



L'ANNÉE 2015 DE LA FNTR

RAPPORT D'ACTIVITÉ



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

AFTRAL vous accompagne pour choisir et gérer les formations de vos collaborateurs

+ de services

+ de proximité

+ de résultats

WWW.AFTRAL.COM

ESPACE-CLIENT.AFTRAL.COM

Le site internet www.aftral.com

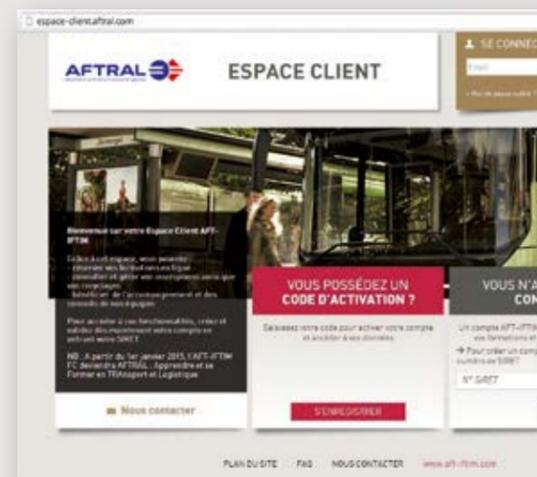
• Un moteur de recherche performant dès la page d'accueil simplifie la recherche de formations initiale et continue.



• Des pages **région**, **CFA** et **écoles accessibles depuis une carte de France** également en page d'accueil, laissent une large place aux informations locales.

L'espace client espace-client.aftral.com

• Accessible via internet à partir d'une adresse spécifique mais aussi à partir de la page d'accueil du site internet, les clients d'AFTRAL et les prospects peuvent **procéder en temps réel à l'inscription d'un ou plusieurs stagiaires aux différentes formations proposées par les centres**. Ce nouveau service permet également aux entreprises de consulter l'historique des formations de leurs salariés et de connaître le résultat d'obtention et/ou de validation de la formation.



Une question, une insatisfaction ?
service-client@aftral.com



SOMMAIRE

ÉDITO	
LE MOT DU PRÉSIDENT	4
PROSPECTIVE	
ANTICIPONS DEMAIN	6
CAP 2020 - LES GRANDS CHANTIERS PROFESSIONNELS	
LA RÉFORME DE LA PROTECTION SOCIALE	8
LA RÉGULATION EUROPÉENNE	10
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE	13
ÉCONOMIE	
UNE CROISSANCE QUI SE FAIT ATTENDRE	16
LES DOSSIERS DE L'ANNÉE 2015	
COMMENT FINANCER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	20
COMPTE PÉNIBILITÉ : LA VIGILANCE EST DE MISE	22
DES NAO DIFFICILES	24
CALAIS : LA FNTR FAIT DES PROPOSITIONS	26
LES ALLÈGÈMENTS FILLON	30
PAUSE ET DISPO : LA RÈGLE	31
PLAN ANTI-POLLUTION	32
EUROPE	
L'ACTION EUROPÉENNE DE LA FNTR	34
INTERNATIONAL & DOUANE	
DOUANE ET STANDARDS EUROPÉENS	36
LOGISTIQUE	
LE PÔLE LOGISTIQUE DE LA FNTR	38
MÉTIERS ET SPÉCIALITÉS	
À CHAQUE TRANSPORT SA SPÉCIFICITÉ	40
L'ALBUM PHOTOS DE LA FNTR	
UNE ANNÉE EN IMAGE	44

Fédération Nationale
des Transports Routiers
6, rue Ampère
75017 Paris
T +33 1 44 29 04 29
F +33 1 44 29 04 01
fntr.fr

Conception éditoriale :
FNTR
Conception graphique :
Baccara numérique
Imprimerie :
SIFF 18

ÉDITO

UN DEVOIR DE RÉSULTATS

Il y a un an à peine, j'avais placé notre congrès sous le signe du mouvement. « Bougeons » était le leitmotiv du discours que j'ai prononcé à la clôture de cet événement.

Avec la volonté de préparer l'avenir de nos entreprises et de notre organisation professionnelle, dans un monde qui se transforme à un rythme accéléré.

Cette volonté s'est traduite dans l'élaboration et la réalisation d'un plan de modernisation du transport routier.

« Cap 2020 » fut à la fois l'opportunité de concrétiser le rapprochement avec TLF et de disposer d'un formidable outil de lobbying, pour mettre en avant l'enjeu numéro 1 de nos entreprises : la compétitivité.

Ce fut aussi l'occasion de lancer des chantiers engageants pour nous, chefs d'entreprise : je pense en particulier aux questions de fiscalité, à la nécessaire régulation européenne, à l'attractivité de nos métiers, à l'encadrement des pratiques commerciales ou encore à la transition énergétique de notre secteur.

Notre défi aujourd'hui est de les faire aboutir, dans les meilleurs délais. Nous avons, aussi, un devoir de résultats !

Les enjeux environnementaux sont au cœur de nos préoccupations. Nous n'avons pas attendu les politiques pour nous engager, il y a 20 ans déjà, dans une démarche de développement durable. Avec, à la clé, des résultats spectaculaires.

Pour satisfaisants qu'ils soient, ces résultats doivent être dépassés. Nous poursuivons aujourd'hui nos efforts vers le mix énergétique, c'est-à-dire la possibilité pour nos entreprises d'utiliser, pour certaines activités, des énergies alternatives au diesel comme l'électrique ou le GNV.

« Adaptons notre outil professionnel aux mutations de notre temps. »



La stabilité du cadre fiscal et réglementaire est nécessaire pour accélérer la transition énergétique du transport routier. Chacun, dans ce dossier, devra prendre ses responsabilités.

Notre fédération doit également se mettre en ordre de marche dans la perspective de la réforme de la représentativité patronale et de la refonte territoriale. Nous devons nous préparer à l'inéluctable recomposition du paysage des organisations professionnelles.

Adaptons notre outil professionnel aux mutations de notre temps, dans l'intérêt de la défense de nos entreprises et de notre Profession.

Au-delà des intérêts particuliers, notre organisation a toujours su faire prévaloir l'intérêt général en rassemblant toutes les typologies d'entreprises et toute la diversité de nos métiers. Rassemblons nous, travaillons ensemble, dans un souci d'efficacité et de résultats.

Voilà l'état d'esprit dans lequel je souhaite conduire l'action professionnelle.

Ces chantiers que nous avons initiés et que nous voulons concrétiser : je souhaite pouvoir les poursuivre avec toutes les bonnes volontés.

L'implication des professionnels est un atout pour nos équipes. L'engagement des chefs d'entreprise dans l'action professionnelle est une force de la FNTR.

C'est ma conviction.

Jean-Christophe Pic, Président

ANTICIPONS DEMAIN!

Parce que l'avenir est moins incertain quand on cherche à le maîtriser, mieux vaut s'y atteler dès maintenant. Et à y regarder de plus près, il n'a rien de menaçant, au contraire!

Cela se passe aujourd'hui

Des robots, des imprimantes 3D, des camions sans conducteurs, des routes à énergie cinétique, la maintenance des véhicules et des infrastructures par drones, des exosquelettes pour la manutention, chaque jour apporte sa nouveauté en termes d'innovation technique. Ajoutons-y les algorithmes des plates-formes informatiques qui occasionnent la rencontre instantanée de l'offre et de la demande, sur tout et aussi n'importe quoi. Mettons-y des métiers exercés par des particuliers en direct ou sous couvert de l'auto-entrepreneuriat, plus ou moins légalement. Et au final, nous pourrions penser que le monde de demain est encore devant nous. Nous ferions erreur. Cela se passe aujourd'hui.

Une nouvelle révolution

Nous vivons une révolution industrielle majeure. Des start-ups, dont le nom est devenu un nom commun, sont en train de devenir des « licornes », ce qui signifie qu'elles sont valorisées à plus d'un milliard d'euros. Elles sèment la panique chez ceux qui veulent conserver des modèles traditionnels. Elles lèvent d'un claquement de doigt des dizaines de millions d'euros pour encore investir. Et ce n'est qu'un début. Et à y bien regarder, la clé de la réussite, pour beaucoup d'entre elles, réside dans le transport; soit parce que c'est leur objet principal, soit parce que la livraison rapide au plus près du client est le fondement de leur activité. Parfois, elles le font légalement, et parfois sans tenir compte des règles existantes qui avaient été créées pour des raisons de sécurité du client et de l'utilisateur.

