

## Un Plan... Pour survivre... !

# PLAN DE SURVIE DES ETI/PME/TPE



**Un Plan... Pour survivre... !**

À quelques jours de la date de ce qui est moins un déconfinement qu'un desserrement des mesures de confinement, l'OTRE a rendu public son « PLAN DE SURVIE » pour l'ensemble des métiers du transport routier.

C'est un euphémisme d'écrire que le transport routier de personnes comme de marchandises est durement frappé par cette crise sanitaire. L'inquiétude des chefs d'entreprise, des salariés, conducteurs ou sédentaires, est grande. Et on ne le serait à moins dans une crise « Sans précédent à ce niveau en temps de paix » comme disent les commentateurs...

L'OTRE porte cette angoisse.

Sa stratégie se veut à la hauteur dans la forme et dans le fond : pour répondre à cette angoisse ; pour faire des propositions concrètes au soutien économique et social des entreprises.

Les mots, d'où qu'ils viennent, quels qu'ils soient, quelle qu'en soient la forme, ne sont jamais neutres. Ce plan de relance est vital pour les transporteurs. Et ce n'est donc pas un hasard (loin s'en faut !) si le mot « *survie* » est délibérément utilisé. Car, loin des formules de style, là est l'enjeu !

« *Plan de survie* » : parce que ce document est une suite ordonnée d'opérations revendiquées pour atteindre un but simple, le seul qui nous intéresse, celui de préserver l'activité des ETI/PME et TPE du transport.

La présidente Aline MESPLES, dans le courrier qui accompagne le document adressé aux ministres concernés, aux parlementaires nationaux et européens, souligne : « *L'intensité de la dégradation de la situation actuelle des entreprises du transport routier* ».

Ce « *Plan de Survie* » a été élaboré par l'ensemble des Conseils de métiers de l'OTRE. Un document de propositions. Il se construit autour de trente propositions et sur cinq points clés préalables :

? Protéger le transport routier qui subit la concurrence étrangère par la suppression du cabotage.

? Sauvegarder nos compétences par le chômage partiel et nos outils de travail par un dispositif d'accompagnement de l'activité partielle.

? Développer une norme ou un label sanitaire français propre au transport routier.

? Relancer la consommation en abaissant provisoirement le taux de TVA à 5,5% au titre des secteurs d'activité de première nécessité.

? Soutenir l'investissement des entreprises dans la formation et le renouvellement des outils dans l'objectif de la transition énergétique.

Ces propositions des professionnels de tous les métiers du transport sont à construire avec le soutien des pouvoirs publics notamment le ministère de l'Économie et des Finances comme le ministère de la Transition Écologique et Solidaire en s'appuyant sur un grand principe : survivre, maintenir l'emploi et les outils, et repartir !

Chacune et chacun fait le constat, la reprise dont le départ se veut être le 11 mai, sera lente et progressive. La surcapacité s'étalera dans le temps avec des conséquences sur les prix du transport au niveau national comme européen. Les modèles économiques de la filière seront impactés par cette nouvelle donne consécutive à la crise.

Point de survie s'il l'en est, la trésorerie des entreprises. L'OTRE reformule sa demande d'anticiper le remboursement partiel de la TICPE au trimestre, de mettre en place un système de cartes attribuées à chaque transporteur pour les redevables de la TICPE « *afin d'éviter l'avance de trésorerie* ». Concernant la Taxe Spéciale sur les Véhicules Routiers (TSVR) plus communément appelée « *Taxe à l'essieu* », le plan propose le paiement à terme échu et un système permettant aux entreprises d'être exonérées de son paiement au prorata des périodes d'immobilisation des camions, au moins jusqu'à fin 2021. Ce ne serait que justice !

Survie encore que de contrôler les règles de la concurrence : les DGCCRF doivent constater les délits de prix absolument bas dans tous les secteurs notamment en contrôlant des commissionnaires et des bourses de fret.

Parmi les autres mesures préconisées : le report au 1er janvier 2022 de la baisse de deux centimes sur le remboursement partiel de la TICPE et le report de la suppression progressive du taux réduit de la TICPE sur le gazole non routier (GNR).

Mais l'OTRE va plus loin. Elle innove encore en proposant que soit repensé tout le dispositif du droit actuel de l'activité partielle. Pour elle, l'activité partielle devrait s'appliquer à tous les ressorts de l'entreprise : s'il faut repenser l'économie juridique de l'activité partielle des salariés, hommes et femmes, ressources humaines, le dispositif d'activité partielle doit aussi s'appliquer aux ressources matérielles de l'entreprise. Il faut imaginer, créer et construire une réglementation de « *l'activité partielle des moyens* » afin que « l'outil de production » non utilisé, n'affecte en rien le coût d'exploitation, pas plus que la trésorerie des entreprises.

La balle est dans le camp du gouvernement. Son rôle dans les mois qui viennent sera majeur dans le soutien des entreprises. À tous les niveaux de l'activité du secteur.

L'écrivain portugais Mario CLAUDIO disait, il y a peu : « *On ne peut survivre sans s'inventer* » ...

Demain, et dans ce contexte du jour d'après, c'est aussi le défi des acteurs du transport. Mais qu'on lui en donne les moyens !

**Philippe BONNEAU**