



OUVRIR LA ROUTE POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT

Fédération Nationale des Transports Routiers



DONNER DE LA **COMPÉTITIVITÉ**
AUX ENTREPRISES DU TRANSPORT
ROUTIER

SOUTENIR ET VALORISER
L'ENGAGEMENT DU SECTEUR DANS
SA **TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**
ET **ÉCOLOGIQUE**

LE TRANSPORT ET LA MOBILITÉ
AU CŒUR DE LA
RÉVOLUTION NUMÉRIQUE



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Jean-Christophe Pic
Président de la FNTR

« MESDAMES, MESSIEURS LES CANDIDATS, VOUS CROYEZ CONNAÎTRE LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER ET DE LA LOGISTIQUE ? »

SOMMAIRE

- P.10** RELANCER LE MOTEUR DE LA COMPÉTIVITÉ
- P.18** AGIR DE MANIÈRE RESPONSABLE POUR LE MONDE DE DEMAIN
- P.30** NOUVELLE ÉCONOMIE, NOUVELLES TECHNOLOGIES

DEPUIS LES DERNIÈRES ÉLECTIONS DE 2012, LE CONTEXTE DANS LEQUEL LES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER ÉVOLUENT S'EST CONSIDÉRABLEMENT TRANSFORMÉ. CONCURRENCE EUROPÉENNE, TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, UBÉRISATION DE L'ÉCONOMIE, ETC. AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL, NATIONAL ET EUROPÉEN, LE SECTEUR DU TRANSPORT A SU PRENDRE DES ENGAGEMENTS AMBITIEUX ET ATTEND UNE AUTRE POLITIQUE DES TRANSPORTS, À LA HAUTEUR DES ENJEUX À VENIR.

Et pourtant, la politique des transports n'est abordée que par le biais des questions d'infrastructures et de report modal.

Si on ne peut pas demander à ceux qui postulent à la plus haute fonction de l'État ou à la députation de tout savoir, il est en revanche indispensable qu'ils soient désormais conscients que le transport est au cœur d'une véritable révolution industrielle et de services.

Nouveaux véhicules, nouvelles organisations logistiques, nouveaux métiers à venir, concurrence européenne, il ne s'agit plus de traiter le secteur par le prisme de vieilles images, des caricatures ou avec des solutions éculées comme l'écotaxe par exemple.

ON N'EN EST PLUS LÀ DEPUIS LONGTEMPS

La politique des transports doit être abordée avec une nouvelle vision pour être en adéquation avec la réalité économique du secteur.

De ce point de vue, les entreprises de transport sont largement en avance : plus de sécurité, plus d'efficacité, et un transport plus durable. Elles sont déjà dans cet autre monde.

Elles attendent du monde politique qu'on leur permette de développer leurs solutions toujours plus innovantes, et non que l'on réponde à ces mutations avec des mesures périmées.

Pour le secteur des transports routiers de marchandises, la FNTR fait ici ses propositions et expose les mesures essentielles et indissociables des grands enjeux économiques et sociétaux du XXI^e siècle.

Parce que contrairement aux idées reçues, le transport n'est pas le problème : il est LA solution.

En cette année d'élections, les chefs d'entreprise du transport entendent participer au débat public, en toute responsabilité, et y peser de tout le poids d'un secteur qui, de tous temps, a été vecteur de progrès et de prospérité pour la France.

Ces chefs d'entreprise n'exposeront pas ici des mesures pro-transport routier décorélées des défis que la France doit relever d'ici les prochaines années.

Ces propositions et attentes, rassemblées dans ce livre blanc, sont toutes issues de débats menés par des chefs d'entreprise, citoyens économiques, engagés au sein des Conseils d'Administration des 30 syndicats FNTR qui irriguent le territoire. L'objectif ? Recenser, pour celles et ceux qui postulent à la plus haute fonction de l'État, les mesures incontournables d'une politique des transports routiers performante, responsable et moderne.

Ce livre blanc, véritable feuille de route pour une politique des transports à la hauteur de la réalité économique du secteur, se décline autour de trois grands axes en adéquation avec les principaux enjeux de ce XXI^e siècle : compétitivité, transition énergétique et révolution numérique.

Chaque axe se déclinera en thématiques précisant les enjeux et attentes du secteur et les mesures proposées.

1. COMPÉTITIVITÉ

DONNER DE LA COMPÉTITIVITÉ AUX ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER

Tous les secteurs et toutes les entreprises mettent la compétitivité au cœur de leurs revendications. Pour autant, force est de constater que le secteur du transport routier ne cesse de réclamer des mesures fortes depuis des années.

Il s'agit d'un secteur particulièrement exposé puisqu'il est un des seuls secteurs de services soumis à la concurrence internationale.

Ces vingt dernières années, l'Europe s'est élargie mais l'harmonisation fiscale, sociale, technique n'a pas été au rendez-vous. Les entreprises françaises de transport ne sont plus en capacité d'assurer une place significative sur le marché européen. Les concurrents européens captent de plus en plus les flux de transports intérieurs. Et toute mesure visant à tenter de restreindre la présence des camions étrangers se traduit par un alourdissement de charges sur les entreprises françaises.

C'est pour cette raison qu'un des premiers thèmes abordés dans les revendications de la FNTR est celui de la fiscalité : il est essentiel d'arrêter

l'empilage de taxes sur le transport qui obère un peu plus chaque année leur compétitivité. Il est aussi indispensable d'éviter de revenir sur toute velléité d'écotaxe nationale ou régionale car les entreprises la payent par l'augmentation de la TICPE.

Le secteur est 1 des 10 premiers employeurs privés français avec 400 000 salariés et autant d'emplois induits dans d'autres secteurs de l'économie : le maintien du CICE, et non sa conversion en baisse de charges, est aussi une mesure de compétitivité qui commence significativement à produire ses effets sur l'emploi.

