

DISCOURS DE CLÔTURE DU CONGRÈS NATIONAL DE L'OTRE

**Par Mme Aline MESPLES, présidente
Jeudi 15 novembre 2018**

Monsieur le Directeur de Cabinet,
Représentant Madame BORNE, Ministre des Transports,
Mesdames et Messieurs les élus,
Chers Partenaires,
Chers Amis et Confrères transporteurs,

Au terme de cette 18^e édition de notre Congrès national, je tiens une fois de plus à vous remercier de votre présence à toutes et tous, ici à Toulouse, dans ce magnifique stade Ernest Wallon.

Merci à Thierry DUSAUTOIR, ancien capitaine emblématique de l'équipe de France de rugby, de nous y avoir accueilli.

Merci Monsieur Marc PAPINUTTI, Directeur de Cabinet de Mme BORNE, d'être à nos côtés. Nous avons beaucoup de choses à vous dire. Vous le savez...

C'est sans aucun doute un Congrès particulier en raison du contexte dans lequel il se tient. Un contexte tendu où se manifeste ce que l'OTRE a appelé (si vous me permettez l'expression) *une convergence des ras l'bol*. Convergence qui dépasse le seul cadre des professionnels de la route que nous sommes. Tous mes confrères transporteurs de personnes ou de marchandises, ici présents (vous l'aurez senti je pense !) sont inquiets, des bouleversements qui s'annoncent. Sur tous les plans.

Le thème de notre Congrès est à lui seul un résumé des révolutions de pratiques auxquelles nous sommes confrontés « *Les PME du transport routier face aux e-transformations* ».

Oui, nous sommes placés « face » à de nombreuses transformations, face à d'immenses défis sociétaux, économiques et sociaux.

Nous sommes face à nos concurrents européens qui pillent (le mot n'est pas trop fort) le marché français en ruinant notre pavillon français et qui agissent dans une forme d'impunité face à une absence de volonté politique de contrôles alors même que les outils législatifs existent.

Nous sommes face à un État, un gouvernement, qui peine à nous accompagner, à nous protéger, et ne fait qu'accentuer les contraintes punitives notamment au nom de l'environnement ou de la sécurité routière.

Convergence des ras l'bol quand après un rapport d'experts, on nous explique qu'il faut encore et toujours taxer les professionnels du transport pour financer l'entretien des infrastructures routières. Nous l'avons dit à la ministre : il y a, sur ce dossier, des lignes rouges à ne pas franchir.

Encore une fois, au nom de l'OTRE, je rappelle que le transport routier tout comme l'ensemble des usagers de la route s'acquittent déjà de 40 milliards d'euros (hors TVA et hors péages autoroutiers) de taxes, redevances ou prélèvements divers (dont 7 milliards pour les seuls poids lourds). Or, ce sont seulement 33% de ces recettes qui sont investis dans l'entretien des routes.

Il faut trouver 500 millions d'euros de plus. Mais pourquoi ? Les financements supplémentaires réclamés ne se justifient pas, puisque les recettes actuelles ne sont pas consacrées dans leur intégralité à la rénovation et au développement du réseau routier.

Quelle que puisse être la décision du gouvernement, la remise en cause, aussi minime serait-elle, du remboursement partiel de la TICPE aux entreprises du transport routier, constituerait, je l'ai dit, le franchissement d'une ligne rouge que l'OTRE n'acceptera pas. Le principe même du système doit être sanctuarisé. Je me permets de rappeler au passage qu'il s'agit là d'une volonté européenne pour favoriser l'instauration d'un carburant professionnel en atténuant et en corrigeant les inégalités tarifaires des carburants entre les entreprises de l'Union. Toute remise en cause serait donc une atteinte sur ce plan au principe même d'une concurrence libre et non faussée.

