



Manifeste de la Fédération Nationale des Transports Routiers pour une Europe du Transport forte, juste et durable.

Paroles de transporteurs - Mandature 2019-2024



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

ÉDITO

Une nouvelle mandature s'ouvre et avec elle c'est une nouvelle page de l'Europe qui s'écrit.

Plus de soixante ans après la signature du Traité de Rome, le scepticisme s'est installé chez certains de nos concitoyens qui doutent de la capacité des institutions européennes à répondre à leurs attentes et aux défis actuels. Un danger ? Le repli sur soi. Entre le Brexit, la montée des nationalismes, les crispations identitaires, les peurs de l'avenir, le rêve européen semble se déliter un peu plus chaque jour.

Pourtant, l'Union Européenne c'est aussi la paix entre les nations, la démocratie, l'innovation, la libre circulation des biens et des personnes et un formidable espoir pour les peuples.

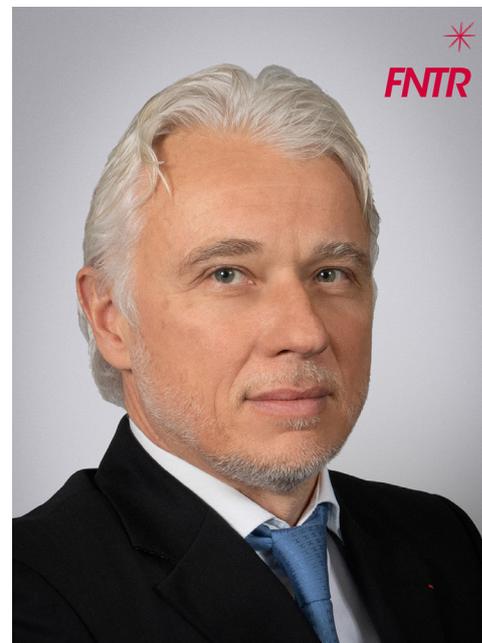
Les transports, qu'ils soient de personnes ou de marchandises, sont au cœur de l'intégration européenne et reflètent en grande partie les problématiques de cette construction. Tous les jours, les transporteurs routiers français vivent cette Union sans frontières géographiques ni économiques mais où beaucoup de disparités demeurent entre les États. Et tous les jours, ils se confrontent à des difficultés qui restent trop souvent sans réponse : manque d'harmonisation des règles, concurrence déséquilibrée, intérêts divergents entre les nations, etc. Nous souhaitons que chaque entreprise trouve sa place de façon juste et durable, quelle que soit sa localisation géographique sur le territoire européen.

C'est pourquoi nous avons donné la parole à nos professionnels : quelle est leur réalité aujourd'hui ? Quelles sont leurs difficultés, leurs atouts ? Qu'attendent-ils de l'Europe ? Comment défendre leur métier dans une Europe plurielle ?

En 20 ans, les transporteurs français ont perdu 80 % de leur part de marché à l'international alors même que la France connaît l'un des taux les plus forts de cabotage étranger sur son territoire.

La convergence économique et sociale est aujourd'hui nécessaire au-delà de la seule harmonisation technique et de l'ouverture des marchés.

Et c'est le rôle de la FNTR, aux côtés de ses partenaires et homologues européens, de porter la voix de cette exigence. Une convergence qui, il faut le souligner, a déjà commencé et fait de notre secteur un laboratoire de ce que pourrait être une Union européenne construite en synergie.



Jean Christophe PIC,
Président de la FNTR

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (TRM) : L'UN DES SECTEURS LES PLUS RÉGLEMENTÉS À MIEUX RÉGULER

La politique européenne des transports s'est principalement appuyée sur deux instruments depuis ses origines : l'ouverture des frontières et l'édiction d'une réglementation commune.

En matière d'ouverture des frontières, le véritable bond en avant s'est fait avec le premier accord de Schengen en 1985 puis avec le Traité d'Amsterdam en 1997. Aujourd'hui, l'Europe est le plus grand marché au monde et offre des opportunités immenses.