Enfin, le pavillon français a perdu 80% de parts de marché à l'international en 20 ans ! La France doit impérativement prendre le leadership à Bruxelles dans la perspective de bâtir une véritable Europe des transports, fondée sur une régulation économique et une convergence sociale, dans un premier temps, avec les pays limitrophes.

2. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

SOUTENIR ET VALORISER L'ENGAGEMENT DU SECTEUR DANS SA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE

Le transport routier n'est souvent vu qu'à travers le camion. Et les clichés ont la vie dure. Pourtant depuis plusieurs années, les entreprises de transport ont, tant en matière de réduction des émissions de CO₂ que de gaz polluants, entrepris des démarches peu connues du grand public mais qui se traduisent par des résultats concrets et très significatifs. A ce titre, outre une reconnaissance par les pouvoirs publics de ces démarches ambitieuses, les entreprises de transport souhaitent un accompagnement de l'État, tant par des mesures fiscales que par une meilleure intégration

de la circulation utilitaire dans les politiques publiques nationales, au niveau des territoires. De même, en matière de sécurité routière, une meilleure compréhension de l'activité professionnelle qu'est le transport et la rationalisation des services et actions dédiés doivent être privilégiées pour une efficacité accrue en faveur de cette grande cause nationale. Enfin, le transport routier étant totalement connecté avec les autres modes, une véritable politique des transports doit s'attacher à soutenir la complémentarité des modes, et non contraindre un report modal forcé et illusoire.

3. RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

INTÉGRER QUE LE TRANSPORT EST LE SECTEUR OÙ SE JOUE L'ACTUELLE RÉVOLUTION NUMÉRIQUE

Notre époque vit une nouvelle révolution industrielle. Depuis plusieurs années, c'est dans le secteur de la mobilité que prospère la nouvelle économie. Les nouvelles formes de contractualisation et d'intermédiation se développent. L'automatisation des véhicules et des entrepôts logistiques est une réalité d'aujourd'hui et va encore s'accroître. Bâtir aujourd'hui une politique des transports et une stratégie logistique, c'est anticiper les conséquences de ces évolutions majeures et y apporter les réponses adaptées. Parmi les

mesures phares demandées par la Profession, la création d'un Ministère des transports de plein exercice, et intégrant les infrastructures numériques - comme c'est déjà le cas en Allemagne - est une mesure majeure.

UN SECTEUR MAJEUR ET UN MAILLON INDISPENSABLE AU BON FONCTIONNEMENT DE L'ÉCONOMIE

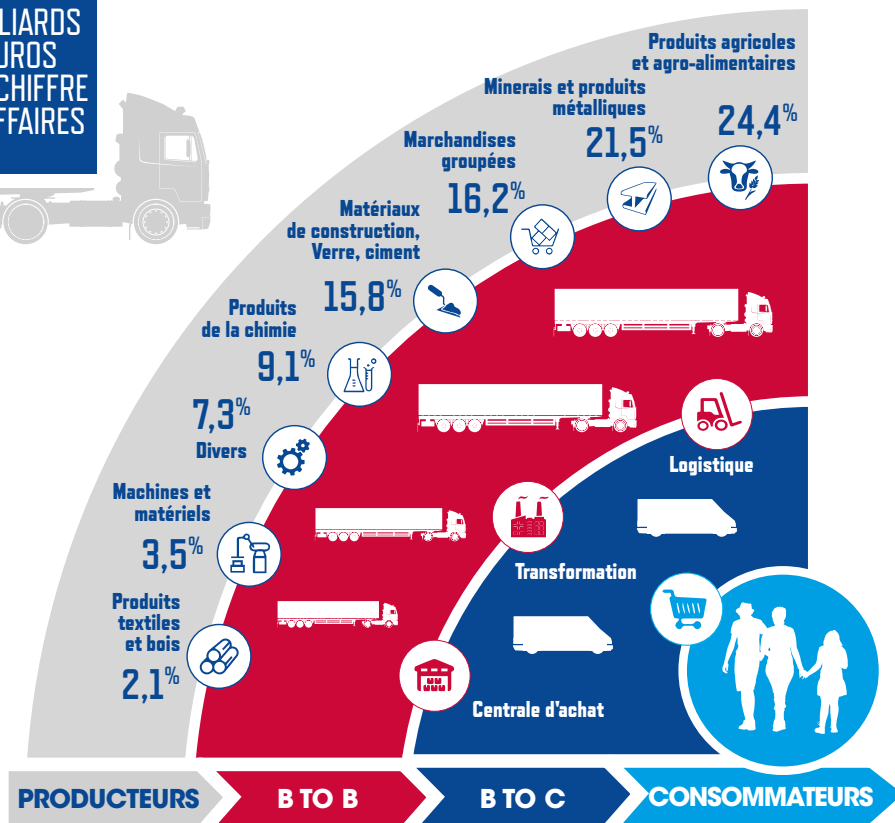
36 000 ENTREPRISES IRRIGANT L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE FRANÇAIS

99% DE NOS BESOINS QUOTIDIENS SONT TRANSPORTÉS PAR LES PROFESSIONNELS DE LA ROUTE

Si le transport routier peut remplacer la plupart des autres modes de transport, la réciproque est la plupart du temps impossible. C'est le moyen le plus souple, le plus fiable et plus performant pour transporter des produits.