De plus, je le rappelle encore, s'agissant du projet d'instauration d'une vignette, si sur le principe l'OTRE souligne la pertinence de la mesure à l'égard notamment du fait que les poids lourds étrangers utilisateurs contribueraient enfin aux financements de nos infrastructures, elle ne peut l'accepter qu'à la seule et unique condition d'un isocoût pour les entreprises françaises. En d'autres termes, et en cohérence avec son principe d'isocoût pour le pavillon routier français, l'OTRE a clairement indiqué qu'elle pourrait accepter la vignette dans le cadre d'une mesure de compensation par exemple avec les quatre centimes additionnels sur le gazole mis en place au lendemain de l'abandon du projet d'écotaxe le 1^{er} janvier 2015.

Sur ce dossier, nous n'avons pas varié. Nous discutons avec le gouvernement. Plus que quiconque, Monsieur le Directeur de Cabinet, vous connaissez la position unanime des organisations professionnelles du transport. Le transport routier n'est pas en mesure de supporter la moindre hausse de fiscalité.

Il ne s'agit pas là de notre seule préoccupation. Cela aussi, vous le savez.

Dans le cadre des *Ateliers débats*, des *tables-rondes* ou dans la *parole aux adhérents* de nombreux sujets ont été abordés qui, s'ils portent beaucoup d'interrogations, sont aussi sources d'une forme d'angoisse. Ils ne laissent pas de côté également une forme d'autocritique sur le mode « *Ne vous demandez pas ce que la profession peut faire pour vous, mais interrogez-vous sur ce que vous pouvez faire pour la profession !* ». J'y reviendrai notamment en ce qui concerne l'attractivité de nos métiers.

Mais, au-delà de cette question du financement des infrastructures, de Bruxelles à Paris, du Paquet Mobilité à la LOM en passant par le Projet de Loi de Finances pour 2019, qui confirme l'émergence et la mise en place d'une fiscalité écologique punitive, je me pose une simple question, **et je vous la pose à vous Monsieur le Directeur de Cabinet :**

Veut-on encore du transport routier en France ?

D'autres questions en découlent...

Pourquoi notre profession de transporteur routier est, plus que toute autre, soumise à une demande, j'ose dire une injonction, de transformation d'une importance hors du commun ?

Pourquoi cette transition énergétique sert-elle tant d'alibis à nombre de mesures coercitives, fiscales notamment ?

Pourquoi les injonctions qui nous sont faites pour parvenir à cette transformation ne concernent-elles pas d'autres branches d'activité comme l'industrie, par exemple ?

Pourquoi ne taxer que les usagers de la route ? Le routier serait-il le seul pollueur ? Pourquoi oublier l'aérien intérieur, qui pollue davantage encore, mais est exempté de toutes mesures punitives de taxation de son carburant ?

Et que dire de la suppression du remboursement partiel de la TICPE sur le GNR qui impacte gravement nos entreprises du transport frigorifique et les activités des travaux publics ?

Convergence des ras l'bol disais-je à l'instant ! C'est une évidence là encore dans un contexte où la concurrence des transporteurs low-cost venus d'Europe de l'Est, y compris en moins de 7,5 tonnes, est toujours prégnante...

Convergence des ras l'bol qui provoque certainement cette mobilisation citoyenne du 17 novembre prochain (après-demain). **Pour l'OTRE, il est hors de question de se lier à une action dont on ne connaît pas ou peu les organisateurs ni les buts affichés.** C'est également pour nous une question de responsabilité car sur le fond, les revendications des professionnels routiers ne sont pas les mêmes que celles de ces citoyens qui se mobilisent.

Mais si l'OTRE n'appelle pas à manifester ce 17 novembre, **elle ne dit nulle part qu'elle ne recourra pas à des manifestations plus visibles y compris par des blocages ciblés, organisés et structurés comme elle a su le faire à huit reprises lors des mouvements anti Ecotaxe.**

Sur ce point, vous le savez Monsieur le Directeur de Cabinet, j'ai alerté personnellement Madame BORNE.