Incontournable mobilité

En soi, ce constat peut paraître ironique. Il n'y a pas si longtemps quand il s'agissait de réfléchir à la transition écologique ou énergétique, très rapidement la première conclusion était qu'il fallait drastiquement réduire la mobilité. Cependant, fort de l'expérience de plusieurs centaines d'années qui a démontré que cette mobilité était le support du progrès économique et social, la base des échanges mondiaux et du développement des civilisations, il faut se rendre à l'évidence: le transport est l'activité la plus moderne qui soit.

« La mobilité est le support du progrès: le transport est l'activité la plus moderne qui soit. »

Paradoxalement, ce sont les transporteurs professionnels eux-mêmes qui le perçoivent le moins. Entre le déficit d'image et le déficit de compétitivité, la sur-réglementation et la sur-taxation, depuis des décennies, le transport routier

est pointé du doigt. Sans doute, parce que l'essentiel de l'activité de nos entreprises est du « B to B », et que le consommateur final ne voit pas le rôle indispensable de cette activité.

La possibilité de choisir son client?

Les nouveaux modèles sont clairement orientés « B to C », c'est-à-dire vers le client particulier. Dans un premier temps, cela a touché son propre transport, puis le transport de ses biens de consommation; désormais c'est toute l'activité de transport léger qui connaît cette mutation. Mais en ce moment



Face à « l'uberisation » de l'économie, Florence Berthelot, DG adjointe de la FNTR, pose la question des mutations et de l'innovation dans le TRM.

même, c'est aussi le « B to B », le transport lourd et toute la logistique qui voient arriver de nouvelles organisations, de nouveaux schémas. Et même étonnamment, on peut constater qu'alors que, jusqu'à présent, c'était le client qui choisissait son fournisseur transport, il devient possible pour le transporteur de choisir son client. Gérer les flux d'informations, le big data, est aussi déterminant que de gérer les flux physiques de marchandises. Les entrepôts logistiques deviendront à court terme des « fab labs », où seront assemblés les produits finaux à livrer.

Sommes-nous prêts?

Ces bouleversements sont inéluctables. Les ignorer ou minorer leur importance est une erreur. Il faut au contraire les anticiper et les accompagner. Nous serons tous impactés. Sommes-nous prêts? Sommes-nous prêts à changer nos approches non seulement économiques, mais également sociales, juridiques, techniques? Sommes-nous prêts individuellement et collectivement? Sommes-nous à en tirer toutes les conséquences, notamment dans les relations commerciales et les relations du travail? En France, mais aussi en Europe. Les défis qui s'offrent à notre secteur sont les plus importants que nous ayons eus à affronter depuis que le transport automobile a supplanté le transport hippomobile. Les entreprises sont évidemment en première ligne. Mais l'organisation professionnelle

qui porte leur voix doit également accompagner ce changement, et elle-même évoluer. Elle doit intégrer toutes ces évolutions dans ses réflexions et propositions, pour porter des solutions elles-mêmes innovantes, auprès de décideurs politiques qui, eux, n'ont pas forcément intégré cette transition majeure.

« Les défis qui s'offrent à notre secteur sont les plus importants que nous ayons eus à affronter. »

Le nouveau AAA

On peut résumer cela par le nouveau « triple A »; Accepter, Accompanyer (le changement) et encore Anticiper. Car derrière les nouveaux défis, il faudra

gérer aussi la fragilité de ces innovations par un développement accru de nos compétences en matière de cyber-sécurité et d'intelligence économique.

Bienvenue enfin dans le XXI^e siècle ! Les opportunités sont là. Il faut s'en saisir, sans crainte, et avec le même enthousiasme que la dernière génération, qui est née avec un téléphone portable à la main. Ouvrons nous à ses idées, mettons-y un zeste de notre expérience et ensemble agissons pour que le transport de demain soit pleinement reconnu à la place qui est naturellement la sienne: au cœur de nos économies, de nos sociétés, et de notre quotidien.

LES GRANDS CHANTIERS PROFESSIONNELS

En mars 2015, la FNTR et ses partenaires de TLF et de l'UNOSTRA ont lancé un plan de modernisation pour le TRM, intitulé « Cap 2020 ». Sans attendre, la FNTR a engagé plusieurs des chantiers proposés dans ce plan, véritable feuille de route pour la Profession. Le point.

LA RÉFORME DE LA PROTECTION SOCIALE

La mise en conformité des dispositifs de protection sociale du TRM (IPRIAC, prévoyance/santé) avec la nouvelle réglementation et la refonte du CFA, bousculé par l'arrivée du compte pénibilité, sont deux chantiers inéluctables.

Ces nécessaires évolutions sont aussi une opportunité pour repenser globalement la protection sociale du secteur et améliorer l'attractivité des métiers du transport routier.

Les contraintes

De nouvelles contraintes conduisent aujourd'hui à réformer les dispositifs de protection sociale transport :

- les conditions d'âge et d'ancienneté sont aujourd'hui prohibées dans les dispositifs de protection sociale (décret des catégories objectives). Or, dans les régimes IPRIAC et Invalidité/décès (Carcept Prev), ces conditions d'âge existent encore,
- le congé de fin d'activité (CFA) est désormais considéré par l'administration comme un régime de

Est-ce euro-compatible ?

Depuis le 1^{er} janvier 2015, l'Allemagne impose le SMIC allemand aux conducteurs routiers étrangers en situation de transport international ou de cabotage sur le territoire allemand.

À l'imitation de l'Allemagne, en France, la loi Macron impose les règles du détachement et notamment le SMIC français aux conducteurs étrangers circulant sur le sol français (hors transit).

La Commission européenne, saisie de ce dossier par d'autres États membres, a interrogé le gouvernement allemand sur cette entorse aux règles européennes communément admises jusque là.

La Commission, qui sera également saisie du cas français dès les décrets publiés, n'a pas encore rendu son avis définitif sur ces initiatives.

Attention : malgré la procédure d'infraction lancée par la Commission européenne, les mesures relatives au salaire minimal, tant au cabotage qu'au transport international, continuent de s'appliquer en Allemagne. Les entreprises qui ne respecteraient pas les mesures législatives et administratives allemandes s'exposent à des amendes douanières. La procédure d'infraction pourrait durer 2 à 3 ans avant d'en connaître l'issue.



4 février, présentation à la presse de Cap 2020. Un plan de modernisation du TRM qui vise à répondre aux défis du secteur.

pré-retraite d'entreprise assujetti à la taxe Fillon de 2007,

- le compte pénibilité vient doubler le terme le CFA (départ avant l'âge légal de la retraite).

Donnant-donnant

De sérieux risques de redressement pèsent par conséquent sur les entreprises (évalués par Klésia pour l'ensemble du TRM à 100 millions d'euros au titre de la taxe Fillon et à 30 millions d'euros au titre des catégories objectives). À la demande de la FNTR, l'administration a accepté de suspendre temporairement les contrôles. En contrepartie, la Profession doit s'engager, et le plus rapidement possible, dans des négociations paritaires en vue de réformer son système de protection sociale. Un accord doit être trouvé avec les organisations syndicales dans un contexte de dialogue social compliqué. Les autres sujets de négociation pèseront inévitablement sur le dossier de la réforme de la protection sociale : les négociations salariales notamment.

La clé du CFA

Pour la FNTR, la refonte de la protection sociale transport doit se faire à iso-coût. La clé réside dans la

réforme du CFA qui représente les 2/3 des cotisations sociales spécifiques des entreprises.

L'État, partie prenante de la protection sociale transport (il finance le CFA à hauteur de 130 millions d'euros par an), a également la volonté de repenser le CFA. La participation de l'État au financement du

dispositif et son possible désengagement sont donc aussi en jeu.

« La FNTR est engagée dans un défi : faire face aux mutations du secteur et anticiper une désaffectation de conducteurs. »

La mission Labia

En juin, l'État a mis en place une mission conduite par Patrick Labia (Conseil du Développement Durable). La mission Labia vise à accompagner la Profession dans la réforme de son dispositif de protection

sociale. L'appui de l'État apportera à la profession toutes les garanties juridiques et fiscales pour conduire à bien les réformes.