53 MILLIARDS D'EUROS DE CHIFFRE D'AFFAIRES

LE TRM AU CŒUR DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE



LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SE RÉALISE PRINCIPALEMENT SUR DES COURTES DISTANCES

78% des volumes sont transportés sur moins de 150 km

57% des volumes sont transportés sur moins de 50 km

UN DES PREMIERS EMPLOYEURS FRANÇAIS

• 400 000 salariés, 1 des 10 premiers employeurs privés français

• Des emplois stables :

96% des salariés de la branche transport en CDI (moyenne nationale : 85%)

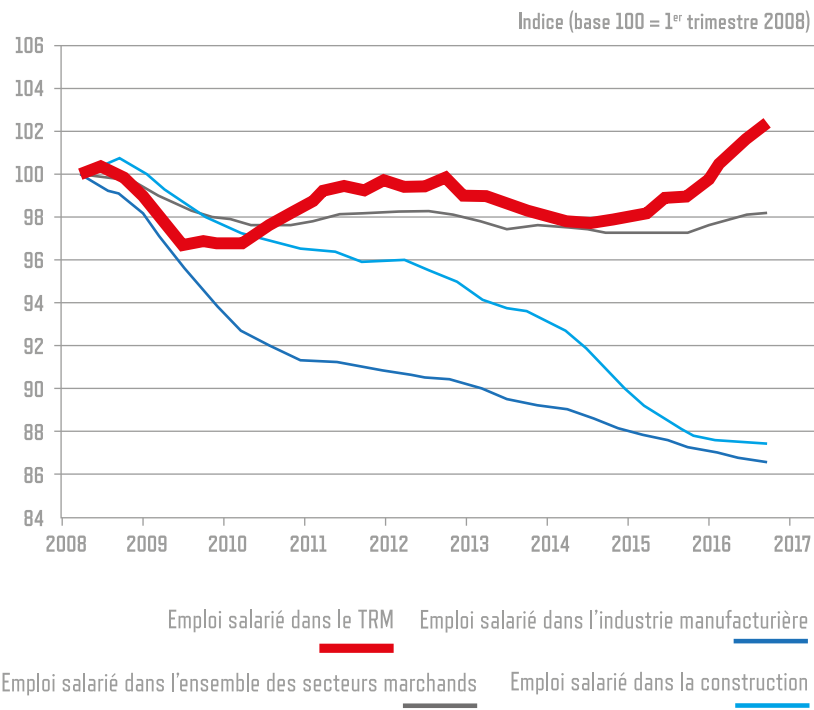
• 400 000 emplois induits dans d'autres secteurs d'activité en 2016

INSEE - SeOS - OPTL - Organismes sectoriels



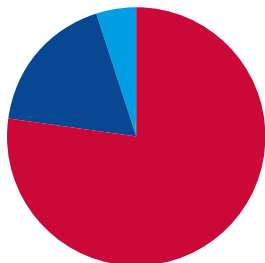
UN SECTEUR QUI CRÉE DE L'EMPLOI

Évolution de l'emploi salarié depuis 2008



UN SECTEUR COMPOSÉ PRINCIPALEMENT DE TPE-PME

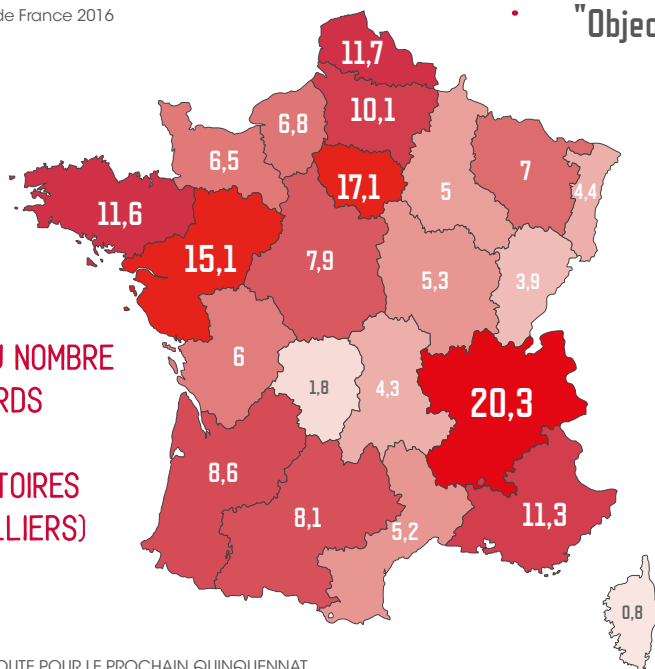
Seules **4 %** des entreprises du secteur ont plus de 50 salariés



- 78%** des entreprises du TRM ont moins de 10 salariés
- 18%** des entreprises du TRM ont de 10 à 49 salariés
- 4%** des entreprises du TRM ont plus de 50 salariés

Étude FNTR - Banque de France 2016

RÉPARTITION DU NOMBRE DES POIDS LOURDS IMMATRICULÉS SUR LES TERRITOIRES EN 2015 (EN MILLIERS)



UN ACTEUR ENGAGÉ ET RESPONSABLE

DEPUIS 2000

Près de **60%** en moins d'accidents mortels ⁽¹⁾

50% de réduction d'émissions de NOx (gaz polluants)⁽²⁾

80% de réduction de ses émissions de particules.⁽³⁾

CHAQUE ANNÉE

Près de **400 000 tonnes** de gaz à effet de serre évitées avec la démarche "Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent"⁽⁴⁾

90% des poids lourds en circulation sont aux normes européennes d'émissions les plus restrictives (Euro V et VI)

⁽¹⁾ Rapport de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) bilan 2015.

⁽²⁾ et ⁽³⁾ : Source Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique format SECTEN (avril 2013).

⁽⁴⁾ Source ADEME - 2016.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

LA FNTR

L'ORGANISATION LEADER DU TRANSPORT ROUTIER ET DE LA LOGISTIQUE

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est l'organisation professionnelle leader du transport routier de marchandises. Elle représente des entreprises de toutes tailles (groupes, ETI, PME, TPE) et de toutes spécialités. Elle rassemble plus des deux tiers des entreprises adhérentes d'une organisation professionnelle du transport routier en France.

Née avec le transport routier en 1933, la FNTR poursuit aujourd'hui un double objectif ; répondre aux attentes à court terme des entreprises du secteur et anticiper les évolutions de la Profession. Une mission rendue possible par une éthique forte et de nombreux atouts : un maillage unique d'unions départementales et régionales, un solide ancrage européen, une représentativité nationale et multisectorielle, des expertises techniques, économiques, juridiques, sociales et environnementales et une forte crédibilité auprès des pouvoirs politiques et instances européennes.

