisme de répercussion sur les prix.
- Créer, en lien avec les douanes, une carte d'achat de gazole directement détaxé de la TICPE pour améliorer la trésorerie des entreprises.



EN CONCLUSION

*Le Transport Routier de Marchandises est un secteur vital à bien des égards pour l'économie française. De façon directe comme indirecte, il est à la fois **créateur de richesses, d'échanges et d'emplois**. Il est aussi un facteur de **désenclavement territorial et social** de nos territoires et donc un vecteur de la cohésion nationale. Pour assurer ce rôle, les politiques publiques doivent permettre la modernisation du secteur afin de lui rendre toute sa compétitivité bien entendu avec des mesures transversales aux différents secteurs d'activité en France, mais aussi par toutes les mesures dédiées présentées dans ce document.*

*La modernisation du secteur, en vue d'une **meilleure compétitivité des entreprises**, requiert également de renforcer l'attractivité des métiers et de prolonger l'engagement des entreprises de transport routier dans une démarche de développement durable. Cela doit être notre effort commun.*

Ce secteur ne demande pas à être aidé financièrement, mais s'opposera sans relâche aux vieilles solutions qui consisteraient à en faire encore une fois la vache à lait budgétaire de l'État. Plus jamais nous ne l'accepterons.

Il y a plus de 400 000 emplois en jeu.



FNTR

**FÉDÉRATION NATIONALE
DES TRANSPORTS ROUTIERS**

Immeuble Le Cardinet
8 rue Bernard Buffet
75017 Paris

T. 01 44 29 04 29

www.fntr.fr

 @FNTR



LA MOBILITÉ EST EN NOUS