



# Propositions de la FNTR pour un plan de relance du secteur du transport routier de marchandises

Avril 2020

---

<b>CONSTATS</b> .....	2
➤ Constat N°1 - Pendant le confinement, env. 84 % des entreprises du transport routier de marchandises en arrêt total ou partiel .....	2
➤ Constat N°2 - Le Transport routier de marchandises face à la diminution des prix : entre surcapacité de l'offre et baisse de la demande .....	3
<b>LES PROPOSITIONS DE LA FNTR</b> .....	3
1. Problématiques des coûts fixes liés aux camions à l'arrêt et nouvelles mesures sanitaires.....	3
2. Le report au 1er janvier 2022 de l'augmentation de la fiscalité professionnelle de 2cts par litre de carburant .....	4
3. L'annulation de charges pour la période mars à juin .....	4
4. Prolongation du dispositif exceptionnel d'activité partielle .....	5
5. Poursuite de la transition écologique et signature du contrat de transition énergétique .....	5
6. Prorogation de divers délais en cas de reconfinement.....	6
7. Standardisation de l'accueil des conducteurs .....	6
8. Mesures sur la formation professionnelle .....	6
9. Déplafonnement et pérennisation de la déduction forfaitaire spécifique (DFS) .....	6
10. Continuité du TRM au sein de l'Union Européenne.....	7
11. Prêt Garanti par L'Etat - PGE « Investissement TRM » .....	7
12. Un dispositif dédié à la reprise d'entreprise .....	9
<b>ANNEXE : Prêts aux entreprises – Principaux ratios bancaires</b> .....	10

## CONSTATS

---

- **Constat N°1** - Pendant le confinement, env. 84 % des entreprises du transport routier de marchandises en arrêt total ou partiel
- 

Pendant la période de confinement, plus de 80% des entreprises se sont trouvées à l'arrêt partiel ou total de leur activité (57% en arrêt partiel et 27% en arrêt total).

Au cours de ces semaines, les chefs d'entreprises déclarent avoir perdu en moyenne 48 % de CA et près d'un quart des entreprises en ont perdu plus de 75 % ! En moyenne, 52 % des camions sont à l'arrêt sur l'ensemble du territoire.

**Le secteur du transport routier de marchandises est très hétérogène et la situation de chaque entreprise dépend fortement de son portefeuille client.** D'une part, l'activité des entreprises qui transportent de l'alimentaire, des aliments pour les animaux, des animaux vivants et marchandises sous-température dirigée connaissent une stabilité de leur activité voire une période de tension. A noter qu'en France, seulement 5% des entreprises de transport ont pour client le secteur alimentaire. De l'autre, la très grande majorité des entreprises, par exemple liées au secteur de l'automobile, de l'industrie, de la construction, ou encore le déménagement et de la livraison des meubles se trouvent presque à l'arrêt total de leurs activités.

De plus, parmi le 70 % des entreprises qui ne se trouvent pas à l'arrêt total, **49 % des transporteurs enregistrent des départs ou des retours à vide ainsi que des difficultés de logistique.** Cela impacte fortement les coûts. Le CNR estime ainsi qu'une entreprise réalisant de la « longue distance ensemble articulé » faisait en moyenne 13,5% de kilomètres à vide avant la crise. Si cette même entreprise réalise aujourd'hui 25 % de kilomètres à vide, **cela engendre un surcoût de 15,3 % sur chaque kilomètre réalisé par rapport à la situation avant crise sanitaire.**

Ces problématiques dégradent fortement les marges des entreprises qui étaient déjà en diminution depuis plusieurs années. En 2018, le taux de marge brute d'exploitation des entreprises du TRM était de 5,8 % contre 7,1 % en 2016 et de 8,3 % en 2007. **Une diminution qui impacte directement la capacité d'investissement des transporteurs** alors même qu'ils sont soumis à de nombreuses injonctions en matière environnementale et de sécurité routière.

Les chefs d'entreprise sont très inquiets pour leur activité future. L'incertitude sur les conséquences de sorties différenciées par département du confinement joue indubitablement et de façon prononcée sur les prévisions des chefs d'entreprises sur l'avenir.