EN 2017

- **Le transport routier de marchandises et services de déménagement emploie 471 903 salariés ;**
- **En Europe, 4/5 des échanges de marchandises se font par la route ;**
- **En 2017, 40% du transport routier intérieur (en France) soit 120 milliards de tonnes-km de marchandises sont transportées par un pavillon étranger ;**
- **En 10 ans, le pavillon français a chuté de 6 points, passant de 67 % du transport de marchandises intérieur en 2007 à 61 % en 2017.**

Si les frontières géographiques ont disparu d'autres frontières demeurent et cette ouverture a révélé bien des disparités. Le travail des Institutions et de nos représentants a donc été de poser de plus en plus une réglementation commune mais qui n'a pas signifié pour autant une plus grande régulation du secteur.

Il y a quelques semaines, le Parlement a adopté sa position sur le Paquet Mobilité I, une réelle victoire pour les transporteurs français après des mois, voire des années de travail de la FNTR en collaboration avec ses homologues notamment allemands et nordiques. Si le Paquet mobilité doit encore passer par l'étape du Trilogue (Conseil, Parlement Commission réunis) pour aboutir à un texte consolidé et définitif, son vote est un signe clair de début d'amélioration de la régulation du secteur en Europe, au bénéfice des entreprises et des salariés. Au-delà du TRM, ce vote montre aussi la possibilité d'une Europe du dialogue et du progrès pour tous.



« MOI TRANSPORTEUR, EN 20 ANS J'AI PERDU 80 % DE MON ACTIVITÉ À L'INTERNATIONAL ! »

« Ah l'Europe ! L'Europe c'est l'Italie, l'Autriche, la Pologne, découvrir de nouveaux pays, tracer la route. Enfin, ça l'est de moins en moins en réalité. Aujourd'hui, la plupart des transporteurs français ont perdu leurs marchés européens. La faute à qui ? On a ouvert les frontières sans régulation, du coup on n'était plus compétitifs, c'est sûr. Évidemment qu'il faut une dose de concurrence mais avec un minimum de règles. On commence à le comprendre, et certains pays se battent pour que ce soit le cas. On doit aussi savoir protéger les entreprises et les salariés ».

Rendez-vous compte... En 20 ans, les transporteurs français ont perdu 80 % de part de marché à l'international. Et alors que le transport de marchandises en Europe connaît une forte croissance, la part du pavillon français ne cesse de reculer. Aujourd'hui, c'est 10 % du marché européen alors qu'en 1999 il était de 50 %. Il y a urgence ! ».

➤ Notre proposition - Une régulation sociale et fiscale plus grande avec pour horizon l'émergence d'un régime partagé des travailleurs mobiles sur tout le territoire européen.

Voulons-nous continuer la construction européenne ? Consolider l'avancée du vote du Paquet Mobilité I ? Construire l'Europe sociale tant réclamée par nos concitoyens ? Le transport routier, de par sa haute mobilité et le fait qu'il structure l'espace que nous partageons, constitue un laboratoire privilégié de politiques communes renouvelées. Osons aller encore plus loin et dépasser les clivages qui demeurent pour créer un régime européen du travailleur mobile avec un socle social commun.

Notre proposition - Renforcer les contrôles grâce à la division qui sera dédiée au Transport Routier International dans la nouvelle Autorité Européenne du Travail.

Ces changements exigent une volonté politique forte mais aussi un accompagnement technique et un soutien dans la mise en œuvre et le contrôle au niveau européen. La nouvelle Autorité Européenne du Travail participera directement à cette dynamique et devra mieux encadrer la mobilité des travailleurs au sein de l'Union et assurer que les États membres appliquent les directives.

L'idée est de mieux appliquer la législation européenne dans le domaine des droits sociaux et de renforcer la lutte contre la concurrence déloyale.

Après de longues négociations sur cette proposition originale de la Commission, le Conseil de l'Union européenne et le Parlement européen ont trouvé un terrain d'entente le 14 février 2019. Le règlement qui en définira les contours doit encore être adopté formellement, mais la nouvelle Autorité a donc toutes les chances de voir le jour dans l'année.

