

GRAND DÉBAT NATIONAL

Les propositions pour le secteur

BioGNV, fiscalité, infrastructures... À l'occasion du grand débat national, des organisations professionnelles ont avancé des propositions pour aider les entreprises du transport.

FNTR

Une politique des transports « ambitieuse »

L'organisation patronale a souhaité s'immiscer dans le grand débat sur divers sujets, pas seulement limités au cadre de la transition énergétique. La FNTR dévoile également des propositions sur l'organisation de l'État et des services publics, ainsi que sur la fiscalité. Elle milite pour « l'émergence d'une production massive de bioGNV », accompagnée par un programme massif d'installation de points d'avitaillement et doté d'un cadre fiscal et réglementaire « propice ». La FNTR prône que soient valorisés économiquement les gains de CO₂ des transporteurs. Par ailleurs, elle demande que la délivrance des permis de conduire soit facilitée, et que le traitement des certificats d'immatriculation soit amélioré. Elle souhaite un recours plus facile des échéances fiscales et sociales et plus particulièrement « l'homogénéité et la cohérence des dispositions applicables aux entreprises en matière sociale notamment sur la question des extensions d'accord de branche ». La FNTR propose que soient promues les formations et que soit sécurisé le parcours des candidats. Au chapitre de la fiscalité, elle s'oppose « à toute nouvelle taxation du secteur ». Elle souhaite un audit indépendant sur le fléchage des 40 Md€ que paie la route, chaque année, pour le financement des infrastructures. En outre, elle demande à l'État d'identifier les 4 centimes de TICPE, contrepartie de l'annulation de l'écotaxe en 2015, et qu'ils soient considérés comme leur contribution (avec fléchage). Point sensible du moment : la fiscalité des entrepôts pour laquelle elle demande « une

sécurisation ». La FNTR exhorte les pouvoirs publics à ne pas taxer le GNR et propose la création, en relation avec les douanes, d'une carte d'achat de gazole directement détaxé de la TICPE. • S. B.

OTRE

Une contribution à forte dimension écologique

Les principales propositions de l'OTRE dans le cadre du grand débat national concernent la transition écologique, l'éco-transport et le financement des infrastructures. La négociation d'un accord de transition énergétique spécifique au TRM reste l'un des enjeux majeurs à venir du secteur. L'offre alternative aux véhicules diesel professionnels proposée par les constructeurs et les distributeurs de carburant est en totale déconnexion avec la trajectoire ambitieuse de la transition énergétique retenue par le gouvernement jusqu'en 2022, alors même que les transporteurs continuent à subir des contraintes de fiscalité et de restrictions de circulation. L'OTRE appelle donc une concertation avec l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs de la filière afin d'aboutir à un accord propre au TRM. De plus, elle réclame l'instauration d'un carburant professionnel à la pompe dès le 1^{er} janvier 2020. S'agissant des véhicules électriques, l'organisation demande la déductibilité totale des frais de recharge pour l'employeur (type Wallbox) et pour les salariés, hors cotisations sociales. L'autre revendication concerne le suramortissement de 140 % pour investissement dans un véhicule à faibles émissions que l'OTRE voudrait voir pérennisé. Elle demande aussi aux pouvoirs publics de définir un cadre professionnel exclusif à la conduite des

VUL, qui devrait être réservée aux professionnels de route et uniquement avec des véhicules à énergies alternatives. Par ailleurs, selon l'OTRE, « taxer le poids lourd ne changera rien au comportement des donneurs d'ordres et n'aura aucun impact sur la transition énergétique et la préservation de notre planète ». Par conséquent, elle propose que les donneurs d'ordres abondent une redevance en fonction de la volumétrie CO₂ du transport commandé. De plus, elle revendique la création d'un dispositif Éco-Transport sur le modèle d'Éco-Emballages afin d'obtenir des chargeurs davantage de participation financière à la transition énergétique, notamment pour financer les infrastructures. Pour l'organisation, cette contribution des chargeurs à la transition énergétique (CCTE) aurait « un très bon rendement » et ne nécessiterait pas de nouvel investissement, ni contrat de concession et pourrait être mise en œuvre en quelques mois seulement. • S. W.

INDÉPENDANT ET TPE

Justice fiscale, frais bancaires et protection sociale

Le SDI, le syndicat représentatif des TPE, vient de publier le compte rendu des préoccupations des dirigeants de petites structures. Ce sont 4 000 dirigeants, représentants de TPE, qui se sont exprimés sur la fiscalité, le financement de l'activité, la protection sociale et la création d'emplois, lors du débat organisé par le SDI (Syndicat des indépendants et des TPE), après deux mois de consultation auprès de ses 25 000 adhérents. S'agissant de la fiscalité, la majorité des TPE souhaiteraient une baisse conséquente de l'impôt sur le revenu, de l'impôt sur les sociétés (IS) ainsi que de la TVA. Ils propo-

sent de passer la première tranche de l'IS à 10 % (au lieu de 15 %) ou d'augmenter son seuil pour le passer de 38 120 euros à 75 000 euros voire 100 000 euros. L'autre attente des dirigeants reste le contrôle des frais bancaires. Ainsi, 55 % d'entre eux demandent que les banques les soutiennent davantage dans leur développement à travers le plafonnement des frais bancaires de toute nature : commissions d'intervention, commissions de mouvement, etc. Sur le plan de la protection sociale, les patrons des TPE estiment qu'il n'y aurait aucune différence entre l'ancien RSI et la nouvelle SSI (Sécurité sociale des indépendants) qui remplace le premier depuis plus d'un an. Les réclamations ne concernent pas les dysfonctionnements comme au temps du RSI, mais le maintien de niveaux de cotisations élevés pour une protection sociale faible, notamment en ce qui concerne la maladie et la retraite. La création d'emplois fait aussi l'objet de mécontentement de la part de 83 % des dirigeants. Ces derniers estiment qu'ils ne peuvent s'appuyer sur Pôle emploi, qu'ils jugent inefficace pour leur trouver les profils adéquats qu'ils recherchent. Ils invitent l'État à flécher les exonérations de charges sur les entreprises jusqu'à cinq salariés et à instituer un appui-conseil dédié au sein d'un Pôle emploi rénové, pour les TPE de plus grande taille. • S. W.

TRANSPORT COMBINÉ

Une accélération de la transition environnementale

Le groupe Open Modal, spécialiste du transport combiné rail-route (TCRR), revendique essentiellement la promotion du transport de marchandises par le mode ferroviaire et le déve-