Les premières rencontres en juillet ont porté sur la méthode de travail à adopter dans un contexte d'urgence et de dialogue social difficile.

4 questions à Nicolas Paulissen, Délégué Général de la FNTR



Quels sont les principaux enjeux de la rentrée 2015?

Le social et l'environnement seront les principaux thèmes de l'automne 2015. Nous devons renouer le dialogue avec les organisations syndicales afin de mener à bien les négociations salariales annuelles obligatoires et trouver des accords sur des sujets aussi différents que la réforme de notre protection sociale ou encore la formation professionnelle.

La France organise du 30 novembre au 11 décembre la conférence environnementale sur le réchauffement climatique (la COP 21). Le transport routier est dans la ligne de mire. Il y aura des enjeux d'image importants pour notre Profession. À nous de montrer que nous n'avons pas attendu les politiques pour inscrire nos entreprises dans une démarche de développement durable. Nous prolongeons actuellement cette démarche avec la mise en place d'un label CO₂ ou encore en travaillant sur les énergies alternatives comme le GNV.

Et l'Europe dans tout cela ?

L'Europe sera, elle aussi, au cœur de notre actualité. La plupart des textes relatifs au transport routier vont être réaménagés à Bruxelles. L'occasion pour nous de plaider à nouveau pour une véritable régulation européenne visant à réduire les distorsions de concurrence endurées par nos entreprises. Nous militons à la fois pour une

redéfinition européenne du cabotage - réduction tant en durée qu'en nombre d'opérations-, pour la mise en œuvre d'une réglementation européenne sur le transport léger ainsi que pour la création d'un régime européen du conducteur à l'international.

Où en est-on sur le dossier de l'écotaxe ?

À l'automne 2014, nous nous étions engagés à réfléchir au financement pérenne des infrastructures pour compenser la baisse de recettes due à la suppression de l'écotaxe. Nous avons participé activement tout au long de 2015 au groupe de travail mis en place par le ministère des Transports. Pour nous, la solution la plus simple était de pérenniser au-delà du 1^{er} janvier 2016 la hausse de 4 centimes de la fiscalité sur les carburants décidée au 1^{er} janvier 2015. Nous nous sommes opposés à toute fiscalité supplémentaire ne venant peser que sur les seules entreprises de transport routier du type vignette.

Quels sont les principaux résultats engrangés par la FNTR en 2015 ?

Les entreprises de transport routier seront exonérées de la prochaine augmentation de 2 centimes de la taxe carbone prévue au 1^{er} janvier prochain. Nous nous sommes battus pour cela. Mais il faut rester vigilant sur la fiscalité du gazole. Nous avons également su nous opposer efficacement à des revendications salariales coupées des réalités économiques de nos entreprises. Nous avons également obtenu une simplification du dispositif du compte pénibilité qui va dans l'intérêt des PME et TPE du secteur.

Nous avons enfin lancé un certain nombre de chantiers structurants pour notre Profession : je pense en particulier à la réforme de nos dispositifs de protection sociale et à la refonte de nos classifications métiers.

règles sociales et du salaire minimum en vigueur en France.

■ La loi du 10 juillet 2014 (loi Savary) prévoyait que les entreprises qui effectuaient une opération de détachement devaient désigner un représentant sur le territoire français pendant la durée de la prestation de transport. Ce délai est dorénavant élargi et ira au-delà de l'opération elle-même.

■ Les obligations de vigilance et de responsabilité qui pèsent sur le « donneur d'ordre » dans le cadre de la loi du 10 juillet 2014 sont élargies. Le destinataire de la marchandise est considéré comme le donneur d'ordre de l'opération. Ce sera donc au destinataire de procéder à l'ensemble des vérifications relatives à l'application du détachement, et notamment le

LA RÉGULATION EUROPÉENNE

En matière de distorsion de concurrence, dans un contexte de multiplication des initiatives nationales, la FNTR plaide pour une régulation européenne.

La loi Macron

À l'image de l'Allemagne, la France, avec la loi Macron, impose dorénavant les règles du détachement à tout conducteur étranger opérant sur le territoire français, et notamment l'application du SMIC français.

Ce que dit la loi Macron

■ Tout conducteur étranger qui effectue des opérations de transport en France bénéficiera des



4 mars, la Commissaire européenne Violeta Bulc à la rencontre des représentants de l'IRU parmi lesquels la présidente du CLTM Florence Berthelot.

paiement du salaire minimum applicable en France. Étant assimilé à un donneur d'ordre, il devra donc remplir les mêmes obligations que lui.

Un décret est attendu d'ici à la fin de l'année pour préciser les modalités concrètes d'application d'un certain nombre de ces dispositions législatives. Beaucoup de questions, notamment juridiques et opérationnelles restent en suspens.

La position de la FNTR

L'application du SMIC français au conducteur étranger n'est qu'une réponse partielle au double problème soulevé depuis des années par la FNTR :

- le déficit de compétitivité des entreprises françaises de transport routier,
- les distorsions de concurrence entre pavillons routiers européens.

Pour la FNTR, la mesure risque, au mieux, d'être inefficace. Parce que tout se joue à Bruxelles, la FNTR a donc demandé que cette mesure soit dépassée par une véritable démarche européenne ayant pour objectif de :

- redéfinir les règles du cabotage (restriction du cabotage dans la durée et en nombre d'opérations),
- ouvrir rapidement une réflexion sur un régime du travailleur hautement mobile, seule solution à

même de traiter la question sociale du conducteur à l'international (réflexion sur la structuration d'une rémunération minimale et sur un socle minimal de protection sociale).

« La FNTR plaide pour une harmonisation des réglementations au niveau européen. »

En plus de la nécessité d'une réforme européenne et d'une meilleure réglementation européenne, des actes concrets doivent être posés en faveur de la compétitivité des entreprises françaises

de transport routier. L'enjeu, aujourd'hui, est bien de redonner de la compétitivité aux entreprises de transport routier pour regagner des parts de marché à l'international.

Le cabotage

La Commission européenne doit prendre position sur la compatibilité, ou non, avec la réglementation européenne des initiatives allemande et française. Le risque est réel, si le détachement est désormais considéré comme un mode de régulation des distorsions de concurrence, de voir disparaître les règles actuelles d'encadrement du cabotage.

La Profession engagée dans une démarche de développement durable

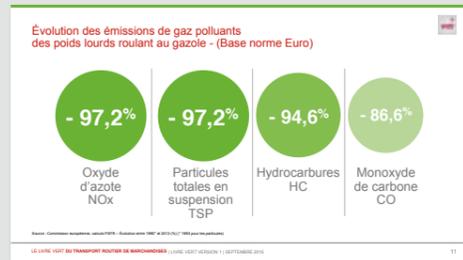
Le Livre vert du TRM



En matière d'écologie, le camion est systématiquement montré du doigt, accusé d'être responsable de tous les maux. Pour balayer ces idées reçues, la FNTR, avec ses partenaires de l'Observatoire de la performance durable a réalisé « Le Livre vert du transport routier de marchandises » laissant ainsi la place aux chiffres.

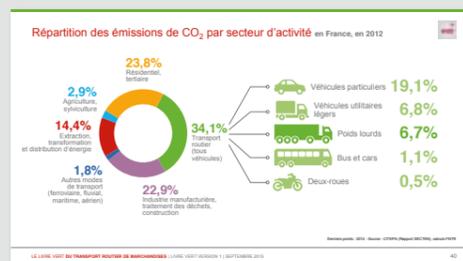
Des gaz polluants fortement réduits

En matière de gaz polluants, le transport routier, grâce à la démarche européenne des normes Euro, a réduit considérablement ses émissions de plus de 80 %. Ce document propose donc de faire le point précis des émissions dans le TRM des 4 gaz polluants réglementés par l'Union européenne: les oxydes d'azote Nox, le monoxyde de carbone CO, les hydrocarbures HC et les particules.