Président : Jean-Christophe Pic

Déléguée Générale : Florence Berthelot

Membres actifs

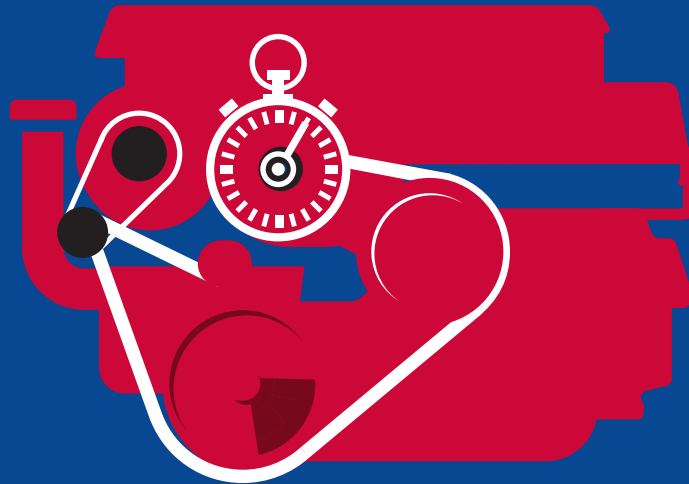


L'UNOSTRA représente, défend et accompagne les TPE du transport routier de marchandises et de voyageurs.



La Chambre Syndicale du Déménagement (CSD), créée en 1890, syndicat de défense des entreprises françaises de déménagement et activités annexes, a rejoint la FNTR pour renforcer et mieux défendre les intérêts spécifiques de cette profession.

RELANCER LE MOTEUR DE LA COMPÉTIVITÉ



Le secteur du transport routier de marchandises (TRM) est à l'avant-poste de l'économie. S'il va mal, c'est que l'économie va mal. Quand il va bien, c'est l'économie qui repart.

Ce secteur, composé essentiellement de TPE et de PME, est un secteur créateur d'emplois, de richesses et de dynamisme sur l'ensemble des territoires.

Très sensible aux évolutions fiscales et à l'instabilité législative, le transport routier est un secteur de services, avec cette particularité d'être surexposé à la concurrence internationale.





FAVORISER LE RECRUTEMENT ET LA FORMATION

L'ENJEU

ON EMBAUCHE ! ON FORME ! ET SUR LA DURÉE !

Le secteur du transport routier de marchandises connaît actuellement des tensions sur l'emploi. Or, ce secteur a de tout temps recruté en proposant des métiers de tous niveaux de qualifications offrant de véritables opportunités professionnelles. 85% des apprentis du secteur transport trouvent un emploi à l'issue de leur formation. Depuis 2008, l'emploi salarié a progressé de 2% dans le secteur alors qu'il a chuté de 13 % dans l'industrie et la construction. Dans l'avenir, les véhicules autonomes vont arriver sur le marché. L'arrivée de ces véhicules autonomes annoncée à plus ou moins longue échéance sur les routes, ne signifie

pas pour autant que les emplois de conducteurs vont disparaître : ils vont évoluer. L'AFTRAL, principal organisme de Formation en Transport et Logistique forme à lui seul 200 000 personnes qui confortent ainsi leurs compétences et leur employabilité.

Pour permettre aux entreprises de croître, il est essentiel de conserver le levier de compétitivité qu'est le CICE et de préserver le dispositif spécifique de la formation professionnelle initiale. Il est également indispensable de réduire l'écart entre le coût du travail en France et celui des autres pays européens.

REVENDICATIONS ET PROPOSITIONS

1 Maintenir le CICE en vue de l'allègement du coût du travail. Le CICE est devenu indispensable pour un secteur à faible marge comme le Transport Routier de Marchandises (1,6% de marge nette annuelle). Le CICE est plus efficace sur l'emploi qu'un allègement de charges qui se répercute sur les prix et ne bénéficie, au final, qu'au client.

2 Accélérer la convergence sociale avec nos voisins de l'Union Européenne.

Poursuivre l'initiative lancée en février 2017 par la France pour l'Alliance du routier. En conséquence :

- mettre en conformité la réglementation française avec la réglementation européenne sur la durée du travail des travailleurs mobiles ;
- sortir de l'impasse française du travail de nuit ;
- supprimer le dispositif du compte de pénibilité et le remplacer par un dispositif de prévention.



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« Tous les ans le transport routier de marchandises embauche en France 15.000 personnes du conducteur(-trice) au cadre supérieur(e) en passant par les logisticiens et les agents de maîtrise. Les nouvelles technologies de l'informatique et de la communication sont prises en compte dans les programmes de formation allant du CAP conduite au Master transport. Nous pourrions faire tellement plus si l'attractivité de nos métiers était développée »

**Michel Chalot, Transport Chalot
à Strasbourg (Alsace)**



« CONDUCTEUR ROUTIER :
UN MÉTIER SMICARDISÉ ET PRÉCAIRE »

FAUX

90% des salariés ont une
rémunération supérieure
au SMIC

Dares 2016

96% des salariés de la branche
transport sont en CDI
(moyenne nationale : 85%)

*Rapport OPTL 2016



ET COMME NOUS N'ATTENDONS PAS TOUT DE L'ÉTAT...

La FNTR engage une démarche avec l'ensemble de la Profession et les organismes concernés (AFT, OPCA transports et services, organismes de formation, institution de retraite et prévoyance Klesia) pour promouvoir l'attractivité des métiers et le recrutement, avec une forte déclinaison régionale.



STOPPER L'INFLATION FISCALE

L'ENJEU

QU'ON NE VIENNE PAS NOUS REPARLER D'ÉCOTAXE... NOUS LA PAYONS DÉJÀ !