Compte tenu des annonces du Premier Ministre concernant les modalités de reprise, il importe de rappeler que toutes les entreprises de transport routier de marchandises, quelle que soit leur localisation, seront amenées à exercer leur activité sans restriction.

Cependant, un déconfinement différencié par département pourra être de nature à favoriser certaines entreprises, et en défavoriser d'autres, tant en termes d'activité économique que de gestion de leurs personnels.

Etant un secteur de service stratégique pour l'économie, le transport routier de marchandises dépend fortement de la <b>libre circulation de tous les types de marchandises partout sur le territoire</b> afin de garantir l'approvisionnement des 67 millions de Français, mais aussi de permettre la reprise de l'ensemble des autres secteurs économiques suite à la période de confinement.
---

- **Constat N°2** - Le Transport routier de marchandises face à la diminution des prix : entre surcapacité de l'offre et baisse de la demande
- 

Dans le transport routier de marchandises, 27 % des entreprises ne roulent plus du tout et 57 % se trouvent à l'arrêt partiel à cause de la non-activité/ sous-activité de leurs clients.

Certains secteurs-clients anticipent une reprise de l'activité lente après le confinement. Dans le secteur automobile et de la construction par exemple, les chefs d'entreprises considèrent que la chaîne de production-livraison-commercialisation demeura bien en deçà de ses capacités pendant de nombreux mois avant de revenir à la normale.

**Par conséquent, le TRM risque de se trouver en situation de surcapacité en matière d'offre après le 11 mai. Une distorsion du marché qui entraînera mécaniquement une baisse des prix de transport.**

En moyenne, le coût de revient par kilomètre dans le secteur est de 1,30 euros. Dès aujourd'hui, des clients n'offrent que la moitié du prix pour le même trajet, soit 60 centimes d'euro par kilomètre. Ce type de comportement va s'accroître après le confinement. En effet, des clients ont d'ores et déjà demandé à leurs transporteurs de faire un effort sur les prix allant de 10 à 25% !

En plus de la faible ou absence d'activité liée au COVID-19, les chefs d'entreprises du transport routier de marchandises ne peuvent se permettre d'accepter ces demandes qui auront pour effet de les faire travailler à perte.

## **LES PROPOSITIONS DE LA FNTR**

---

### **1. Problématiques des coûts fixes liés aux camions à l'arrêt et nouvelles mesures sanitaires**

---

Avec la moitié du parc des camions à l'arrêt en moyenne, les entreprises du TRM continuent néanmoins de supporter des coûts fixes notamment en matière de détention et des véhicules.

Parmi les différents modes de financement des entreprises, plus de 80 % des entreprises financent l'investissement des camions avec un emprunt ou un crédit-bail. Selon le CNR, la détention de matériel correspond entre 8 et 10 % du coût de revient. Un coût que les entreprises peuvent difficilement assumer en raison du manque d'activité.

Il faut signaler aussi que le coût de détention du matériel a augmenté progressivement ces dernières années, notamment avec la hausse de l'investissement en nouvelles technologies qui génère une inflation importante des prix de matériel.

Par ailleurs, les entreprises qui louent leurs véhicules avec conducteur ont généralement des contrats de longue durée comportant des coûts fixes et des coûts variables. Les véhicules sont ainsi dédiés aux clients et ne peuvent être affectés à d'autres transports. Du fait de la crise et de l'arrêt des trafics, les clients n'ont pas assumé la part des variables des contrats mais refusent également de payer les coûts fixes. Ce qui revient de fait à une suspension du contrat de location, lourde de conséquences financières pour les entreprises en question.

**La FNTR demande que dès lors que les contrats de location avec conducteur prévoient bien le paiement des coûts fixes, ceux-ci soient effectivement assumés par les clients.**

De plus, dès début mars, les entreprises du TRM qui ne se trouvaient pas à l'arrêt complet de leurs activités ont vu augmenter les coûts liés aux mesures sanitaires. Ces coûts ne comprennent pas seulement les coûts directs de l'achat de gel hydroalcoolique et de masques, mais aussi les coûts indirects induits. Il s'agit par exemple du rallongement des temps de chargement et de déchargement, des délais de transport, ainsi que le paiement des heures supplémentaires réalisées de ce fait par les conducteurs, des nouvelles prestations de nettoyage des locaux etc....