On ne le répètera jamais assez, le transport routier et tous ces métiers, sont indispensables à la vie de notre pays.

Or, les contraintes, les injonctions qui nous sont faites associées aux bouleversements sociétaux, créent ou provoquent des insécurités majeures pour les professionnels là où, il y a quelques années encore, la sécurité était de mise.

Cette insécurité, cette absence de vision claire pour l'avenir, elle se manifeste à tous les niveaux de l'exploitation de nos entreprises de transport :

Insécurité sur les véhicules qu'il nous faut ou faudra utiliser, insécurité et remise en cause des carburants, insécurité sur la fiscalité à laquelle nous serons soumis, insécurité sur les recrutements de conducteurs, insécurité sur la concurrence étrangère et les attermolements européens sur le cabotage, insécurité face au développement de l'économie digitale et collaborative...

Permettez-moi de m'attarder sur ces différents points :

S'agissant du véhicule, s'applique désormais le dogme du bannissement du véhicule diesel. Certes, la défiance n'est pas nouvelle mais l'annonce, elle, est brutale.

Or quelle est, véritablement, l'offre de véhicule alternatif ? Les constructeurs ne sont pas en capacité d'une offre réelle ou en tout cas suffisamment construite ! On pourrait ici évoquer le dossier du véhicule autonome. Mais quel constructeur souhaite réellement s'engager sur ce sujet ?

Et que penser de l'alternative au diesel dans les transports routiers gérés par des entreprises d'État ? Est-il exemplaire ? Certainement pas !

À titre d'exemple, cruelle réalité de constater que faute de bus propres disponibles, la RATP va prolonger la vie de 118 bus diesel l'an prochain.

Je rappelle juste que, théoriquement, les véhicules de transport de personnes classés en catégorie 5 n'ont même plus le droit de circuler dans Paris...

Oui cruelle démonstration, s'il en fallait une, que l'offre à l'alternative au diesel est loin d'être effective.

Et que dire des liaisons régulières par autocars dues à la libéralisation du marché opérée en 2015 par Emmanuel MACRON, alors ministre de l'Économie ? Une seule ligne est en carburation alternative au diesel : Amiens-Paris en autocar électrique mise en place depuis avril 2018 par l'opérateur allemand *Flixbus*...

Avouons qu'entre la réticence des constructeurs à accélérer un processus d'offres et l'absence de volonté politique à encourager cette alternative au diesel, l'espace est mince même si certains de nos adhérents s'engagent courageusement dans l'acquisition coûteuse d'autocars, de véhicules utilitaires ou de poids lourds gaz ou électriques en se tournant vers les très rares produits existants sur le marché !

Et de ce fait, je l'affirme : la branche transport est sans aucun doute celle qui travaille et coopère le plus à la transition énergétique ! Et ce depuis longtemps.

Autre contrainte s'agissant des véhicules, celle rendue obligatoire le 6 novembre 2017 : la téléprocédure pour obtenir sa carte grise ou le permis de conduire sur le site ANTS n'a pas cessé de provoquer l'exaspération des chefs d'entreprise du transport routier. Certains attendent ou ont attendu leur certificat d'immatriculation pendant des semaines...

Je reconnais que la situation s'est améliorée notamment après de multiples interventions de notre organisation auprès de l'administration relayant ainsi les plaintes de nombreuses entreprises. Mais

elle a été et reste encore parfois une source de tracasseries permanentes et surtout de contraintes répétées dont chacun aurait pu se passer.

S'agissant du carburant, l'an passé, lors de notre Congrès, j'avais fait part à Madame BORNE de notre inquiétude au projet de loi de finances pour 2018 intégrant la hausse (+10 %) de la taxation du diesel de 7,6 centimes et celle de l'essence de 3,9 centimes.