« MOI TRANSPORTEUR, JE DOIS FAIRE FACE À UNE CONCURRENCE ÉTRANGÈRE DE PLUS EN PLUS IMPORTANTE SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS »

« Camions français et étrangers empruntent chaque jour les routes de France pour arriver à leur destination. Mais, les entreprises françaises ne peuvent pas rivaliser en termes de coûts. Nos charges sont trop élevées et sur une assiette trop large par rapport à certains de nos concurrents. En plus, nous avons souvent des normes plus restrictives qu'eux. Résultat ? + 36% de cabotage suite à la libéralisation du TRM européen en 1990. Alors déjà que nous avons perdu nos parts de marché à l'international, c'est aussi sur le marché intérieur qu'on est menacés. On a fait du made in France un fer de lance en matière de consommation agricole ou de produits industriels. Nous aussi nous sommes un secteur clé, nous méritons également une prise de conscience collective sur la réalité du terrain. »

Notre proposition - Mettre fin aux exceptions encore trop larges en matière d'application de la directive détachement.

C'est l'une des grandes avancées du paquet Mobilité I voté par le Parlement européen et sur laquelle la Fédération sera particulièrement vigilante lors du Trilogue qui consolidera le texte : l'instauration d'un délai de carence suite à une opération de cabotage (dont la durée reste à définir entre 2,5 et 5 jours). Mais le texte sur le détachement prévoit aussi d'exclure les opérations bilatérales comportant une à deux opérations de chargements et déchargements sur l'aller ou le retour quand la version 2 du chronotachygraphe sera disponible. Cette exception est à surveiller de près car elle ouvre la porte à de possibles dérives.



« MOI TRANSPORTEUR, JE VEUX BIEN PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT MAIS JE DOIS AUSSI POUVOIR FAIRE MON MÉTIER ! »

« Évidemment que le transport routier a un rôle majeur dans la transition énergétique, surtout sur les gaz polluants ou GES. Mais on ne fera rien tout seuls, il faut agir ensemble au niveau de l'Europe. L'Europe doit nous aider, elle doit créer les conditions compatibles avec notre réalité, nos activités et l'emploi. Je parle en termes d'investissements bien sûr mais également d'infrastructures. Moi aussi j'ai des enfants, je veux qu'ils puissent grandir sur cette planète. Il n'y a pas les bons d'un côté et les méchants de l'autre. »

➤ Notre proposition - Création d'un fond dédié au financement de la transition énergétique dans le secteur du TRM, dédié PME/TPE.

Les objectifs environnementaux sont déjà une priorité pour les entrepreneurs. Pour preuve, notamment en France, le programme d'engagement volontaire EVE de charte et label « CO2, les Transporteurs s'engagent » dans lequel de nombreux transporteurs se sont lancés depuis plusieurs années. Au-delà des bénéfices environnementaux, ils y voient aussi évidemment une meilleure efficacité énergétique et donc une plus grande rentabilité. L'écologie rejoint l'économie sur ce point précis. C'est ce type de démarches qui fonctionnent et feront de la transition énergétique une réalité. Mais, cela demande beaucoup d'investissements humains comme financiers et les marges très faibles du secteur ne le permettent souvent pas. L'Europe doit être là. Nous proposons donc la création d'un fonds européen dédié. Ce fond devra également assurer des investissements collectifs que ce soit en matière de R&D (pile à hydrogène, etc.) ou encore d'infrastructures (avec un maillage d'avitaillement qui répond au nouveau mix énergétique).

📌 Notre proposition - Adopter des politiques environnementales incitatives et reconnaître les efforts des transporteurs.

Il s'agit d'abord de politiques incitatives, qui récompensent ceux qui s'engagent pour la transition énergétique. Pour que celle-ci devienne une réalité, il convient de sortir de l'approche punitive et de créer un intérêt réel pour les transporteurs, de créer une incitation à la baisse d'émissions de gaz polluants et de GES dans un cadre européen partagé. De la même façon, les transporteurs engagés doivent bénéficier d'avantages en termes de circulation sur le territoire européen avec un accès privilégié aux ZFE, ou équivalent. Attention également à ne pas souffrir du syndrome du « bon élève » qui entraîne souvent la France à appliquer certaines normes plus rapidement et de façon plus restrictive, créant une distorsion de concurrence pour nos entrepreneurs qui deviennent de fait moins compétitifs.

📌 Notre proposition - Adopter un mode de calcul harmonisé des émissions de GES avec une approche « du puits à la roue ».

Il s'agit tout d'abord d'adopter une vision intégrée de l'empreinte carbone de l'énergie consommée et ce depuis la production de l'énergie elle-même. Très concrètement, une électricité produite dans une centrale à charbon a une empreinte carbone «du puits à la roue» plus élevée que du gazole consommé par un moteur Euro V ou VI.