Nous estimons que les simples achats de matériels représentent d'ores et déjà 0,3 % du chiffre d'affaires HT.

Ces surcoûts ne peuvent pas être considérés comme temporaires et doivent donc sur la période faire l'objet d'une répercussion en pied de factures.

**La FNTR propose l'intégration d'un pied de facture spécifique COVID 19 intégrant les coûts liés à l'intégration obligatoire des mesures de prévention sanitaire au sein des entreprises de transport.**

## **2. Le report au 1er janvier 2022 de l'augmentation de la fiscalité professionnelle de 2cts par litre de carburant**

---

La Loi de Finances 2020 a instauré une hausse de deux centimes de la TICPE par litre de gazole pour les entreprises de transport routier de marchandises. Cette augmentation représente 180 millions d'euros, soit autour de 700 euros par camion par an. Dans le contexte actuel, ce déremboursement de deux centimes soulagerait fortement les entreprises qui se trouvent très fragilisées. Les organisations patronales ont demandé le report au 1er janvier 2022 de la diminution programmée de 2 €/hl de TICPE sur le gazole professionnel, mais cette demande a été refusée par les parlementaires dans la Loi de Finances Rectificative à ce stade.

Les dépenses en gazole pèsent entre 17 et 23 % de prix de revient des entreprises du transport routier. Avec l'augmentation des kilomètres parcourus à vide, les entreprises amortissent d'autant moins cette charge.

La TICPE n'étant pas proportionnelle au prix du carburant, la chute du prix du baril ne diminue pas proportionnellement le montant dû par les entreprises à l'état. De même, la diminution du gazole étant répercutée aux chargeurs dans la très grande majorité des contrats, cette diminution ne bénéficie pas non plus aux transporteurs. Le report de la hausse de cette fiscalité permettrait aux entreprises de ne pas assumer cette charge supplémentaire et favoriserait la reconstitution de leurs marges au bénéfice de leurs capacités d'investissement.

**La FNTR demande le report au 1er janvier 2022 de l'augmentation programmée de la fiscalité professionnelle de 2 centimes par litre de carburant.**

**La FNTR demande également le report de l'augmentation de la fiscalité sur le Gazole non routier et la fixation d'un nouvel échancier d'augmentation.**

## **3. L'annulation de charges pour la période de mars à juin**

---

Durant la période de confinement, le gouvernement a autorisé le report d'un certain nombre de charges fiscales et sociales.

Il apparaît que les entreprises ont enregistré, au cours de la période considérée, un chiffre d'affaires en forte baisse et un EBE dégradé. La reprise ne devant être que progressive, avec une activité ralentie, elles seront difficilement en capacité de reprendre l'échéancier normal de paiement, tout en assumant les charges reportées.

**La FNTR demande donc l'annulation des charges fiscales et sociales pour la période de mars à juin 2020**

#### **4. Prolongation du dispositif exceptionnel d'activité partielle**

---

La reprise de l'activité économique après le confinement sera compliquée pour la majorité des entreprises du secteur, notamment à cause de la reprise lente de leurs propres clients qui les empêcheront de tourner aux pleines capacités de leurs activités.

**Pendant cette période d'incertitude la prolongation du dispositif de chômage est indispensable pour permettre de dimensionner l'offre de transport à la demande.** Elle permet ainsi d'éviter des licenciements le temps que l'activité retrouve un niveau acceptable.

Le Premier Ministre dans sa déclaration du 28 avril a indiqué que le dispositif actuel serait maintenu jusqu'au 1<sup>er</sup> juin. Or, du fait que la reprise sera progressive sur plusieurs semaines, et pour éviter les licenciements il est indispensable de prolonger ce dispositif au-delà de cette date.