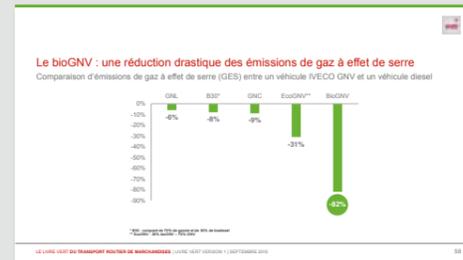
Une lutte engagée depuis plus de 20 ans

Dans la lutte contre les gaz à effet de serre, les efforts du secteur ont notamment porté sur l'amélioration des motorisations et des carburants, une meilleure organisation des flux et la formation des conducteurs. En 20 ans, à la tonne transportée, le transport routier a diminué ses émissions de CO₂ de 28 %. Le Livre vert revient sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre sur une période allant de 1990 à 2012 et sur l'année 2012.



Le mix énergétique

Le dernier chapitre du Livre vert met en avant l'engagement de la Profession dans le mix-énergétique.



La question des carburants alternatifs au diesel est posée. L'objectif aujourd'hui c'est d'adapter l'énergie en fonction de l'usage. Gazole, GNV, électrique, hybride, hydrogène... Les freins et les avantages de chaque énergie sont présentés. À chaque transport son énergie !

Un partenariat avec GrDF

FNTR et GrDF deviennent partenaires pour accompagner les entreprises du TRM dans leur démarche de mix énergétique.

Les progrès techniques vont laisser place dans les années qui viennent au mix énergétique. Au-delà du diesel, les entreprises ont désormais la possibilité d'utiliser, pour certaines activités, d'autres énergies. Parmi ces énergies alternatives, le Gaz Naturel Véhicule (GNV) est l'un des carburants les plus prometteurs. L'utilisation de GNV, en particulier du BioGNV, permet en effet des réductions drastiques des émissions de gaz à effet de serre et des gaz polluants des véhicules.

C'est pourquoi, la FNTR et GrDF ont décidé d'unir leurs efforts pour créer les conditions favorables au développement du GNV et bioGNV dans le TRM et accompagner au plus près les entreprises du secteur dans cette évolution.

Dans cet objectif, FNTR et GrDF travailleront conjointement afin de :

- apporter toute l'information et l'expertise nécessaires aux entreprises intéressées,
- soutenir les initiatives de développement du GNV et du BioGNV en région,
- mobiliser les pouvoirs publics et porter auprès de ces derniers des dispositifs incitatifs.

FNTR et GrDF ont l'ambition de contribuer ensemble à la mise en place d'une filière GNV et BioGNV.



2 fois par an les secrétaires généraux des syndicats FNTR se retrouvent en séminaire de travail. Séminaire d'été, 24-26 juin, Cap d'Agde.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Dans son plan de modernisation, la Profession s'est engagée à poursuivre les efforts pour réduire encore plus ses émissions de gaz polluants et de gaz à effet de serre. Parmi les chantiers initiés, deux sont sur le point d'aboutir.

Le Label « Objectif CO₂ »

Depuis 2008, la FNTR est à l'initiative, aux côtés de l'ADEME, pour mettre en œuvre la démarche « Objectif CO₂ - les transporteurs s'engagent ». Cette démarche a été adoptée par plus de 1 000 entreprises du secteur et a déjà permis de générer une réduction de 1 million de tonnes de CO₂.

Afin de pérenniser et de couronner la Charte « Objectif CO₂ », la FNTR, l'ADEME et le ministère de l'Écologie ont travaillé sur un label CO₂ spécifique aux entreprises de transport routier.

Les objectifs du label

La labellisation vise d'abord à reconnaître le niveau de performance de l'entreprise de TRM en matière de réduction de son empreinte carbone. Elle a aussi pour objectif de :

- valoriser les résultats des entreprises les plus performantes,
- standardiser les méthodes de calcul et fiabiliser les données,
- redynamiser le réseau d'acteur de la démarche « Objectif CO₂ »,
- créer une dynamique globale : Charte + Label,
- réduire globalement les émissions de CO₂ du secteur et améliorer l'efficacité énergétique du TRM.

Le principe du Label

Il n'est pas obligatoire d'être préalablement « Charté » pour postuler au Label. Toutefois, il est recommandé d'avoir entamé la démarche car les données requises sont identiques mais le degré d'exigence du label est nettement supérieur notamment en ce qui concerne la qualité et la traçabilité des données. La Charte permet d'acquérir de l'expérience et donc de gagner du temps.

Charte ou Label ?

Les deux sont complémentaires. La Charte s'inscrit dans une démarche de progrès et le Label dans une démarche de performance. Les chargés de mission et les permanents de la FNTR sont à la disposition des

3 questions à

Pascal Megevand,
transporteur, initiateur et
co-pilote du projet Équilibre



Quel est le but poursuivi par le projet Équilibre ?

Dans un contexte ultra-concurrentiel, avec pour corollaire une rentabilité trop faible, contraint par différentes réglementations, le TRM français doit évoluer et identifier les futurs relais d'amélioration de sa situation économique et de son maintien de parts de marché. Le projet Équilibre est avant tout une opération visant à trouver un nouvel axe de développement pour notre secteur, en partant d'une idée simple : le vrai levier de maîtrise des coûts à long terme est le changement d'énergie. Une réflexion commune sur nos dépenses en gazole, poste prépondérant, peut être un formidable vecteur de reprise en main de notre destinée. L'énergie identifiée comme très intéressante est le Gaz Naturel Véhicule.

Au vu des enjeux, des changements profonds des conditions d'exploitation sont à prévoir avec la nécessité de définir en amont les conditions économiques et réglementaires pour que cette transition soit un succès. Nous avons construit ce projet autour de 3 axes : une expérimentation d'envergure pour connaître les données réelles d'exploitation, la modélisation de nos usages « véhicules » et la négociation au plus haut niveau des pouvoirs publics pour définir un cadre favorable d'évolution, notamment en matière fiscale.

Pourquoi un dirigeant d'une entreprise de transport tel que vous s'engage dans ce projet ?

Je suis « tombé dans le TRM quand j'étais petit » ; je l'ai vu évoluer au fil des décennies, et avec du recul, en le comparant à d'autres secteurs, je suis persuadé

que nous sommes à la pointe de l'innovation et de l'efficacité. Les femmes et les hommes (conducteurs, exploitants, responsables, patrons) qui œuvrent chaque jour pour que chacun puisse faire ses courses en toute quiétude sont des professionnels de valeur. Notre seul défaut : notre individualisme (mal bien français) qui nous dessert complètement vis-à-vis de nos clients et des autorités. Seule l'action collective et collaborative est gage de succès pour un tel changement voulu par ce projet.

Pour moi la question aujourd'hui est de savoir si l'être humain aura l'intelligence de comprendre que nous sommes entourés de limites, et qu'il faut absolument en tenir compte.

Bonne nouvelle, le TRM peut, par son action, démontrer qu'une autre voie est possible ; quoi de mieux pour changer notre image ?

Concrètement qu'est-ce que cela apporte à votre entreprise ?

De nouveaux clients, surpris ou séduits par la démarche. Une motivation supplémentaire, voire une certaine fierté, de nos salariés. Un respect de la part des « autorités ». C'est un autre regard que portent les gens sur notre entreprise. La réduction de la pollution (aspect très bénéfique du GNV), la défense des emplois en France, la conservation de la compétence acquise depuis tant d'années, concernent l'ensemble de la société. Avant d'être un client, un salarié, un fonctionnaire, tout un chacun est avant tout un citoyen concerné, trop souvent hélas, par les ravages causés par le non-respect des principes élémentaires du « Développement Durable ». Qui n'a pas dans son entourage un enfant atteint de problèmes respiratoires aigus ? Une personne ayant perdu son emploi ou parfois son entreprise ? À terme, et les premiers résultats tendent à le confirmer, ce projet permet une amélioration substantielle de notre rentabilité, meilleur moyen connu à ce jour pour perdurer !

entreprises pour les conseiller dans le choix le plus adapté.

Le dispositif « Charte+Label » sera géré par un comité de pilotage constitué de représentants du ministère, de l'ADEME et des Organisations professionnelles. L'AFT sera le gestionnaire opérationnel du dispositif.

Les atouts du Label

La mise en œuvre du Label représente une opportunité pour les entreprises face aux

demandes des chargeurs en matière d'engagement environnemental.

Le Label permet d'attester, sur des bases objectives, validées par un audit indépendant et dans le cadre d'une démarche soutenue par l'État, les performances environnementales de l'entreprise de transport. Sans rentrer dans un système de notation susceptible de se retourner contre ses intérêts économiques. Ainsi, les entreprises de transport routier pourront s'appuyer sur un dispositif de labellisation crédible et légitime.