De 2007 à 2014, le feuilleton de l'écotaxe a totalement occulté les problématiques du transport routier de marchandises en France. Ce secteur est déjà deux fois et demi plus fiscalisé que les autres secteurs de l'économie française. Et il contribue également financièrement à la maintenance des

infrastructures, bien au-delà des coûts d'usage qu'il génère.

Sous prétexte de faire payer les entreprises étrangères, à chaque alourdissement de fiscalité, c'est le transport routier français qui est le plus pénalisé !

REVENDICATIONS ET PROPOSITIONS

- 3 Zéro tolérance du secteur pour la moindre taxe supplémentaire** : pas d'écotaxe tant au niveau régional que national !
- 4 Clarifier et rendre attractif le régime fiscal** des entrepôts logistiques afin de permettre à la France de retrouver un leadership tel que le propose la stratégie " France logistique 2025 ".
- 5 Affecter les contributions acquittées par le secteur du transport routier vers l'entretien des réseaux routiers (nationaux, régionaux, départementaux)** : tout ce que paye la route doit aller à la route !
- 6 Maintenir une fiscalité spécifique sur le diesel pour le secteur même si elle augmente sur les usages non professionnels** et adopter également pour le GNV, et le Bio GNV, une fiscalité différenciée et incitative car ces carburants deviennent les nouveaux carburants utilitaires.



IDÉES REÇUES

« LES POIDS LOURDS NE PAYENT PAS POUR LES ROUTES QU'ILS ABÎMENT »

FAUX

5 MILLIARDS D'EUROS PAR AN !
C'est la contribution des poids lourds français aux infrastructures françaises de transport. Or, une infime part de cette somme est reversée à la route.

« LES POIDS LOURDS NE PAYENT PAS L'ÉCOTAXE »

FAUX



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« Depuis 2015 nous payons l'écotaxe ! Il n'y a pas eu suppression de la taxe poids lourds mais parfaite substitution via l'augmentation de la fiscalité du carburant (TICPE), à hauteur de 4 centimes par litre »

François Baudoin- Transports Couvert & Muret à Saint Armel (Bretagne)

« La pérennisation de l'affectation d'une part du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à l'AFITF a permis de compenser la suppression des ressources issues de l'écotaxe poids lourds, traduisant l'engagement du Gouvernement pour le financement des infrastructures de transport dans un contexte budgétaire contraint »

Manuel Valls, août 2016

Extrait de la réponse du premier Ministre au référé de la Cour des Comptes relatif à l'AFITF



AGIR POUR UNE VÉRITABLE EUROPE DES TRANSPORTS

L'ENJEU

UN SECTEUR EN PROIE À LA CONCURRENCE INÉGALE. NON, LA FRANCE N'EST PAS UNE ÎLE...

L'Europe s'est considérablement élargie ces dernières années. Mais sans véritable harmonisation fiscale, sociale ni même technique. Des opérateurs exerçant à des coûts

très inférieurs aux coûts supportés par les entreprises françaises ont capté les marchés internationaux.

Le pavillon français a perdu 80% de parts de marché à l'international en 20 ans. Et comme si cela ne suffisait pas, les opérateurs européens viennent désormais

nous concurrencer sur nos propres marchés français. Ceci sans que les entreprises françaises soient mises en capacité de résister à armes égales à cette concurrence.

REVENDEICATIONS ET PROPOSITIONS

7

Réduire la période de cabotage (transport intérieur effectué par un transporteur non résident) de 7 à 3 jours après un transport international et de 3 opérations à 1 seule et établir une période de carence entre deux périodes de cabotage.

9

Réviser la directive européenne sur la tarification des infrastructures (Eurovignette) notamment en vue de la suppression de la taxe à l'essieu et de la non intégration d'une taxation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

8

Amplifier les contrôles sur les opérations de cabotage et de transit sur le territoire français.

10

Revoir les règles du détachement de salariés sur les flux internationaux. Dresser un bilan d'évaluation de l'efficacité des mesures de la loi Macron sur le détachement dans le transport dès 2017.



**PAROLE DE
TRANSPORTEUR**



« On a aboli les frontières physiques en Europe et contrairement à ce que l'on peut penser, un transporteur français veut plus d'Europe ! Nous avons davantage besoin d'activités à l'international que de repli. Il faut que nous nous remettions en situation de compétitivité européenne. Nos marchés futurs sont là. »

**Jean-Luc Dejode, Load Transports et Affrètements,
à Lesquin (Hauts-de-France)**



11

Créer un régime du travailleur mobile européen : établir les principes de ce que devrait être un salaire minimum en Europe (part de rémunération fixe et part des frais de route) et établissement d'un socle minimal de protection sociale pour les conducteurs internationaux.

12

Créer une Agence européenne du transport routier pour obtenir une interprétation et une application homogènes de la réglementation européenne, et coordonner les contrôles entre les administrations nationales en Europe.



IDÉES REÇUES

« IL N'Y A RIEN À ATTENDRE
DE L'EUROPE »

FAUX

Le TRM est un des secteurs les plus intégrés en Europe : 80% environ de sa législation est communautaire. Cela s'explique par sa nature transfrontalière et des raisons de sécurité.

La FNTR a contribué à obtenir à Bruxelles :

- ◀ La reconnaissance du caractère professionnel du gazole
- ◀ La non libéralisation du cabotage
- ◀ La promotion et l'instauration du modèle français de formation initiale et continue des conducteurs



ET COMME NOUS N'ATTENDONS PAS TOUT DE L'ÉTAT ...

La FNTR, seule fédération du transport routier à avoir une représentation permanente à Bruxelles et ce, depuis plus de 20 ans, travaille sans relâche pour faire entendre la position des transporteurs et ainsi influencer sur la politique des transports à Bruxelles. Elle a noué des alliances solides avec d'autres Fédérations européennes et l'IRU (Union Internationale des Transports routiers) où elle occupe des postes clés.

13

Supprimer l'application du règlement sur les temps de conduite et de repos dans les départements d'Outre-Mer.