**La FNTR demande le prolongement du dispositif de chômage partiel pour le secteur au moins jusqu'à l'autonome. Cette mesure doit être prolongée au moins jusqu'à l'automne.**

#### **5. Poursuite de la transition écologique et signature du contrat de transition énergétique**

---

Le secteur du TRM est engagé dans la transition écologique depuis de nombreuses années, notamment la décarbonation du secteur. Sa participation dans le programme EVE (Engagements Volontaires pour la réduction des Emissions) et l'acquisition des véhicules des nouvelles technologies le démontre. Nous avons initié au début de cette année un dialogue concernant la signature d'un contrat de transition énergétique pour la filière et afin de continuer cette démarche, le secteur doit d'abord assurer la pérennité des entreprises dont la perte de chiffre d'affaire impacte lourdement leur trésorerie.

Un accompagnement de l'Etat est nécessaire pour continuer la transition écologique des entreprises du TRM.

Pour cela, **le contrat de transition énergétique négocié entre les services de l'Etat et les Organisations Professionnelles doit être signé.**

**Ainsi, la FNTR propose de prolonger le dispositif du suramortissement pour l'acquisition de véhicules à motorisation alternative au diesel pour une période de 5 ans.**

**De la même façon, le niveau de la TICPE sur le GNV doit être gelé sur la même période afin de donner de la visibilité aux entreprises.**

## **6. Prorogation de divers délais en cas de reconfinement**

---

Dans le cas d'une nouvelle vague de COVID-19 et d'un reconfinement partiel ou total, la FNTR souhaite que l'Etat soit en mesure d'assurer une prorogation immédiate des divers délais propres à assurer la continuité de l'activité du transport routier de marchandises : contrôles techniques, formations obligatoires, renouvellement des permis, des licences etc.

**La FNTR demande une prorogation des délais propres à assurer la continuité de l'activité.**

## **7. Standardisation de l'accueil des conducteurs**

---

Après plusieurs jours de grandes difficultés, des conditions plus acceptables d'accueil des conducteurs sur le réseau autoroutier ont pu être mises en place pendant le confinement (sanitaires, alimentation).

**La FNTR demande que l'attention soit maintenue sur les conditions d'accueil des conducteurs sur l'ensemble du réseau routier après le confinement.**

## **8. Mesures sur la formation professionnelle**

---

Afin de permettre tant aux organismes de formation qu'aux personnes en formation de pouvoir limiter les contacts, la généralisation de l'enseignement à distance doit être systématisé.

Les formations dispensées par des moniteurs internes d'entreprises doivent pouvoir à nouveau être réalisées dès lors que l'ensemble des mesures barrières et port des EPI sont bien respectés.

Par ailleurs, les formations de conducteurs sont co-financées par une ressource affectée prélevée sur les cartes grises.

Or, du fait de l'arrêt total des ventes de véhicules durant le confinement et un délai certain avant de retrouver les niveaux d'avant-crise, ce co-financement ne pourra pas intervenir aux niveaux attendus en 2020 pour soutenir le dispositif de formation.

**La FNTR demande à ce que des travaux doivent être entamés entre les services de l'Etat et la Profession pour trouver des solutions temporaires de financement.**

## **9. Déplafonnement et pérennisation de la déduction forfaitaire spécifique (DFS)**

---

Certaines entreprises peuvent bénéficier d'un abattement sur les sommes soumises aux cotisations sociales comme dans le cas de la déduction forfaitaire spécifique (DFS).

En 2020, les pouvoirs publics, ont décidé de plafonner à un certain taux la réduction générale des cotisations patronales, dites « réduction FILLON ».

Ainsi, un arrêté du 4 décembre 2019 a précisé que le montant de la réduction générale des cotisations, calculé sur la base des rémunérations abattues, ne peut excéder 130 % du montant de la réduction calculée sans application du même abattement.

Compte tenu de la situation actuelle, la FNTR demande à ce qu'un déplaçonnement soit acté par les pouvoirs publics, de manière à éviter de pénaliser les entreprises qui pratiquent la DFS ainsi que les salariés qui en bénéficient.

A tout le moins le système de la Déduction Forfaitaire Spécifique doit être maintenu, et non supprimé comme cela a été envisagé par les pouvoirs publics.