Les comités de liaison régionaux FNTR-TLF permettent une représentation plus homogène de la Profession sur l'ensemble du territoire. Bordeaux, le 27 mars.

Le Label constitue une réponse de la Profession à une problématique majeure, pour laquelle les pouvoirs publics attendent des signaux forts de la part de tous les acteurs.

Si le succès est au rendez-vous, ce dispositif pourrait ouvrir la voie à des négociations de contreparties pour les labellisés (exemple : valorisation spécifique des CEE...)

Le lancement du Label « Objectif CO₂ » est programmé pour l'automne 2015.

LE GNV

Les développements de technologies nouvelles de motorisation et l'essor d'énergies alternatives au diesel font que les années à venir seront celles du mix énergétique. À chaque transport son énergie ! La FNTR s'investit donc dans le développement de la filière gaz naturel véhicules (GNV).

Des projets partenariaux, incluant les transporteurs et leurs chargeurs ou encore les collectivités locales, les constructeurs, les énergéticiens, montrent que la filière GNV suscite un intérêt croissant. Deux projets GNV (soit sous forme liquéfiée, GNL, soit sous forme comprimée, GNC) sont suivis en Rhône-Alpes par l'ADEME, GrDF et les organisations professionnelles, la FNTR en tête.

Le Projet « Équilibre »

L'objectif : étudier, en conditions réelles d'exploitation, l'utilisation du GNV pour le transport routier de marchandise. Les retours d'expérience technico-économiques permettront de conforter cette énergie en tant que carburant.

« Le Label "Objectif CO₂" permet d'attester les performances environnementales de l'entreprise. »

Les transporteurs partenaires du projet vont acquérir et mettre en circulation un

panel très large de véhicules GNV. Une station de recharge GNC poids lourds, raccordée au réseau, est en cours de construction dans la Vallée de l'Arve.

Convention Métropole de Lyon

L'objectif : appliquer le transport GNV à la logistique urbaine en mettant en circulation et en équipant plusieurs flottes de poids lourds GNV, publiques ou privées. Ce travail sert à alimenter une réflexion sur la réglementation favorisant la circulation de véhicules « propres » en agglomération.

Le type de dispositif, mis actuellement en place en Vallée de l'Arve et dans le Grand Lyon, a vocation à être dupliqué.

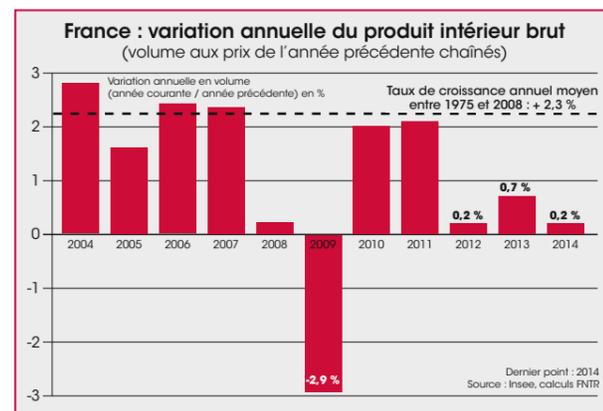
UNE REPRISE QUI SE FAIT ATTENDRE

Malgré une conjoncture mondiale plutôt favorable, des matières premières bon marché, un euro faible et des taux d'intérêt bas, les investissements ne suivent pas. La reprise tant attendue se fait attendre.

Après un rebond constaté entre janvier et mars 2015, l'activité économique de la France est restée stable au deuxième trimestre. L'investissement des entreprises et la consommation, dont le redémarrage avait dopé la croissance, se sont enroutés.

L'impact de la crise sur l'économie

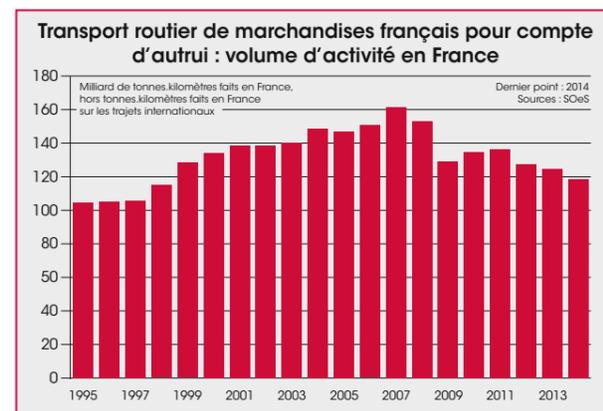
Entre 2008 et 2009, l'économie française a détruit près de 3 % de sa richesse annuelle, mesurée par le Produit Intérieur Brut (PIB). Grâce à ses rebonds en 2010 et en 2011, le PIB français a ensuite dépassé son niveau d'avant crise, pour s'élever à 2 040 milliards d'euros à l'issue de l'année 2011. Cependant, il a tendance à stagner depuis 2012. Ainsi, entre 2013 et 2014, sa croissance n'atteint que +0,2 %. Cela représente deux points de pourcentage en moins par rapport à son rythme historique moyen.



L'impact de la crise sur le TRM français Le volume d'activité

Entre 2013 et 2014, les {tonnes.kilomètres}¹ effectués en France pour le compte d'autrui², hors partie française des trajets effectués à l'international, diminuent pour la troisième année consécutive³ (-4,2 %). Cet indicateur du volume d'activité, qui prend en compte à la fois les tonnes de marchandises transportées par les poids lourds immatriculés en France et les kilomètres qu'ils parcourent, avait auparavant baissé de 2,1 % entre 2012 et 2013, et de 6,7 % entre 2011 et 2012.

Entre 2007 et 2014, plus de 26 % des {tonnes.kilomètres} effectués sur des trajets intérieurs ont été perdus, et leur niveau de 2014 est inférieur de 7 % à son niveau observé en 1999.



¹ Selon le Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie, cette unité de mesure correspond au déplacement par route de l'équivalent d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Cet indicateur ne prend pas en compte les parcours à vide, mais les parcours effectués par des véhicules ne contenant éventuellement que des emballages vides.

² Le transport routier pour compte d'autrui désigne les services rémunérés de TRM au bénéfice de tiers.

³ D'après les données de la Commission des Comptes des Transports de la Nation portant jusqu'en 2014.



Le 3 décembre 2014, à l'initiative de la CGPME, la FNTR défile à Paris pour manifester contre le compte pénibilité.

Les défaillances

Le nombre de défaillances d'entreprises dans le TRM français approche 1 300 en 2014⁴. Il dépasse de plus de 30 % son niveau de 2007, en dépit de sa baisse de 7 % entre 2013 et 2014.

Les immatriculations de véhicules industriels neufs, qui représentent environ trois quarts des dépenses totales d'investissement des entreprises du secteur, atteignent environ 37 500 unités⁵ en 2014, soit 13 % de moins par rapport à 2013. Elles tombent ainsi près de 30 % au-dessous de leur niveau de 2007.

L'emploi

Face au repli des volumes d'activité mesurés en {tonnes.kilomètres}, les entreprises du TRM français réussissent à maintenir l'emploi salarié. Cela est rendu possible notamment par la diminution des heures supplémentaires réalisées par les salariés. Entre 2013 et 2014⁶, l'emploi salarié du secteur (y compris le déménagement) est stable. Par rapport à 2007⁷, le nombre d'emplois salariés diminue de 0,7 % dans le TRM français, tandis qu'il baisse quatre fois plus au cours de la même période dans l'ensemble des secteurs marchands de l'économie française, hors intérim (-2,8 %).

Évolution de l'activité en 2015⁷

La conjoncture macro-économique française s'améliore un peu entre juin et juillet 2015, comme l'indique la légère hausse de l'indicateur du climat des affaires en France de l'Insee. Elle demeure néanmoins à nouveau plus dégradée que la situation historique

moyenne. Pour les principaux secteurs clients du TRM français, le climat des affaires mesuré par l'Insee augmente dans l'industrie manufacturière et le commerce de gros. Il se détériore en revanche dans le bâtiment. Il est stable dans le commerce de détail.