AGIR DE MANIÈRE RESPONSABLE POUR LE MONDE DE DEMAIN



Le transport routier est à l'avant-poste des défis du XXI^e siècle. Engagé depuis de nombreuses années dans le développement durable et la transition énergétique, ses performances dans ce domaine sont largement supérieures à celles de la route.

Chaque jour, les transporteurs professionnels déplacent 4,4 millions de tonnes de marchandises en toute fiabilité et sécurité dans l'intérêt des autres usagers de la route, des clients et dans le respect de l'environnement.

En 20 ans, le secteur a divisé par deux ses émissions de NOx et réduit de 75% ses émissions de particules.







DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'ENJEU

ET APRÈS LE DIESEL ? LA VOIE DU MIX ÉNERGÉTIQUE

Face au double défi du réchauffement climatique et de la qualité de l'air, le transport routier de marchandises (TRM) n'a pas attendu les mesures coercitives pour s'engager. L'évolution des technologies des véhicules et la mise en œuvre des normes Euro ont permis de réduire significativement l'empreinte environnementale des véhicules utilitaires lourds et légers. Le dernier rapport du Conseil international pour un transport propre (ICCT), atteste d'ailleurs de l'efficacité de ces normes obligatoires en affirmant que les poids lourds émettent, proportionnellement,

nettement moins de gaz polluants que les véhicules particuliers.

En France, plus de la moitié des poids lourds en service ont moins de 5 ans et 90 % d'entre eux sont aux normes d'émissions les plus restrictives (Euro V et Euro VI). Le bruit, lui, a été divisé par 20 en 20 ans.

Et parce que des énergies alternatives performantes et de nouvelles motorisations ont été mises à leur disposition, les entreprises de transport s'orientent de plus en plus vers le Gaz Naturel Véhicule (GNV/BioGNV). L'alternative au diesel

ne sera pas dans l'usage d'un seul carburant. Les transporteurs opéreront pour le carburant en fonction de son utilisation. À chaque usage, son carburant : c'est le mix énergétique. Le modèle économique du GNV doit donc être soutenu à travers une fiscalité incitative et des mesures volontaristes d'accompagnement dont le développement des stations d'avitaillement sur l'ensemble du territoire. Trop souvent, les décideurs politiques ne tiennent aucun compte de ces efforts et multiplient les déclarations et les mesures ouvertement anti-transport routier.

REVENDECATIONS ET PROPOSITIONS



14 Maintenir l'amortissement bonifié pour les poids lourds GNV.

18 Agir au niveau européen pour une information et un affichage, des gaz à effet de serre, harmonisés, crédibles et adoptés par l'ensemble des acteurs de la filière.

15 Stabiliser la fiscalité du GNV sur 5 ans.

19 Prolonger le dispositif objectif CO₂ pour la période 2019-2024.

16 Encourager le déploiement du bioGNV à travers une TICPE distincte.

20 Doubler la valorisation des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) pour les entreprises de transport chartées ou labellisées Objectif CO₂.

17 Créer un Certificat de Réduction d'Émission pour le TRM sur le modèle du dispositif CEE (Certificats d'Économie d'Énergie).



PAROLE
DE
TRANSPORTEUR



« En mettant en œuvre le label Objectif CO₂, notre entreprise s'est dotée d'un véritable outil de pilotage de son empreinte environnementale qui contribue à valoriser commercialement ses actions innovantes. L'implication de l'ensemble des collaborateurs et la reconnaissance des pouvoirs publics à travers ce label soutenu par le Ministère et l'ADEME sont des éléments clés pour la crédibilité de ce dispositif. Ceci nous conduit à une recherche permanente d'amélioration de nos pratiques. »

Dominique et Pierre-Alexandre Derval,
TSD, à Saint Martin du Fouilloux
(Pays de la Loire) en présence de
Bruno Lechevin, Président de l'ADEME



« LES CAMIONS SONT LES PRINCIPAUX ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS LOCAUX »

FAUX

Ils ne représentent que

7% des GES* et **3%** des particules

* Gaz à effet de serre



ET COMME NOUS N'ATTENDONS PAS TOUT DE L'ÉTAT ...

La Profession est engagée depuis 2008 dans la Charte « Objectif CO₂ les transporteurs s'engagent ». Plus de 1200 entreprises se sont engagées volontairement permettant d'économiser plus de 2 millions de tonnes de CO₂. Depuis 2016, les entreprises vont plus loin avec le Label Objectif CO₂ témoignant de la performance en matière de réduction des gaz à effet de serre. Et elles participent sur l'ensemble du territoire à la création de stations d'avitaillement en GNV.



LE TRANSPORT ROUTIER AU SERVICE DES TERRITOIRES

L'ENJEU

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : FLUX SANGUIN DE L'ÉCONOMIE

Qu'il s'agisse des réseaux autoroutiers, du réseau routier national non concédé ou des voiries communales, l'accès aux infrastructures routières est un facteur vital pour l'efficacité du transport routier de marchandises. L'ensemble de l'économie dépend en effet de la capacité du transport routier à alimenter les sites de production, la distribution et *in fine* les consommateurs. C'est pourquoi la prise en compte de la circulation utilitaire est indispensable dans l'élaboration de toute politique des transports. Toute restriction, fondée sur une approche dogmatique visant à limiter la circulation des véhicules utilitaires, est

un frein à la contribution positive du secteur à l'économie des territoires.

Alors que le transport routier de marchandises massifié devrait être considéré un comme un transport en commun, il est, depuis quelques années, victime de décisions arbitraires, sans étude d'impact préalable ni concertation avec la Profession. À ceci s'ajoute une absence de coordination entre les gestionnaires d'infrastructures que ce soit au niveau national ou plus localement à l'échelon départemental voire intercommunal.

REVENDICTIONS ET PROPOSITIONS

21

Prendre en compte systématiquement et à la juste mesure de sa contribution à l'économie locale, la circulation utilitaire dans les politiques urbaines en particulier dans la mise en œuvre des territoires à énergie positive et croissance verte (TEPCV).