## 10. Continuité du TRM au sein de l'Union Européenne

---

- Assurer la continuité du transport routier dans l'UE et s'appuyer sur la solidarité européenne dans la relance
- Assurer, aussi longtemps que nécessaire, la continuation du principe des « Green Lanes » aux passages frontières de la France vers nos voisins européens et à travers les pays de l'UE ;
- Assurer, aussi longtemps que nécessaire, de manière harmonisée à travers les pays de l'UE la prolongation de validité des certificats et documents de contrôles, y compris la licence communautaire. La FNTR souligne également l'importance de l'e-CMR, outil idéal en cette période de distance sociale nécessaire ; la France a déjà adopté l'e-CMR mais la moitié seulement des Etats Membres a ratifié l'e-CMR ;
- La solidarité européenne aux secteurs en difficulté a rapidement été mise en place au travers de financements de la Banque Européenne d'Investissement, du programme SURE (aides européennes au chômage), ou encore au travers du Mécanisme Européen de Stabilité. Le transport routier de marchandises doit pouvoir également en bénéficier ; la reprise économique européenne dépendra directement du bon fonctionnement de notre secteur.

## 11. Prêt Garanti par L'Etat - PGE « Investissement TRM »

---

En matière de trésorerie, plusieurs dispositifs de soutien aux entreprises ont été mis en place pendant la crise.

### A. La suspension des échéances des crédits bancaires et des échéances des crédits-bails

Les banques sont à l'initiative de la suspension, pour six mois, des échéances des crédits bancaires et des échéances des crédits-bails.

Cette suspension, pour les crédits bancaires, concerne le capital et les intérêts.

A l'issue du délai de suspension, l'entreprise a la possibilité de conserver la durée initiale du crédit avec des échéances plus élevées ou, d'allonger la durée du crédit sur une période de six mois.

Cette initiative bancaire bienvenue engendre néanmoins deux difficultés pour les entreprises.

Ces dernières peuvent souhaiter poursuivre le paiement des intérêts et ne suspendre que la partie "capital" des échéances. Mais pour les banques cette solution est très complexe. Elle demande un traitement quasi manuel. Les banques ont donc tout intérêt à ne pas proposer cette option à leurs clients.

En ce cas, il est important de savoir à quel moment intervient la demande report des échéances.

En effet, au début du prêt, les échéances sont principalement constituées d'intérêt. Au fil du temps, la part du remboursement du capital augmente.

Plus la demande de suspension ou de report des échéances intervient au début de la durée de remboursement, plus la part des intérêts est importante.

Cette masse d'intérêt reportés vient s'ajouter à la première échéance de reprise des paiements.

Les montants peuvent être très importants pour un prêt qui a été accordé récemment. Là encore, il doit être possible d'étaler ces intérêts sur les échéances restantes ou de solliciter des échéances supplémentaires.

En ce qui concerne le crédit-bail, la seule solution est le ré étalement sur les échéances restantes. En effet, c'est contractuellement que les engagements ont été pris par la banque et le "fournisseur" du matériel notamment en ce qui concerne la VR.

#### **La FNTR préconise de :**

- Faire que les banques proposent systématiquement aux entreprises le paiement des échéances « intérêts » aux entreprises et de ne suspendre que le paiement des échéances « capital » ;
- Faire que les banques proposent systématiquement aux entreprises d'étaler les intérêts des échéances suspendue sur les échéances restantes ou des échéances supplémentaires.

## **B. Prêt Garanti par l'Etat**

Un dispositif dédié de 300 milliards d'euros permet aujourd'hui de soutenir la trésorerie des entreprises en accordant aux prêteurs la garantie de l'Etat. Cette dernière couvre les prêts octroyés entre le 16 mars 2020 inclus et le 31 décembre 2020.

Le plafond par entreprise est, dans le cas général, de 25% du CA HT 2019 constaté ou du dernier exercice clos.

Les deux objectifs principaux sont de permettre aux entreprises de payer leurs salariés et de régler leurs fournisseurs.

La durée du différé est de 1 an. A l'issue de cette période, l'entreprise pourra décider d'amortir son crédit sur 1, 2, 3, 4 ou 5 années supplémentaires.

Les entreprises ayant recours à l'un des dispositifs ci-dessus ou aux deux, verront leurs ratios bancaires être fortement dégradés (cf. pour mémoire ci-après).

Leur capacité d'investissement sera obérée par la charge des échéances revalorisées ou nouvelles.