Moral plutôt en hausse

Pour l'activité passée du TRM français, les chefs d'entreprise interrogés par la FNTR sont globalement plus pessimistes sur l'évolution de leur activité entre juin et juillet. Corrigé de l'impact saisonnier, leur jugement sur l'activité récente agrégé par l'Insee évolue également de manière défavorable. Les jugements sur la situation générale de leur entreprise et l'évolution récente du résultat d'exploitation se dégradent. Et les chefs d'entreprise du secteur continuent de faire face à une faible demande en services de transport. Toutefois, ils sont plus optimistes sur la situation récente de leur trésorerie, et auraient eu tendance à investir davantage dans des véhicules neufs entre juin et juillet. Simultanément, le marché des immatriculations de poids lourds neufs se contracte moins qu'auparavant en tendance d'évolution annuelle. Les immatriculations de véhicules industriels neufs de PTAC supérieur à 5,1 tonnes diminuent de 3,9 % en rythme annuel à l'issue

⁴ D'après l'étude des données de la société Ellisphere.

⁵ D'après l'étude des données du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), valables pour les poids lourds de PTAC supérieur à 5,1 t.

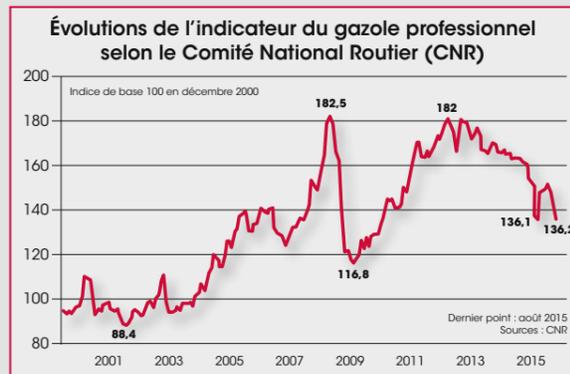
⁶ D'après l'étude des données du SOeS portant sur le 4^e trimestre 2013 et sur le 4^e trimestre 2014.

⁷ D'après l'étude des enquêtes mensuelles de conjoncture de l'Insee et de la FNTR.

Évolution du coût du gazole professionnel

À l'issue d'août 2015, le prix en dollar du baril de pétrole (Brent à Londres) diminue de 40,2 % en rythme annuel¹³. Parallèlement, le coût du gazole professionnel* en France diminue de 10,6 % en rythme annuel¹⁴.

En revanche, la fiscalité sur le gazole professionnel a augmenté au début de l'année 2015. En raison de la suspension *sine die* de l'écotaxe en 2014, la TICPE sur le gazole professionnel a augmenté de 2 euros par hectolitre en janvier 2015 afin de financer l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Une taxe carbone de près de 2 euros par hectolitre a également été mise en place à la même date.

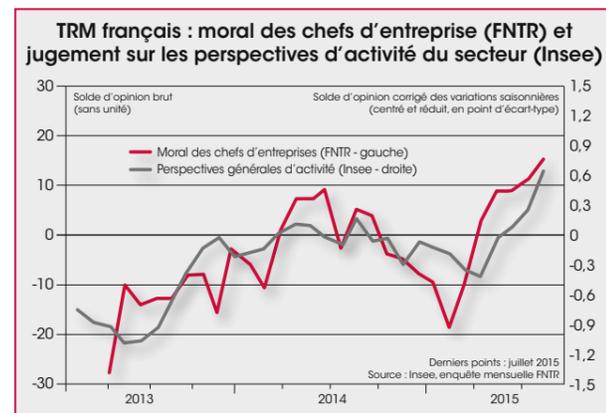


*Pour mémoire, le gazole professionnel désigne le gazole alimentant les poids lourds de PTAC supérieur à 7,5t utilisés par les entreprises du transport routier de fret. La Taxe inférieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) sur ce carburant est moins élevée que la TICPE générale, grâce à un remboursement partiel accordé aux entreprises du TRM.

¹³ Calculé comme le rapport entre la moyenne du prix en dollar du Brent à Londres de juillet 2014 à août 2015 et la moyenne de ce prix de juillet 2013 à août 2014, à partir des données de la Direction des Ressources Énergétiques et Minérales (DIREM).

¹⁴ Calculé comme le rapport entre la moyenne de l'indicateur du Comité national routier (CNR) de juillet 2014 à août 2015 et la moyenne de cet indicateur de juillet 2013 à août 2014. L'indicateur du coût du carburant produit par le CNR mesure l'évolution du coût du gazole routier hors TVA. Il tient compte des différents modes d'approvisionnement en carburant, en cuve et à la pompe, ainsi que du remboursement partiel forfaitaire de la TICPE accordé aux entreprises du TRM.

de juillet 2015, après -6,4 % à l'issue de juin 2015⁸. À très court terme, les chefs d'entreprise interrogés sont plus optimistes sur l'évolution de l'activité de leurs propres établissements. Ils anticipent également une évolution favorable de l'activité dans l'ensemble du secteur, ainsi que quelques difficultés de recrutement. Cette amélioration du jugement sur l'activité future du secteur suit le redressement de l'indicateur du moral de la FNTR, qui se situe en zone favorable depuis le mois de mars 2015.



Le tissu entrepreneurial a cessé de se dégrader en octobre 2014, mois où le nombre cumulé sur 12 mois des défaillances d'entreprises a commencé de diminuer en tendance annuelle. Et cette évolution s'accroît entre juin et juillet. En revanche, le nombre cumulé sur 12 mois des créations d'entreprises diminue en tendance annuelle à l'issue de juillet pour la première fois depuis un an.

Les caractéristiques structurelles du TRM français⁹

Le secteur est composé de près de 36 000 entreprises. Elles emploient près de 330 000 personnes, produisent plus de 42 milliards d'euros de chiffres d'affaires et près de 15 milliards d'euros de valeur ajoutée¹⁰.

Le TRM français est moins dispersé qu'il n'y paraît : en 2013, 5 500 entreprises représentent 70 % des effectifs de salariés du secteur, 71 % du chiffre d'affaires total et 77 % de la valeur ajoutée totale¹¹. De plus, les entreprises employant plus de 100 salariés produisent près de la moitié du chiffre d'affaires global.

En 2013, la situation des entreprises du TRM français ne se détériore pas, mais demeure fragile¹¹. La rentabilité d'exploitation¹² moyenne se stabilise et augmente même un peu par rapport à 2012 (à 5,9 %), après plusieurs années de détérioration ininterrompue. La capacité de remboursement semble assurée pour une forte majorité d'entreprises du secteur. En outre, deux tiers des entreprises, qui représentent 70 % des effectifs de salariés, sont en situation financière correcte. Cependant, le tiers restant présente certains signes de fragilité, et cette proportion est plus grande qu'en 2008.

⁸ D'après l'étude des données du CCFA.

⁹ Hors déménagement, messagerie et fret express.

¹⁰ D'après l'étude des données de l'Insee sur l'année 2013.

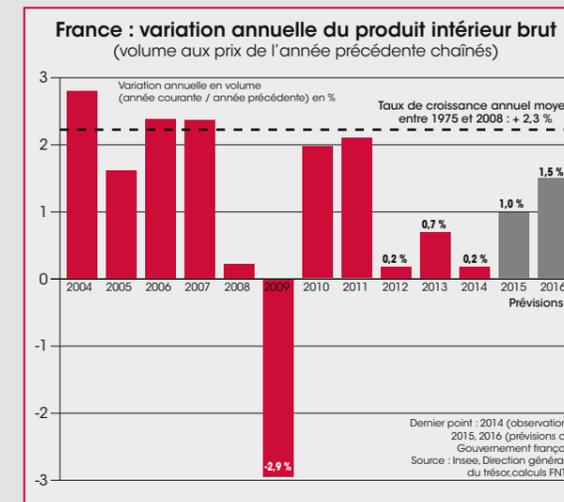
¹¹ D'après l'étude réalisée en 2014 par la Banque de France pour la FNTR.

¹² Taux de marge brute d'exploitation, calculé comme l'excédent brut d'exploitation divisé par le chiffre d'affaires.