22

Tenir compte de la circulation utilitaire dans la mise en œuvre des horaires des zones à circulation restreinte et organiser une concertation préalable systématique avec les opérateurs de transport.

23

Mettre en place des grilles tarifaires des prestations des dépanneurs sur les réseaux autoroutiers et sur le réseau routier national non concédé, afin de stopper les nombreux abus constatés.

24

Mettre en place une cartographie nationale des itinéraires pour les transports exceptionnels et hors normes (bois ronds), en concertation avec les professionnels des secteurs concernés.

25

Revoir les règles d'évolution des tarifs poids lourds sur les réseaux routiers pour mieux les encadrer.

26

Ouvrir une négociation d'accords bilatéraux avec les États européens limitrophes autorisant le 44 tonnes pour permettre la circulation transfrontalière de ces véhicules.

27

Développer le nombre d'emplacements dédiés à la livraison et mettre en place une plateforme nationale de réservation pour les déménageurs.



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« L'Allier est un des départements les plus impactés en termes d'interdictions de circulation. Le conseil départemental et des communes nous contraignent ainsi à effectuer jusqu'à 30% de km supplémentaires transférant de surcroît le trafic des PL sur des routes totalement inappropriées. L'impact économique, sécuritaire et environnemental de ce type de décision n'a fait l'objet d'aucune évaluation par les pouvoirs publics. Une donnée doit interpeller : la marge moyenne générée quotidiennement par un véhicule correspond à 5 km de trajet par jour. Toute dégradation d'un itinéraire optimisé se traduit par une perte financière directe pour notre entreprise et met à mal l'attractivité toute entière du territoire. »

Valérie Lassalle, Transport Lassalle
à Varennes-sur-Allier (Auvergne-Rhône-Alpes)



IDÉES REÇUES

FAUX

« LES POIDS LOURDS
SONT UN FACTEUR
MAJEUR DE CONGESTION
DES RÉSEAUX ROUTIERS. »

Les poids lourds français
ne représentent
que 3% de la circulation routière.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'ENJEU

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UN ENGAGEMENT POUR LA VIE

Parce que les entreprises du secteur sont des utilisateurs quotidiens de la route, parce que la sécurité de leurs salariés est une préoccupation de tous les instants, parce que la sécurité des autres usagers de la route est dans les gènes de la Profession, parce que la qualité de leurs prestations est étroitement liée à la faculté de livrer les marchandises dans des conditions optimales, le transport routier s'attache à améliorer en permanence sa performance en matière de sécurité routière.

L'amélioration constante des normes des véhicules s'ajoute à un niveau élevé des formations initiales et continues des salariés. Cet investissement participe activement à la sécurité de tous les usagers de la route.

Cette exigence constante des professionnels de la route doit être encouragée par une mobilisation de tous les acteurs et une reconnaissance des pouvoirs publics du caractère spécifique de la circulation utilitaire.

REVENDICTIONS ET PROPOSITIONS

28 **Reconnaître que le permis de conduire est un outil de travail pour les conducteurs routiers et permettre en conséquence Une récupération plus rapide des points de permis perdus en cas d'infractions mineures :**

- autoriser l'employeur d'un conducteur à connaître en temps réel le nombre de points restants sur le permis de ses conducteurs ;
- prendre en compte les formations continues obligatoires (FCO) en équivalence des stages de récupération de points perdus pour infractions mineures ;
- revoir la législation sur la pénalisation des employeurs ne dénonçant pas les auteurs d'infractions.

29 **Attribuer un rôle décisionnaire au Comité National de la Sécurité Routière (CNSR).**

30 **Regrouper les services de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et de la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer (DGITM) au sein du même Ministère des Transports.**



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« Nous avons aujourd'hui des dispositifs anti-rapprochement et d'alerte de franchissement de lignes sur tous nos véhicules neufs. Les poids lourds d'aujourd'hui disposent de l'équipement équivalent sur les véhicules de particuliers haut de gamme. Le professionnalisme de nos conducteurs, leurs formations régulières, la systématization du chronotachygraphe électronique et le renouvellement régulier de notre parc contribuent à rendre la route plus sûre pour les salariés et les autres usagers. »

Jean-Pierre Grangeon,
Transports Sogranlotrans
à Sorbiers (Auvergne-Rhône-Alpes)



IDÉES REÇUES

« LES POIDS LOURDS PROVOQUENT PLUS D'ACCIDENTS DE LA ROUTE QUE LES VOITURES »

FAUX

Les poids lourds
ne représentent que

2,9% des véhicules
impliqués dans des
accidents de la route*

*Rapport de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) bilan 2015



ET COMME NOUS N'ATTENDONS PAS TOUT DE L'ÉTAT...

La Profession s'est engagée avec les organismes professionnels dans de nombreuses actions volontaires en matière de sécurité routière : lutte contre les addictions, opérations menées par l'AFT « les yeux sur la route » sur les distracteurs au volant, trophée du meilleur conducteur (CUP)



UN TRANSPORT QUI AIME LE CHANGEMENT DES MODES

L'ENJEU

TOUT COMMENCE ET TOUT FINIT PAR UN TRANSPORT EN CAMION. MAIS ENTRE LES DEUX ?

Longtemps, la seule ambition des politiques de transport a été un report modal contraint. Combien de fois entend-on dire qu'il faut mettre les camions sur les trains ? Mettre un camion sur un train n'a aucun sens, notamment sur les petites et moyennes distances : c'est la marchandise qui doit passer d'un véhicule à l'autre (et non le camion qui est un poids mort) ! Et cela s'appelle du transport combiné. Les transporteurs français en sont les premiers clients !