Nos craintes et nos contraintes se sont confirmées d'autant plus que depuis le 1^{er} janvier 2018 les hausses successives de près de 60 % du prix du baril sur deux ans ont également fortement impacté les prix à la pompe (même si nous observons une baisse toute récente, mais pour combien de temps ?).

La trajectoire de hausse de la TICPE retenue par le gouvernement de 2018 à 2022, va générer une augmentation considérable des rentrées fiscales dans les années à venir conformément à la loi de finances pour 2018. En cumul sur la période 2018-2022, cette hausse va générer un total de 34,4 milliards d'euros de recettes supplémentaires. Durant cette même période, la taxation des carburants devrait croître de 25,16 centimes d'euros par litre de gazole et de 12,73 centimes d'euros par litre d'essence.

Il est évident que le niveau de récupération de cette fiscalité sur lequel vous vous êtes engagés, va considérablement impacter la trésorerie des entreprises concernées. Quant à celles qui n'en bénéficient pas, cette hausse programmée est purement insupportable.

Sur ce point précis, nous devons, nous transporteurs, nous remettre en cause également ! Il est inadmissible qu'aujourd'hui encore alors même que le remboursement partiel de la TICPE existe depuis plusieurs années, 20 % du parc de véhicules concernés ne fait l'objet d'aucune demande semestrielle de remboursement partiel !

Il en est de même pour « le pied de facture », obligation légale, qui permet aux seuls transporteurs routiers de marchandises d'ajuster leur prix de transport en fonction des variations du coût du carburant et du poids de ce poste dans l'entreprise. Et pourtant, trop nombreux sont encore ceux qui ne l'appliquent pas ! Notre profession doit faire preuve de courage et de détermination dans l'application de ce dispositif que d'autres secteurs d'activité, voire d'autres pays, nous envient.

Au-delà de ces remarques, l'OTRE réitère sa demande, maintes fois exprimée, de la mise en place d'un carburant professionnel détaxé à l'achat qui n'obère pas la trésorerie des entreprises. Comme vous le savez, des travaux sont en cours avec la Direction Générale des Douanes, le ministère des finances et votre ministère. Tous les clignotants sont donc au vert pour voir aboutir impérativement ce projet dès le 1^{er} janvier 2020.

Au surplus, à la fin de ce quinquennat, les carburants alternatifs qui s'imposent dans le cadre de la transition énergétique, subiront eux aussi une augmentation de leur fiscalité. De ce fait, ils deviendront moins attractifs. Cette courte période d'exonération apparaît donc bien peu incitative eu égard aux enjeux environnementaux annoncés. L'exemple de l'Angleterre démontre qu'il est possible de faire autrement puisque qu'elle vient de s'engager à ne pas augmenter cette fiscalité jusqu'en 2032.

De même, que penser du silence assourdissant des sociétés d'autoroutes qui n'ont toujours pas mis en place un réseau de distribution de carburants alternatifs. Elles ne sont pas plus engagées sur un usage incitatif de leurs infrastructures. L'Allemagne vient d'annoncer la gratuité de son réseau autoroutier pour les véhicules au gaz à partir du 1^{er} janvier 2019. Qu'en est-il en France ?

La trajectoire de hausse de la fiscalité que vous avez choisie pourrait devenir acceptable si toutes mesures en étaient la contrepartie.

En l'état, ce que vous proposez est purement inadmissible.

S'agissant du recrutement.

Cette crise du recrutement touche tous les métiers du transport de personnes et de marchandises. Recruter un conducteur de poids lourd ou un ambulancier DEA par exemple relève bien souvent de l'exploit. Cette difficulté met nos entreprises au pied du mur en perturbant systématiquement les exploitations.

Sans doute, et certainement, faut-il sur ce sujet, comme sur d'autres, nous remettre collectivement en cause sur notre capacité, à rendre les métiers du transport attractifs dans un pays où le nombre de demandeurs d'emploi reste toujours élevé...

Pourquoi avons-nous notamment tant de mal à recruter un conducteur notamment ?

