

Feuille de route CNATP sur le GNR pour 2019

Synthèse des échanges de l'Assemblée générale du 3 avril 2019

Un constat :

L'impact de la suppression du GNR et de la transition écologique telle qu'envisagée par l'Etat prend plusieurs formes :

- 1- **Un impact économique : déstabilisation des TPE des Travaux Publics et du Paysage**
 - Problèmes de vols de carburants sur chantiers,
 - Une augmentation des charges sans alternatives,
 - Impossibilité de répercuter le surcoût de cette hausse sur les marchés privés (surtout avec la concurrence des ETA),
 - Des coûts de reconversion des matériels et machines trop élevés, voire impossible.

- 2- **Impact sur l'environnement : le tout-électrique, une fausse bonne idée**
 - Impact néfaste des biocarburants : plus d'agriculture intensive, plus de déforestation, plus de tracteurs qui eux tournent au GNR,
 - Impact néfaste des batteries des véhicules électriques : elles intègrent des métaux rares et polluants, extraits par les TP.

- 3- **Une transition impossible ou compliquée à mettre en œuvre à l'heure actuelle**
 - Peu ou pas de matériels adaptés à la transition écologique (TP) ou coûteux (Paysage),
 - Pas d'alternative au GNR,
 - Biocarburants : des pistes limitées (quantités, réseau de distribution, réglementation).

La CNATP demande :

- 1- **Le maintien de l'annulation de la hausse de fiscalité sur le GNR.**

- 2- **Le maintien du GNR, c'est-à-dire de la couleur**, qu'il y ait ou non hausse de la fiscalité sur le GNR. Ce maintien permet de lutter contre les vols de carburants (sur les chantiers, dans les dépôts).

- 3- **Un lissage de la mesure**, en cas de hausse de la fiscalité. Ce lissage doit être assez long pour que cette hausse ne soit pas trop violente pour les TPE artisanales, et afin de permettre une anticipation des prix suffisante pour adapter leurs tarifs.

- 4- **L'égalité de traitement** entre entreprises de Travaux Publics et entreprises de travaux agricoles.

- 5- **Que le Gouvernement crée un groupe de travail spécifique, afin de réfléchir à cette transition écologique.** Il faut y convier toutes les parties prenantes pour travailler sur ce sujet sur 3 à 5 ans (fabricants, politiques, syndicats). La CNATP sera partie prenante. Le Gouvernement doit exprimer et écrire clairement ce qu'il veut.

Cette réflexion portera sur un état des lieux de l'utilisation du GNR, des matériels existants, des solutions alternatives, de l'impact sur les entreprises notamment les plus petites et implantées dans le monde rural, des actions de soutiens à envisager pour réellement soutenir la transition écologique, etc.

Dans ce cadre, il faudra également créer un groupe de travail au sein de la CNATP pour faire remonter les propositions.

6- Le maintien de l'exonération pour les équipements et engins de chantier qui ne sont pas disponibles aujourd'hui avec d'autres types de motorisation.

7- Un engagement que l'Etat utilise réellement ces nouvelles recettes pour accompagner la transition énergétique de notre pays.

Si cette mesure n'a pas pour but unique de prélever plus de taxes, l'Etat doit commencer par donner l'exemple de la transition écologique avec ses services, ses matériels : DDE, collectivités locales.

8- Un plan d'accompagnement des professionnels, pour les aider à accomplir cette transition écologique.

Des mesures spécifiques pour les TPE artisanales doivent accompagner la transition écologique voulue par le Gouvernement.

Contenu du plan d'accompagnement des TPE à la transition écologique :

La mise en place d'un plan d'accompagnement pour les TPE artisanales, comprendra des soutiens financiers significatifs au renouvellement et à la conversion des engins de chantiers, utilitaires, fourgonnettes, camions vers des véhicules utilisant des énergies renouvelables.

Ceci, si techniquement, il existe de telles solutions de remplacement. Les entreprises ne sont, en effet, pas responsables de l'insuffisance de l'offre actuelle des constructeurs automobiles qui présente encore aujourd'hui des contraintes fortes en termes d'autonomie et des surcoûts importants pour l'acquisition de ces véhicules.

- L'aide la plus efficace et utile est le crédit d'impôt pour investissement dans des matériels non thermiques.
Exemple : favoriser les TPE du paysage vers l'investissement dans des équipements électriques avec batterie longue durée par un crédit d'impôts de 50% à l'investissement dans ces équipements.
- Démarche à engager entre les pouvoirs publics, les fabricants, les utilisateurs pour proposer des solutions alternatives crédibles et performantes en termes de matériels (pelles...), de nouveaux carburants moins polluants.
- Diverses mesures favorisant une réelle politique écologique, notamment de réduction des consommations de carburants :
 - o Augmenter la charge transportée. Cela aura pour conséquences une baisse de la pollution, une baisse de la consommation de carburants,
 - o Fournir un accès facilité aux décharges, par la multiplication de structures de proximité et à moindre coût,
 - o Favoriser l'allotissement des marchés publics, notamment de proximité, pour les TPE (circuits courts, emploi local, moins de déplacements),

- Favoriser l'usage de matériaux provenant du recyclage dans les marchés publics.