Par ailleurs, il s'agit d'harmoniser les critères d'évaluation entre les pays : facteurs d'émissions, périmètre géographique, méthode, etc. Sans quoi, toute comparaison entre les pays est, de facto, faussée. Il faut enfin s'assurer que les émissions de CO2 et autres émissions polluantes soient réduites en conditions de conduite réelles.

📌 Notre proposition - Mieux responsabiliser le consommateur en interdisant la mention « frais de ports gratuits ».

Il existe souvent une sorte de schizophrénie entre le citoyen et le consommateur. Le citoyen plaide pour une transition écologique rapide et efficace alors que le consommateur a tendance à ne pas questionner ses propres habitudes de consommation. Le e-commerce en est un formidable exemple. Il favorise la multiplication des flux par le système de commandes puis retours avec l'empreinte environnementale que cela comporte. Le consommateur doit avoir conscience de son propre impact au quotidien. Le transport ne peut ainsi pas être qualifié de « gratuit » car la gratuité induit qu'il n'existe pas pour le consommateur, qui n'est donc en rien responsabilisé dans son propre comportement. Nous demandons que, dans l'ensemble de l'Union, la mention « transport gratuit » cesse tout simplement d'exister.



« MOI TRANSPORTEUR, JE VEUX POUVOIR INNOVER ET INVENTER LE TRM DE DEMAIN »

« La digitalisation, la robotique et l'automatisation apportent de nombreux bénéfices pour nos entreprises et nos collaborateurs, en particulier concernant les gains de productivité, la sécurité routière ou encore la qualité de vie au travail. Ce sont des évolutions positives, mais c'est pas toujours facile de s'y mettre ! Et ce pour plein de raisons : financières évidemment mais cela implique aussi d'avoir des ressources internes ou externes. J'avoue aussi parfois qu'on craint le piratage et l'utilisation commerciale de nos propres données. Et en plus, tout n'est pas standardisé, par exemple ; nous devons intégrer un boîtier différent par pays pour les péages. Les solutions EDI (Échange de données informatiques) sont souvent imposées par nos clients, coûteuses, et prennent beaucoup plus de temps à mettre en place en comparaison des API (Application Programming Interface) disponibles aujourd'hui mais pour lesquelles aucun standard commun n'existe à l'heure actuelle ».

📌 **Notre proposition - Standardiser le langage des API au niveau européen pour assurer l'interopérabilité, diminuer le coût des solutions d'échanges et donc faciliter l'acceptation de la transition numérique.**

Standardiser le langage des API, c'est donner la possibilité aux transporteurs du libre choix des solutions qu'ils souhaitent utiliser sans avoir à se poser la question de la compatibilité avec les solutions de leurs partenaires/clients et assurer les conditions de la libre concurrence. Nous préconisons une reconnaissance de l'échange sécurisé de données numériques en remplacement de l'échange de documents numériques dans la relation inter-entreprises. Le Digital Transport Logistics Forum (DTLF) – initiative européenne - qui s'est déjà emparé de la question dans les relations administration-entreprise doit élargir son champ d'actions dans les relations inter-entreprises.

📌 **Notre proposition - Favoriser une réelle dématérialisation des échanges.**

- **Légaliser la reconnaissance des données numériques.** Une transition réalisée grâce à une politique numérique commune dans un cadre de sécurisation des données et qui permettra de nouveaux gains de productivité pour les entreprises.
- **Faciliter et simplifier l'accès à la signature électronique qualifiée (règlement EIDAS)** en créant des profils numériques de transporteurs sur la base des informations légales disponibles.
- **Accompagner la transition numérique** par des offres de formations adéquates et un soutien à l'investissement.

📌 **Notre proposition - Favoriser l'automatisation et la robotisation pour répondre aux obligations en matière de lutte contre la pénibilité au travail.**

- **Permettre l'accès aux nouvelles technologies** en facilitant l'accès au financement et en accompagnant l'intégration des solutions dans les entreprises, notamment TPE/PME.
- **Inciter les entreprises à entrer dans cette dynamique** en adoptant une approche fiscale positive.
- **Continuer de lutter contre l'idée reçue de destruction de l'emploi par l'automatisation des tâches.**



« MOI TRANSPORTEUR, J'AI DES DIFFICULTÉS À RECRUTER »

« Tous mes confrères le disent : il est de plus en plus difficile de recruter. Des conducteurs bien sûr, mais pas seulement ! Le secteur n'attire pas les jeunes. En général, ils n'y pensent même pas, et s'ils le font, ils en ont une mauvaise image. Et c'est vrai en France mais partout en Europe ».