Indicateurs de tendances d'activité à l'horizon 2016¹

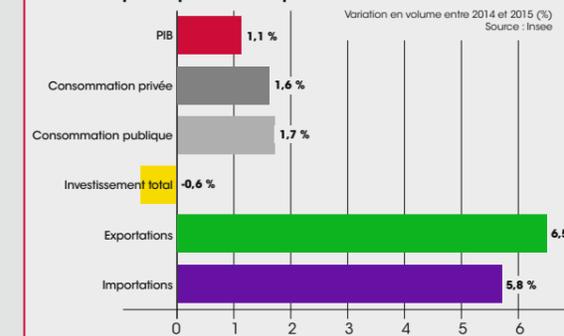
Dans l'ensemble de l'économie française

Selon le Gouvernement français², la croissance économique française pourrait atteindre +1,0 % entre 2014 et 2015. Elle pourrait même s'accélérer entre 2015 et 2016, et atteindre environ +1,5 %.



Selon l'Insee³, la croissance économique française pourrait atteindre +1,1 % entre 2014 et 2015, grâce notamment aux hausses de la consommation privée et de la consommation publique, ainsi qu'à une contribution positive du commerce extérieur. Néanmoins, l'investissement total, comprenant en particulier celui réalisé par les ménages et celui réalisé par les entreprises, reculerait.

France : prévision de la croissance du PIB et de celle de ses principales composantes entre 2014 et 2015



¹ Achevé de rédiger le 7 octobre 2015.

² Prévisions de septembre 2015.

³ Prévisions d'octobre 2015.

⁴ Les tendances prévisionnelles présentées dans cette étude sont issues d'outils statistiques développés par la FNTR. Elles sont très sensibles aux hypothèses sur lesquelles elles sont fondées et sont susceptibles d'être modifiées à tout moment. Il faut souligner qu'il s'agit de prévisions globales pour l'ensemble des trafics et des spécialités du secteur. Ce scénario global doit ensuite être appréhendé différemment selon les transports liés aux comportements de consommation et aux activités de production. Ces prévisions peuvent être ensuite affinées selon les différents secteurs de l'économie.

⁵ Environ -1,0 % dans la variante centrale de prévision.

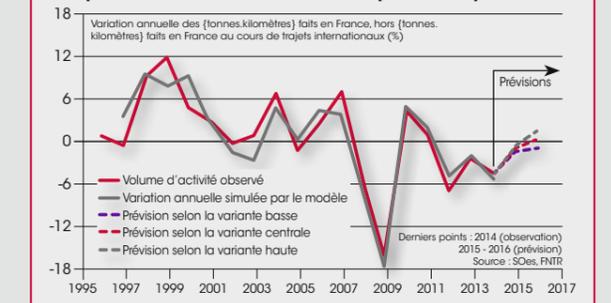
⁶ Environ +0,5 % dans la variante centrale de prévision.

Dans le secteur du TRM français

La FNTR a développé de nouveaux outils pour tenter d'anticiper les tendances de volume d'activité dans le secteur sur un horizon de deux ans⁴. Les scénarios suivants ont été élaborés avec les informations économiques disponibles à l'issue du 7 octobre 2015. Dans le contexte macro-économique français présenté ci-dessus, le volume d'activité dans le TRM national pour compte d'autrui pourrait à nouveau diminuer entre 2014 et 2015⁵, quoique d'une façon moins marquée qu'entre 2013 et 2014.

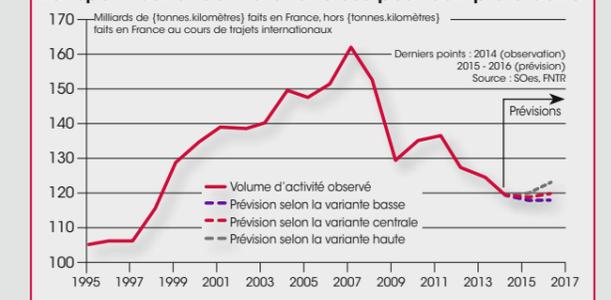
La poursuite de l'accélération de la croissance économique française entre 2015 et 2016 permettrait simultanément au volume d'activité dans le TRM français de se stabiliser, voire de légèrement augmenter⁶.

France : évolutions du volume d'activité en France du transport routier de marchandises pour compte d'autrui



Dans les simulations de la variante centrale de prévision, étant donné les informations disponibles le 7 octobre 2015, il se pourrait qu'en 2015, les (tonnes.kilomètres) atteignent leur plus bas niveau depuis le déclenchement de la crise. Mais, en dépit du retournement de tendance d'évolution possible entre 2015 et 2016, leur volume en 2016 pourrait demeurer environ 8 % au-dessous de celui de 1999.

France : évolutions du volume d'activité en France du transport routier de marchandises pour compte d'autrui



Un aléa à la baisse pèse sur ces simulations. Pour l'année 2015 notamment, les tendances d'activités du TRM français pour compte d'autrui, exprimées en (tonnes.kilomètres), pourraient être moins favorables que celles présentées ici si le contexte macro-économique et sectoriel français se révélait moins optimiste qu'anticipé.

COMMENT FINANCER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ?

Dans le cadre de sa réflexion sur le financement pérenne des infrastructures, le gouvernement opte pour la solution carburant, proposée par la FNTR et ses partenaires.

Après la suspension *sine die* de l'écotaxe en octobre 2014, le ministère des Transports a initié une démarche de concertation, avec les organisations professionnelles, concernant le financement des infrastructures.

La Profession s'était en effet engagée à réfléchir à une solution pérenne pour le financement des

infrastructures afin de compenser la perte de recette due à la suppression de l'écotaxe.

Des groupes de travail, réunissant les chargeurs et les transporteurs, se sont ainsi rencontrés courant 2015, sous l'égide du ministère de l'Écologie, pour trouver une solution.



Nantes, 20 mars. Dans le cadre de Technotrans, organisé par la FNTR Pays de la Loire, nouvelles signatures de transporteurs de la Charte « Objectif CO₂ - Les transporteurs s'engagent ».

Une nouvelle représentativité patronale

La loi du 5 mars 2014 établit que, pour être représentatives au niveau des branches professionnelles, les organisations professionnelles (OP) d'employeurs doivent respecter un socle commun de critères. Désormais les OP doivent prouver qu'elles comptent comme adhérents au moins 8 % des entreprises adhérant à une organisation professionnelle dans la branche concernée. Pour ce faire, ces OP doivent déposer un dossier complet auprès du ministère chargé du travail en 2016.

Une avancée

Cette loi va dans l'intérêt des entreprises. Tout le monde a en effet intérêt à ce que la représentativité des organisations professionnelles soit fondée :

- sur des règles claires.

Seules les organisations professionnelles, dont la représentativité aura été établie (selon les nouvelles règles fixées), auront la capacité d'engager la Profession par leur signature et ce sur l'ensemble de la branche.

- sur des éléments vérifiés.

La loi prévoit en effet qu'un commissaire aux comptes atteste l'ensemble des informations qui lui seront transmises par chaque syndicat.

Pourquoi faut-il être représentatif ?

La représentativité permet :

- d'engager, par sa signature, toute la Profession,
- d'exprimer la voix des entreprises adhérentes,
- d'avoir une garantie d'écoute auprès des pouvoirs publics et des politiques.

Les conséquences pour les entreprises adhérentes

Selon les nouvelles règles, il est demandé aux entreprises de :

- Formaliser leur adhésion à une organisation professionnelle par la signature d'un bulletin d'adhésion. L'acte d'adhérer est au fondement de la réforme.
- Concrétiser cet engagement par l'acquittement d'une cotisation.
- Donner un certain nombre d'informations obligatoires, notamment le nombre de salariés de l'entreprise. Pourquoi ? Avec la nouvelle loi, une organisation professionnelle pourra s'opposer à l'extension d'un accord paritaire si elle représente plus de 50 % des salariés de la branche. Il est donc nécessaire de connaître avec précision combien de salariés chaque organisation professionnelle représente.

La FNTR attendait cette clarification depuis des années.

Avec cette loi, les règles sont désormais claires, on saura qui représente quoi et qui est représentatif au sein de la Profession.

1 financement, 2 options

À l'issue de ces travaux, deux options ont été mises sur la table :

- la création d'une nouvelle taxe sous forme de vignette ;
- la pérennisation au-delà du 1^{er} janvier 2016 de l'augmentation de 4 centimes de la fiscalité sur les carburants décidée au 1^{er} janvier 2015.

Le choix du gouvernement est attendu. Selon toutes vraisemblances, la solution carburant a ses faveurs.

La position de la FNTR

Suite à la suppression de l'écotaxe, la Profession a pris toutes ses responsabilités. Tout au long de l'année 2015, la FNTR a réaffirmé sa position.