Le renouvellement de la flotte en sera impacté.

L'acquisition de véhicules plus onéreux que les véhicules diesel, GNV notamment, ne pourra donc pas être réalisée.

Outre les surcoûts générés au sein des entreprises du TRM, l'impact sera important pour les constructeurs et leurs sous-traitants.

C'est toute la transition énergétique de la filière qui est en jeu.

La FNTR propose donc la mise en place d'un dispositif spécifique au secteur du Transport Routier de Marchandises afin de maintenir le niveau d'investissement des entreprises avec la création de prêts spécifiques.

L'Etat pourrait garantir ces prêts spécifiques afin que les banques accompagnent les entreprises sans s'en tenir au strict respect de leurs ratios.

Les PGE « Investissement TRM » pourraient être proposés à compter de l'automne 2020.

La FNTR estime le besoin à un montant maximum à 1 milliard €.

Les montants garantis pourraient être la moyenne des investissements flotte réalisés au cours des trois derniers exercices.

La durée du crédit serait celle habituellement constatée pour ce type d'investissement au sein de l'entreprise.

La garantie de l'Etat pourrait être modulée en fonction de la taille de l'entreprise et de la somme empruntée. Elle peut également être bonifiée dans le cadre d'un "verdissement de la flotte.

## **12. Un dispositif dédié à la reprise d'entreprise**

---

Au cours et à l'issue de cette période de crise, de nombreuses entreprises vont être en grande difficulté. Par ailleurs, des transporteurs, lassés, souhaiteront se retirer.

Il est essentiel pour le secteur de préserver son tissu d'entreprises et ses emplois. Cependant, les éventuels repreneurs éprouveront moult difficultés pour financer les reprises. Il conviendra donc de les accompagner.

La FNTR propose donc la création d'un fond thématique TRM dédié au sein de BPI.

La FNTR propose également d'envisager des "investissements / prises de participations", momentanés et dégressifs dans le temps, de la part d'acteurs publics comme la CDC.

## **ANNEXE : Prêts aux entreprises – Principaux ratios bancaires**

---

**L'autonomie financière de l'entreprise** (fonds propres / total du bilan – doit être supérieur à 25%) qui est représentatif de la solidité et de l'autonomie financière de l'entreprise. Si ce ratio est inférieur à 25%, cela signifie que l'entreprise dépend des tiers de manière excessive pour financer son activité (prêts bancaires, crédits fournisseurs, acomptes clients, dettes fiscales et sociales). L'entreprise est trop dépendante de l'environnement extérieur pour assurer son financement et risque un dépôt de bilan en cas de refus ou de réduction des crédits accordés.

**La capacité de remboursement de l'entreprise** (total des dettes bancaires moyen et long terme / capacité d'autofinancement – doit être inférieur à 4). Le cash-flow annuel de l'entreprise (trésorerie dégagée par son exploitation) doit permettre de rembourser l'ensemble des dettes bancaires moyen et long terme en quatre ans maximum. La CAF correspond, de manière simplifiée, au résultat net auquel sont ajoutés les amortissements et les provisions (charges non décaissées). La somme de ces postes contribue directement à la formation de la trésorerie et permet donc le remboursement des emprunts.

**La solvabilité de l'entreprise** (trésorerie nette de l'entreprise / chiffre d'affaires annuel TTC X 365 – idéalement supérieur à 30 jours). Une trésorerie négative est la démonstration de la fragilité de l'entreprise. Elle marque la dépendance vis-à-vis des tiers et le risque important d'une cessation des paiements. La banque ne pourra pas raisonnablement s'engager à moyen terme sans être convaincue de la capacité durable de l'entreprise à faire face à ses engagements.

**Partage des risques entre les banques et les actionnaires** (dettes bancaires moyen et long terme / fonds propres – doit être inférieur à 1 et au maximum à 2). Il s'agit de partager les risques financiers de l'entreprise entre les banques et les actionnaires. Les banques accepteront plus facilement de prêter à moyen terme si la somme prêtée trouve son équivalent en apport en capital ou compte courant d'associé bloqué. Les banques vont cependant au-delà en matière de création, reprise ou investissements immobiliers, par exemple.