→Quels points sont non négociables, et entraîneraient de nouvelles mobilisations s'ils n'étaient pas appliqués ?

Echanges lors de l'Assemblée générale du 3 avril 2019

Impact de la suppression du GNR et de la transition écologique telle qu'envisagée par l'Etat

Impact économique :

- Problèmes de vols de carburants sur chantiers (4) et même par nos salariés,
- Impossibilité de répercuter le surcoût de cette hausse sur les marchés privés (2),
- Coût du carburant en hausse implique une marge réduite, une augmentation du tarif horaire des engins (2), donc de l'inflation (1) – Augmentation des charges sans alternatives - Impact financier sur l'activité – Cette mesure va entraîner une baisse d'activité,
- Coût de reconversion des matériels et machines trop élevés, voire impossible (des exemples à donner).

Impact sur l'environnement :

- Impact néfaste des biocarburants : plus d'agriculture intensive, plus de déforestation, plus de tracteurs qui eux tournent au GNR,
- Impact néfaste des batteries des véhicules électriques : elles intègrent des métaux rares et polluants, extraits par les TP.

Problème politique :

Politiquement, de par leur origine sociale et géographique, les élus LREM ne connaissent pas le monde artisanal, notamment rural, et préfèrent les grandes entreprises et que les artisans soient encadrés par celles-ci. Difficulté pour défendre nos intérêts dans ce contexte.

Transition impossible ou compliquée à mettre en œuvre :

Pas d'alternative au GNR (2).

Concurrence déloyale entre les TP et paysagistes et d'autres activités

- Dérogation pour usage de machines dangereuses,
- Gens du voyage,
- Utilisation du glyphosate (règles différentes agriculteurs / TP ?),

Propositions constructives issues des échanges au sein du réseau CNATP

Ce que les artisans sont prêts à accepter ou non :

- Quelle hausse de la fiscalité sur le GNR les professionnels sont-ils prêts à accepter ?
- GNR : distinction de couleur essentielle.

Une réflexion à mener avec l'Etat sur les priorités en matière d'écologie / donner l'exemple

- Il faut une vraie réflexion sur ce qui est vraiment écologique,

- Le tout-électrique est une fausse bonne idée (impact environnemental de la fabrication et du recyclage des batteries, autonomie incompatible avec l'activité des professionnels surtout dans le monde rural...),
- Cette hausse de taxe est-elle imaginée pour favoriser l'écologie ou juste pour récupérer de l'argent ?
- Il faut écouter plus les gens du terrain (approche concertée, participative),
- L'Etat doit commencer par donner l'exemple avec ses services, de l'utilisation des matériels pour respecter la transition écologique demandée aux entreprises : DDE, collectivités locales,
- Mettre à contribution les plus grandes entreprises pour tester matériels et techniques pour la transition, ensuite demander une adaptation des TPE,
- Les bio-carburants, c'est bien mais l'agriculture, c'est fait pour manger, pas pour rouler,
- GNR : pas plus de pollution que le fioul,
- Un autre objectif recherché par la transition énergétique : l'indépendance en matière énergétique. Le carburant est importé, l'électricité, on la produit,
- Si le problème du GNR est réellement un problème d'écologie, il faut que le Gouvernement crée un groupe de travail spécifique, afin de réfléchir à cette transition écologique. Il faut y convier toutes les parties prenantes pour travailler sur ce sujet sur 3 à 5 ans (fabricants, politiques, syndicats). La CNATP sera partie prenante. Le Gouvernement doit exprimer et écrire clairement ce qu'il veut.

Impliquer les acteurs dans la recherche de solutions alternatives, notamment les fabricants

- Il faut mettre dans la boucle les fabricants d'engins et matériels (2) : ils ont un rôle dans la fourniture de matériels adaptés pour appliquer cette transition énergétique, dans le niveau de consommation en carburants des matériels, leur adaptation aux nouveaux carburants,
- Il faut accompagner les constructeurs pour favoriser les accès aux alternatives.

Soutenir le développement et l'utilisation de nouveaux carburants moins polluants

- Développement d'un carburant « vert » ?
- Biocarburants : quelles homologations ?
- Favoriser l'accès au biocarburant et autres solutions alternatives (réseaux de distribution suffisants ? Quantités produites ? Comment élargir la liste des professionnels pouvant en consommer ? Comment adapter les matériels à ces carburants),
- Le GNV est une piste. Il existe des stations de méthanisation (bio-méthane moins polluant),
- Le GTL : ce carburant de synthèse permet une réduction de la consommation, du bruit, des particules fines, limite l'encrassement des moteurs. Mais il n'y a pas la capacité de production suffisante aujourd'hui.