Il est impératif que nous engagions une réflexion concertée sur le niveau de nos minimas conventionnels pour les fonctions de conducteurs principalement, sur l'organisation du travail et ses conditions.

Mais par-delà cet auto questionnement, il est un point sur lequel nous vous avons régulièrement interrogés : la multiplication des contrôles et des verbalisations automatisées constitue maintenant un frein majeur à la carrière des conducteurs routiers. Priver un conducteur routier de son permis de conduire, c'est le priver de son permis de travailler. Bien entendu et bien sûr qu'il faut sanctionner pour prévenir et sécuriser la route. Mais la multiplication automatique d'infractions à 1 point pour des causes futiles et non dangereuses amène le salarié à être sanctionné deux fois.

Nous ne nous opposons pas à l'automatisation du contrôle mais le tout automatisé a ses limites. Elles sont aujourd'hui atteintes. Peut-on parler encore de discernement dans la verbalisation ? Qui imagine un gendarme verbaliser un contrevenant pour un dépassement de 1 km/h de la vitesse autorisée ? Personne !! Un radar automatisé le fait systématiquement...

Toujours *la convergence des ras l'bol* !

Véhicules, carburant, recrutement... Des sujets sur lesquels il y a dix ans à peine la profession ne se posait pas de questions d'autant que sur le plan législatif, dans le prolongement des lois GAYSSOT, nous avons obtenu des garanties, une forme de sécurité pour la gestion de nos entreprises...

Sur ces mêmes interrogations, aujourd'hui, nous sommes passés de la sécurité à une forme d'insécurité généralisée.

Et comme si cela ne suffisait pas, les discussions européennes autour du *Paquet Mobilité* semblent s'enliser de manière préoccupante rendant plus significative encore la position des transporteurs *low-cost* venus d'Europe centrale et de l'Est. Pourtant des règles existent. Elles sont récentes mais applicables.

Sur ce point encore, nous ne pouvons admettre de ne pas être protégés comme le rôle de l'État l'exige.

Ce retour probable à la case départ vous impose de faire appliquer les lois en vigueur. La question de l'efficacité des contrôles reprend ici tout son sens. Quels moyens l'administration mettra-t-elle en place afin d'assurer des contrôles effectifs pour lutter à ce qui s'apparente à des actes de concurrence déloyale sans parler d'une forme d'esclavagisme moderne ?

La formation sur ces questions des unités spécialisés de la Gendarmerie et de la Police serait de nature à venir sérieusement renforcer les actions des corps de contrôle des DREAL dont on connaît la pauvreté des effectifs.

Nous vous demandons d'agir et de mettre en œuvre les scénarios envisagés par votre prédécesseur au ministère des transports en faveur d'une politique de contrôle efficace des véhicules étrangers.

Comment voulez-vous, Monsieur le représentant de Mme la Ministre, que la colère ne s'amplifie pas ? Que cette *convergence des ras l'bol* ne s'exprime pas, y compris par ma voix à cette tribune ?

Et que dire de **cette concurrence qui ne dit pas son nom au travers de l'économie collaborative ou dans la digitalisation de l'économie** ? Des activités de tous ordres se développent en utilisant à plein l'effet fédérateur d'internet et des plates-formes numériques.

Ces schémas créent de nouveaux canaux de commercialisation et provoquent parfois des réactions outrées de certaines de nos entreprises qui opèrent de manière traditionnelle sans doute mais surtout en respectant les règles.

Tant sur le plan européen que sur le plan national, **des projets de textes réglementant précisément les activités des plateformes liées au transport existent**. Nous sommes en attente de l'introduction de ces mesures de régulation préconisées aussi par le rapport du député Damien PICHEREAU dans le texte de la loi d'orientation sur les mobilités.

Nous en attendons beaucoup.