📌 Notre proposition - Créer des groupes de travail européens sur l'attractivité des métiers de la branche avec la Commission TRAN et au sein de la future Autorité Européenne du travail.

Une étude récemment publiée par l'IRU dresse un état des lieux alarmant sur les besoins croissants de la profession en main d'œuvre, et ce dans toute l'Europe. Si la situation n'évolue pas rapidement la pénurie de conducteurs pourrait s'accroître et peser sur l'économie de l'ensemble de la zone. Aujourd'hui, un cinquième des postes du transport routier de marchandises et de personnes en Europe n'est pas comblé. Et pour les années à venir, la situation est loin de s'arranger, les postes non pourvus sur l'ensemble du continent pourraient atteindre les 40 %. Le problème : un manque d'attractivité de la filière, une mauvaise image de la profession et de nombreuses idées reçues sur la réalité du métier. Alors à problème européen, nous préconisons une solution européenne. Nous proposons de créer avec nos homologues de l'IRU un premier groupe de travail avec les élus de la Commission TRAN et un groupe avec la future Autorité Européenne du Travail. L'objectif : mener des campagnes d'information et de communication mais aussi être force de proposition pour les instances européennes.

CONCLUSION

L'Europe des Transports se construit, c'est une réalité et la position du Parlement Européen sur la Paquet Mobilité 1 le 4 avril 2019 le prouve.

Beaucoup reste à faire et les 5 ans à venir seront déterminants. La Fédération Nationale des Transports Routiers continuera son travail quotidien auprès des parlementaires européens, main dans la main avec ses homologues, pour porter haut et fort la voix du secteur, de ces entreprises et travailleurs.

EN SYNTHÈSE – NOS PROPOSITIONS

ÉCONOMIQUE & SOCIAL

- Améliorer la régulation sociale et fiscale pour faire émerger un régime partagé des travailleurs mobiles sur tout le territoire européen ;
- Renforcer les contrôles grâce à la division qui sera dédiée au Transport Routier International dans la nouvelle Autorité Européenne du Travail ;
- Mettre fin aux exceptions encore trop larges en matière d'application de la directive détachement.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE & ÉCOLOGIQUE

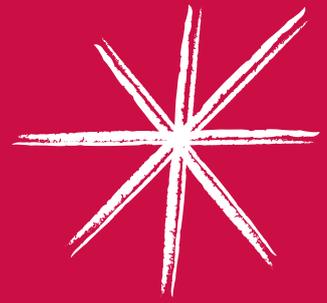
- Créer un fond pour le financement de la transition énergétique dans le secteur du TRM, dédié aux PME et TPE ;
- Adopter des politiques environnementales incitatives et reconnaître les efforts des transporteurs ;
- Adopter un mode de calcul harmonisé des émissions de GES avec une approche « du puits à la roue » ;
- Mieux responsabiliser le consommateur en interdisant la mention « frais de ports gratuits ».

INNOVATION & NUMÉRIQUE

- Standardiser le langage des API au niveau européen pour assurer l'interopérabilité des solutions d'échanges et donc faciliter la transition numérique ;
- Favoriser une réelle dématérialisation des échanges :
 - Légaliser la reconnaissance des données numériques ;
 - Faciliter et simplifier l'accès à la signature électronique qualifiée (règlement EIDAS) ;
 - Accompagner la transition numérique.
- Favoriser l'automatisation et la robotisation pour répondre aux obligations en matière de lutte contre la pénibilité au travail :
 - Permettre l'accès aux nouvelles technologies ;
 - Inciter les entreprises à entrer dans cette dynamique ;
 - Continuer de lutter contre l'idée reçue de destruction de l'emploi par l'automatisation des tâches.

ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

- Créer des groupes de travail européens sur l'attractivité des métiers de la branche avec la Commission TRAN et au sein de la future Autorité Européenne du travail.



Fédération Nationale des Transports Routiers
8 rue Bernard Buffet - Le Cardinet, 75017 Paris - 01 44 29 04 29