Plan de soutien du Gouvernement à la transition, notamment en matière de fiscalité

- Des aides doivent être mises en place pour passer à des solutions alternatives ou moins polluantes – Aides à la modernisation du parc (d'engins) - Système d'aide à la conversion sur moteurs,
- Face aux variations forte des prix des carburants : fixer un prix moyen de carburant à l'année et négocier son évolution 6 mois avant l'application (pour anticiper) – Problème de l'évolution des prix du bitume, qui monte quand le carburant monte, et ne redescend pas automatiquement dans le prix du carburant baisse,

- La hausse du prix du GNR est acceptable, si les professionnels ont les moyens de réduire leur consommation et si l'évolution du prix est progressive - Lissage le temps de faire adapter les tarifs : 5 à 7 ans (4),
- Réduire les conditions et coûts des contrôles techniques dans les CCTT,
- En cas de suppression du GNR, mise en place d'un pied de facture obligatoire,
- S'il n'y a plus le GNR, il faut pouvoir récupérer la TVA et la TIPP,
- Simplifier les démarches d'aides et de subventions,
- Différents types d'aides possibles :
 - o prêt à taux 0 (2) pour renouvellement des matériels plus écoresponsables (prêt bonifié : vu les taux d'intérêt actuels, quel intérêt ?),
 - o suramortissement (sous réserve de faire du bénéfice),
 - o primes à l'investissement écologique ou à la transformation des matériels,
 - o crédit d'impôt.

Principal levier : le crédit d'impôt.

Limiter les transports (donc la pollution) : gérer les déchets au niveau local, recycler les matériaux, faire appel à des matériaux locaux et à des entreprises de proximité

- Mettre en avant tous les matériaux provenant du recyclage pour avoir moins de dépenses de transport) – Il faudra recycler 70% des matériaux en 2020, il faut pouvoir utiliser des matériaux recyclés dans les marchés publics, sur les chantiers,
- Faciliter les plateformes de tri (petites, de proximité) pour limiter les déplacements (2) - Réduction du nombre de transports sur les routes par l'ouverture de décharges de déchets inertes,
- Indiquer dans tous les marchés publics un centre d'enfouissement - Mettre dans les appels d'offres la possibilité de lieu pour mettre leurs déblais,
- Obliger à faire appel aux entreprises locales pour les travaux en appels d'offres – Les marchés publics devraient comprendre des dispositions limitant les distances parcourues par les entreprises répondant à ceux-ci (pour éviter des déplacements et donc des pollutions inutiles, cf. autres dispositions sociales, parité, etc.). Valoriser la proximité - Marchés publics : clauses sur la proximité des entreprises, sur les matériaux locaux,
Constat : il y a de la concurrence au sein des appels d'offres des communautés de communes. Avant, on arrivait à faire des petits travaux (curages de fossés...), car disponibilité des TPE 7 j sur 7. Aujourd'hui, de gros groupes viennent sur ces marchés. Ils peuvent faire 120 km pour curer des fossés !
- Réduction du nombre de transport sur la route par l'augmentation de la charge transportée sur les poids lourds et les 3,5 tonnes – Augmenter les charges utiles sur les camions.

Egalité de traitement, lutte contre la concurrence déloyale

- Mise en place d'une carte professionnelle pour limiter ou interdire la concurrence déloyale (type carte de capacité),
- Les agriculteurs et les artisans : pas d'augmentation de taxes,
- Même traitement des agriculteurs, pêcheurs, artisans TP et paysagistes : tout le monde paye la même chose (4) - Que les taxes sur un potentiel futur carburant « vert » soient appliquées à l'ensemble des consommateurs de celui-ci,
- Avant même le GNR, les TP et paysagistes n'ont pas les mêmes charges que les ETA (salaires importants à donner pour conserver les salariés – Les agriculteurs peuvent construire de grands dépôts, sans être taxés, les paysagistes si),
- Lutter contre l'autoentrepreneur dans le Paysage. Ils sont non reconnus par la MSA,

- Lutter contre la pluriactivité des agriculteurs - Loi pluriactivité : pour tout le monde ou pour personne,
- Problème de différence de récupération des agriculteurs sur la TIPP.

Autres sujets

- Communiquer sur la nouvelle dénomination des recommandations CACES et sur la date de validité (valable 5 ans, et plus 10 ans),
- Eviter les requalifications d'intérimaires longue durée en emplois en CDI,
- Limiter le CNATP infos à 4 parutions par an et faire du mailing pour créer plus de lien avec les adhérents,
- Problématique du niveau de formation des apprentis, perte de savoir-faire,
- Pourquoi sommes-nous encore à la MSA (pour les paysagistes) ?