D'autres dossiers préoccupent la branche sans que je puisse avoir le temps matériel ici de les développer tous. En un mot, je ne peux passer sous silence les conséquences qu'un Brexit dur ferait courir sur nombre de nos transporteurs notamment du Nord et de l'Ouest de la France. Le rétablissement des frontières et des formalités de douanes avec le Royaume-Uni ne peut être appliqué de manière brutale. Il nécessite un temps d'adaptation. L'OTRE demande sur ce point un différé d'un an des nouvelles règles douanières pour permettre à tous les acteurs routiers mais aussi portuaires de s'adapter à ce qui apparaît si ce n'est comme un retour en arrière du moins à l'application de règles anciennes qui avaient disparues depuis 46 ans...

En rappelant, une nouvelle fois, le rôle essentiel joué par les professionnels du transport dans l'activité économique française et dans l'espace de l'Union européenne, je voudrais, au nom de l'OTRE, et sur le constat que je viens de brosser, formuler un certain nombre de propositions urgentes pour l'avenir :

- Dans la perspective et avant même l'instauration d'un carburant professionnel à compter du 1^{er} janvier 2020 que nous appelons de nos vœux, **nous demandons** :
- o **Qu'au titre de l'année 2019, un acompte sur le remboursement TICPE soit versé aux entreprises en début de chaque semestre sur la base du semestre précédent.** Cette mesure provisoire serait de nature à solutionner les avances de trésorerie importantes que les entreprises supportent,
- o **Que l'indexation du carburant soit étendue désormais à l'ensemble des professionnels de la branche du transport routier de personnes comme de marchandises.** C'est une mesure de justice et d'équité pour toutes celles et tous ceux dont le métier est de vivre et de faire vivre de leurs activités professionnelles. Pour se faire, le rôle et les moyens du CNR doivent être renforcés afin de lui permettre d'élargir son champ de compétence en proposant de nouveaux indices de référence,
- En ce qui concerne **la transition énergétique**, avec détermination et conviction, le transport routier s'est déjà beaucoup engagé. Doit-il subir d'autres contraintes tant que les autres acteurs de la filière n'auront pas clairement affiché le calendrier de leurs intentions, de leurs objectifs et de leurs engagements ?

Pour réussir, l'OTRE exige la négociation d'un **accord de transition énergétique dans le transport routier** de 2019 à 2022, qui devra être renégocié dès la fin de l'année 2022, pour le quinquennat suivant (2022 à 2027)

Pour y parvenir, l'OTRE attend une concertation :

- D'une part, avec **l'État, les constructeurs, les filières de distribution des carburants alternatifs** pour que des objectifs chiffrés annuels de développement de l'offre de motorisation alternative soient déterminés en même temps que la mise en place d'un réseau de ravitaillement. À défaut d'objectifs atteints, les contraintes et la fiscalité sur les usagers transporteurs professionnels pourraient être remis en cause avec éventuellement des pénalités ;
- D'autre part, avec **l'État et les représentants des collectivités territoriales** pour unifier nationalement les règles à l'égard du transport routier : contraintes identiques, aides financières, politiques d'achat de transport routier.
- Enfin, avec les sociétés d'autoroutes qui gèrent le réseau concédé afin qu'elles participent à l'effort collectif en faveur de la transition énergétique du transport routier.

Je souhaite vivement que nous soyons entendus pour sortir des attermoissements et des insécurités dans lesquels nous sommes plongés.

Voilà ce que je voulais vous dire en terminant ce propos. Nous ne cachons pas notre inquiétude. Elle n'est pas surjouée. **Nous serons déterminés à ne pas nous laisser faire.** Si nous sommes aujourd'hui dans une forme de *convergence des ras le bol*, c'est pour mieux affirmer encore et toujours notre volonté que vive notre métier de transporteur.

« *Les seules batailles perdues, sont celles qu'on ne livre pas !* » disait Franklin Roosevelt.

Comptez sur nous : nous les livrerons !

Aline MESPLES