

Projet de loi de finances 2020 : Lettre ouverte aux parlementaires



Projet de loi de finances 2020 Lettre ouverte aux parlementaires

En ma qualité de présidente de l'OTRE, organisation professionnelle représentative fédérant plus de 3200 TPE et PME du secteur, je m'adresse à vous alors même que vous allez devoir prochainement adopter le projet de loi de finances pour 2020.

Le samedi 7 décembre, l'OTRE a fait entendre sa voix dans la rue. Partout en France, nous avons manifesté notre colère. Les médias écrits et audiovisuels s'en sont largement faits l'écho.

En effet, les sénateurs ont supprimé l'art 19 du Projet loi de finances 2020. L'OTRE avait sensibiliser les représentants des territoires sur les risques et l'iniquité de la mesure gouvernementale pour les 40 000 entreprises du transport routier et leurs 600 000 salariés. En effet, contre toute attente, le gouvernement a la volonté de faire évoluer le remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole accordé aux professionnels qui exercent l'activité de transport routier de marchandises.

Dans le détail, le principe est la diminution de 2 € / hl, soit deux centimes par litre, le remboursement partiel de TICPE sur le gazole acquis en France, aux véhicules poids lourds de 7,5 tonnes et plus.

Selon l'exposé des motifs du projet de loi cette contribution supplémentaire a pour objectif « (...) d'assurer une meilleure participation du transport routier de marchandises au financement des infrastructures routières nationales non concédées qu'il emprunte, d'encourager la transition énergétique du secteur par une incitation à l'investissement dans des motorisations plus propres, de favoriser l'écoconduite et, à terme, de développer la complémentarité avec des modes de transport alternatifs (fret fluvial ou fret ferroviaire). »

L'ensemble des organisations professionnelle, dont celle que je préside, ont manifesté aux ministres de la transition énergétique et solidaire et au secrétaire d'État chargé des transport, leur opposition à cette mesure spécifique mais aussi à l'ensemble de celles qui vont impacter gravement la compétitivité de nos entreprises.

Contrairement à ce qui est affirmé par l'exposé des motifs de l'article 19 du PLF 2020 ci-dessus rappelé, loin d'assurer et d'encourager un louable but écologique, c'est l'inverse qui va se produire.

La mesure est tout simplement inéquitable par rapport à nos collègues européens et est un non-sens environnemental !

Inéquitable et injuste car cette hausse du coût du gazole professionnel entraînera nécessairement une baisse de la compétitivité des seuls transporteurs français au profit de la concurrence européenne, principalement de celle venue d'Europe centrale et de l'Est dont le dumping social n'est plus à démontrer sans évoquer le peu de cas qui est fait des normes environnementales ! Pourtant, Mme BORNE nous avait assurés et l'avait confirmé publiquement, après les conclusions du rapport DURON en février 2018, que l'objectif était de faire contribuer les camions étrangers...

Inéquitable et injuste de considérer que le gazole professionnel constitue une niche fiscale alors même qu'elle est un mécanisme européen (directive 2003/96/CE) ayant pour objet de limiter les

distorsions de concurrence qui résultent notamment des écarts de taxation des carburants au sein des États membres de l'Union Européenne. Le remettre en cause c'est faire rendre illusoire l'affirmation du président MACRON selon laquelle l'Europe protège.

Inéquitable et injuste car le principe de l'article 19 exonère de fait les véhicules poids lourds étrangers qui ont toute latitude de traverser notre territoire en empruntant et en utilisant gratuitement les infrastructures non-concédées sans remplir leur réservoir de gazole en France.

Inéquitable et injuste parce que ce Projet de loi de finances 2020 alourdirait encore (et toujours !) la fiscalité des entreprises du secteur du transport et de la logistique. Car en sus de la baisse du remboursement partiel de TICPE, s'ajoute la suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier (GNR) et la remise en cause du mécanisme de la déduction forfaitaire spécifique (DFS) cet avantage fiscal qui allège les cotisations patronales et améliore le salaire net des salariés.

Inéquitable et injuste car d'autres mesures viennent impacter la compétitivité des entreprises françaises et menacent l'emploi comme le bonus/malus (Arrêté du 27 novembre 2019 - JO 4 12 2019) sur les contrats courts que le gouvernement nous impose alors même que 96 % des contrats de travail dans le transport sont des CDI !

Non-sens écologique, ensuite, de considérer que l'objectif de la taxation des poids lourds par le biais de la fiscalité sur le carburant sera de nature à changer le comportement des entreprises clientes. Cette mesure n'aura aucun impact sur la transition énergétique ni sur la préservation de notre planète à laquelle la profession du transport est attachée autant sinon plus que d'autres. Les actions mises en place volontairement dans le secteur pour protéger l'environnement notamment dans la limitation des gaz à effet de serre (GES) en sont des preuves ostensibles.

Non-sens écologique encore de prétendre que cette mesure sera de nature à encourager le report modal alors que la structure des échanges sur notre territoire démontre que 75 % du transport se fait sur moins de 150 kilomètres.

Face à cette nouvelle fragilisation des entreprises du transport routier, et en même temps, pour répondre aux nécessaires objectifs de financement des infrastructures et de la transition énergétique, la profession unie, dans un esprit de responsabilité a fait une proposition innovante qui est restée sans réponse de la part de Bercy comme du secrétariat d'État aux transports.

On ne peut que déplorer que la confiance ne soit plus là... Après des semaines de tergiversations et de promesses non tenues, les professionnels ont décidé de faire appel à la responsabilité des parlementaires en portant un amendement sur une Éco-Contribution obligatoire. Cet amendement a vocation à se substituer à l'article 19 du PLF 2020.

Cet amendement vise une approche innovante et écologique au service de la transition énergétique et du report modal. Il propose que les entreprises qui décident du transport soient

redevables d'une Éco-Contribution, visant à la réalisation des objectifs inscrits dans la Loi d'orientation des mobilités. (Cf. document PDF téléchargeable en fin d'article)

C'est un amendement juste et écologique. Mais le gouvernement et sa majorité semblent sourds à nos demandes, à nos alertes, à notre colère qui ne cesse de monter tant nous sommes las de ne pas être pris en considération et, pour tout dire, méprisés !

L'article ne doit pas être réinscrit dans le Projet de loi de finances. Les sénateurs l'ont compris. La solution n'est pas dans un alourdissement de la fiscalité. C'est un leurre de penser qu'elle aura un effet environnemental. Bien au contraire.

Mesdames et Messieurs les parlementaires, nous nous tenons à votre entière disposition au moment qui vous conviendra le mieux pour venir vous exposer le dispositif de cet amendement qui s'inscrit dans les buts poursuivis par le gouvernement, mais avec équité entre les acteurs économique du transport et avec pertinence et efficacité écologique.

Je vous prie de croire, Mesdames et Messieurs les parlementaires, en l'assurance de ma considération respectueuse.

Aline MESPLES
Présidente de l'OTRE

Téléchargez la version PDF de la lettre ouverte [par ici](#)