Le transport combiné mer-route, fleuve-route et le plus connu, le rail-route, est efficace dès lors qu'il est économiquement viable et qualitativement fiable. Il est pertinent lorsqu'il s'applique sur de la longue distance et dans le cas de franchissement d'obstacles naturels (Alpes, Pyrénées, traversée de la Manche). 85 % des flux de transports routiers français s'effectuent dans un rayon de moins de 100 km. Le transport combiné n'est donc pas une solution systématique

pour tous les trafics. D'autant qu'il est souvent plus long et donc peu approprié pour les marchandises qui ne peuvent pas attendre. Il requiert des investissements massifs. Et les tarifs doivent rester accessibles aux transporteurs.

Favoriser une politique d'intermodalité nécessite de prendre en compte tous ces facteurs et de les inscrire dans la durée avec une visibilité tarifaire à long terme.



REVENDEICATIONS ET PROPOSITIONS

31

Pérenniser les subventions de l'État (aide au « coup de pince ») dans le transport combiné.

32

Geler les tarifs des sillons ferroviaires du transport combiné.

33

Assurer un service minimum dans le mode ferroviaire pour les marchandises à l'instar de ce qui existe pour les passagers.

34

S'attaquer aux problèmes récurrents des temps d'attente dans les ports maritimes et fluviaux.



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« Le développement de notre activité combinée rail-route s'inscrit dans une logique d'éco-responsabilité qui nous permet de proposer à nos clients une solution fiable techniquement pour des produits non-urgents »



**Vincent Lesage, Transports Breger,
Laval (Pays de la Loire)**

NOUVELLE ÉCONOMIE, NOUVELLES TECHNOLOGIES... C'EST DÉJÀ DEMAIN !



Les nouveaux modèles numériques qui ont fleuri ces dernières années ont presque tous en commun la mobilité : mobilité des personnes, livraison de biens. C'est le terrain de jeu prioritaire des géants du Web.

À cette révolution numérique s'ajoute une évolution technologique sans précédent depuis un siècle : automatisation, robotisation, data. Le secteur du transport routier évolue à grande vitesse. Il est essentiel d'en prendre conscience, au risque de passer totalement à côté de ce qui doit gouverner la politique des transports de demain.

Le transport routier, un secteur qui restera à l'avant-poste.



REVENDEICATIONS ET PROPOSITIONS

35 Exiger que les plateformes adoptent le statut de commissionnaire de transport, et recourent à des transporteurs inscrits au registre des transporteurs : le transport est une activité règlementée exercée par des professionnels !

36 Intégrer dans les politiques publiques le traitement et la protection des données relatives au transport (Data Transport).

37 Rendre interopérables les logiciels des différents corps de contrôle (DREAL/ gendarmerie/police et Direccte).

38 Permettre la dématérialisation totale des documents qui doivent être présentés en cas de contrôle sur route.



PAROLE DE
TRANSPORTEUR



« Il y a une opportunité pour nous grâce au numérique dans le transport. Mais il ne faudrait pas qu'il y ait deux poids deux mesures. La concurrence est saine pour le consommateur et elle stimule les transporteurs dès lors qu'une seule et même réglementation s'applique à tous. »

Jérémy Cohen Boulakia,
VIR Transport à Paris





UN MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE PLEIN EXERCICE INTÉGRANT LE NUMÉRIQUE

L'ENJEU

DÉJÀ UNE RÉALITÉ EN ALLEMAGNE ! POURQUOI PAS EN FRANCE ?

Quand on évoque les véhicules autonomes, une nouvelle multimodalité intégrant les drones, ou des entrepôts logistiques entièrement robotisés, on passe pour farfelu. Pourtant, on ne parle pas de demain, mais déjà d'aujourd'hui : les premières expérimentations de livraisons avec camions autonomes ont déjà eu lieu. La livraison par drones dans les territoires à géographie difficile s'expérimente aussi. Les acteurs de la nouvelle économie ont investi le

secteur de la mobilité. Et les flux de transport sont de plus en plus régis par des algorithmes. Même si les opérations de transport se dérouleront encore de nombreuses années par des moyens traditionnels, c'est dès aujourd'hui qu'il faut investir et préparer les conditions du transport d'avenir. Souvent, la première réticence provient de la crainte de détruire les emplois existants. En réalité, les emplois d'aujourd'hui

vont évoluer, et de nouveaux métiers vont apparaître. Bâtir la politique des transports suppose d'intégrer ces nouveaux paramètres. Il va falloir penser différemment. Enfin, le secteur du transport n'est pas suffisamment associé aux grandes décisions politiques ou économiques. Il n'est pas non plus identifié comme un secteur créateur d'emplois, et levier de croissance pour le pays.

Depuis 2007, le Secrétaire d'État en charge des transports dépend du Ministère du Développement Durable. Le détacher de ce ministère ne rendra pas le secteur moins performant en matière de transition écologique et énergétique ! En région, le transport dépend des mêmes services que l'Agriculture et le Logement. Est-ce que c'est vraiment pertinent pour faire face aux enjeux de la nouvelle économie ?



REVENdicATIONS ET PROPOSITIONS

39

Regrouper les administrations relatives au transport routier et à la logistique sous tutelle unique (ex : DSCR et DGITM).

40

Recréer une Inspection du Travail Transport : le TRM a une réglementation sociale spécifique par rapport au droit général du travail.

41

Développer le corps des contrôleurs terrestres, lui attribuer de plus larges prérogatives et lui consacrer des moyens modernes pour assurer sa mission.

42

Créer la Plateforme de la Mobilité Future, associant gestionnaires des voiries, concepteurs et utilisateurs professionnels : associer le secteur du TRM à la création des entretiens des infrastructures dans l'objectif de préparation de la route de 5^e génération.

43

Et évidemment se garder de vouloir taxer les machines...



OUVRIR LA ROUTE POUR LE PROCHAIN QUINQUENNAT

Fédération Nationale des Transports Routiers



Fédération Nationale des Transports Routiers

Immeuble Le Cardinet
8 rue Bernard Buffet 75017 Paris
T. 01 44 29 04 29

www.fntr.fr



LA MOBILITÉ EST EN NOUS