- Opposition à toute fiscalité supplémentaire.

La FNTR est contre la vignette parce que :

- ▶ taxe supplémentaire ne venant peser que sur les seules entreprises françaises de transport routier,
- ▶ taxe à assiette étroite avec donc un risque de taux fort,
- ▶ pas de dispositif de répercussion prévu,
- ▶ défavorise la courte distance car fondée sur la durée d'utilisation et non le kilométrage parcouru.

- Opposition à toute réapparition de l'écotaxe sous quelque forme que ce soit, notamment régionale. Parce qu'une écotaxe régionale créerait des disparités régionales entre entreprises de transport

engendrant des distorsions de concurrence entre les territoires. Il est impossible d'établir une discrimination entre transporteurs étrangers et français, les principales victimes de l'introduction d'une écotaxe régionale seront bien les transporteurs du cru. Ceux qui empruntent quotidiennement pour leurs trafics les axes nouvellement taxés. C'est bien la compétitivité et la pérennité des entreprises locales mais aussi de leurs emplois qui sont en jeu dans la perspective de l'introduction d'écotaxes régionales.

- Opposition à toute augmentation de la fiscalité sur les carburants en 2016.

L'augmentation de 4 centimes de la fiscalité sur les carburants au 1^{er} janvier 2015 vaut pour solde de tout compte de l'écotaxe. La pérennisation de cette solution permet le financement des infrastructures à hauteur de ce qu'aurait généré l'écotaxe.

Rappel

La contribution du transport routier au financement des infrastructures s'élève à 5 milliards €/an :

- TICPE = 2,5 milliards €/an
- Taxe à l'essieu = 200 millions d'€/an
- Taxe carbone = 320 millions d'€/an
- Péages = 1,8 milliards €/an

Suite aux demandes de la FNTR, le secrétaire d'État aux Transports s'est engagé à ce que la Profession soit exonérée de l'augmentation de la taxe carbone à hauteur de 2cts, prévue au 1^{er} janvier 2016.

COMPTE PÉNIBILITÉ : LA VIGILANCE EST DE MISE

Les travaux pour mettre en œuvre le dispositif du compte pénibilité ont été lancés en 2014 par les pouvoirs publics. Dès le début, la FNTR et l'UFT ont entrepris un long travail pour dénoncer ce dispositif, véritable usine à gaz pour les entreprises.

En mai 2015, à la suite de la remise du rapport de deux missions parlementaires dites « De Virville » et « Huot-Sirugue », le Premier ministre a annoncé d'importantes modifications du dispositif du compte personnel de prévention de la pénibilité.

Ce qui a été modifié

La loi relative au dialogue social et à l'emploi, dite loi « Rebsamen », du 17 août 2015 comporte plusieurs dispositions modifiant le dispositif initial.

- La fiche individuelle d'exposition aux facteurs de pénibilité est remplacée par une déclaration à formuler auprès des caisses d'assurance retraite et de la santé au travail.

- Les différentes branches professionnelles sont incitées à apprécier l'exposition des salariés aux facteurs de pénibilité, par le biais de référentiels de branche. Ces référentiels de branche seront homologués conjointement par les ministères du

Travail et des Affaires sociales et de la Santé. Cela n'est pas obligatoire, mais conseillé afin de sécuriser la situation des entreprises.

Mobilisée depuis plus d'un an

Depuis 2014, la FNTR n'a pas ménagé ses efforts tant au sein des organisations interprofessionnelles (MEDEF et CGPME) que de l'Union des Fédérations de transport (UFT) pour s'opposer au dispositif existant. La FNTR a vigoureusement dénoncé un dispositif qui :

- est une charge supplémentaire pour les entreprises, qui sont seules à le financer,
- est extrêmement complexe dans sa mise en œuvre, constituant une véritable « usine à gaz », inapplicable par les entreprises,
- n'est pas sécurisé juridiquement, exposant ainsi les entreprises à un risque de contentieux accru et parfaitement injustifié.

Pour la FNTR, il ne s'agit pas de nier l'existence même d'une pénibilité de certains métiers, mais de prendre en compte cette pénibilité de manière cohérente pour les entreprises comme pour les salariés.

Rester vigilants

Si la simplification et la sécurisation juridique du dispositif inscrite dans la loi « Rebsamen », paraissent donc aller dans le bon sens, les incertitudes sont loin d'avoir toutes disparu à ce stade.

La FNTR reste particulièrement vigilante sur les suites concrètes qui seront données à ce dossier, notamment sur :

- le contenu précis des décrets d'application de la loi ayant modifié le dispositif du compte pénibilité,
- la suppression définitive de la fiche individuelle d'exposition,

Le dispositif en question

Le mécanisme, mis en place par la loi du 20 janvier 2014 et financé par les entreprises, vise à permettre aux salariés confrontés à des situations de travail pénibles au regard de dix critères fixés par le Code du travail de bénéficier de points permettant soit :

- d'effectuer une formation visant à obtenir un métier moins pénible,
- de passer d'un travail à temps plein à un travail à temps partiel sans diminution de rémunération,
- de partir plus précocement en retraite.

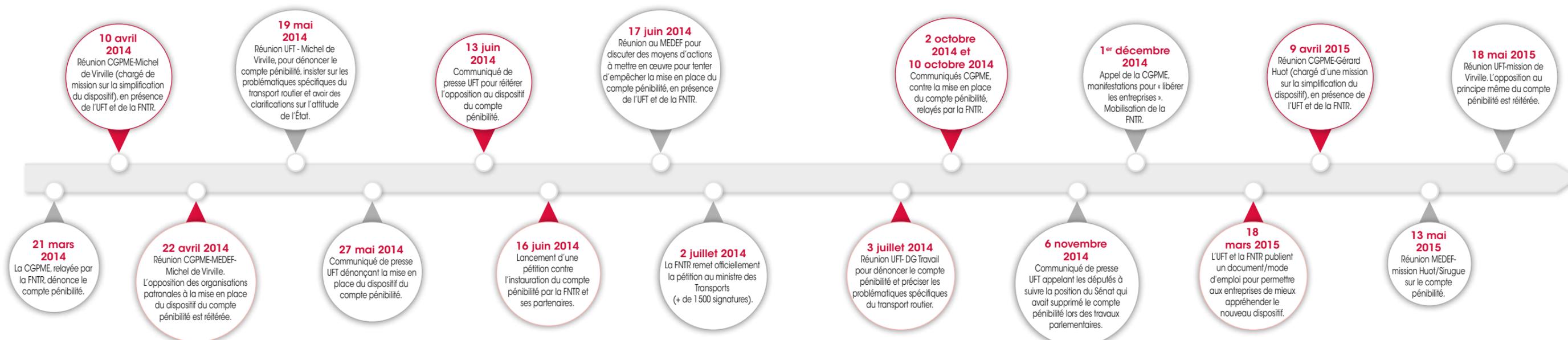
La loi n°2015-994 du 17 août 2015 a procédé à plusieurs modifications de ce dispositif, visant à le simplifier et à le sécuriser juridiquement.

- la nature et les conditions d'homologation des référentiels de branche,
- la meilleure articulation entre prévention et réparation de la pénibilité.

Un point pose plus particulièrement problème : l'articulation avec les accords de branche liés, de près ou de loin, à la pénibilité (prévoyant des compensations au travail de nuit, ou permettant déjà un départ anticipé à la retraite...).

La FNTR refuse tout cumul d'obligations conventionnelles et réglementaires. Il pourrait en effet conduire à une remise en cause des politiques de prévention.

CHRONOLOGIE DES ACTIONS ET POSITIONNEMENTS DE LA PROFESSION (UFT/FNTR)



DES NAO DIFFICILES

Alors qu'un accord en logistique a été trouvé, en TRM aucun terrain d'entente n'a été possible. Retour sur une situation bloquée.

Les réunions paritaires en TRM et en logistique ont débuté au mois de novembre 2014.

En logistique, un accord signé

La totalité des organisations patronales d'un côté, la CFDT et la CFE-CGC de l'autre, sont tombées

Automne 2015: retour au calme

La première réunion relative aux Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) dans le TRM s'est déroulée le 24 septembre dans un climat serein.

Les organisations syndicales de salariés et les organisations patronales ont retrouvé les voies d'un dialogue apaisé.

Le front uni FNTR, TLF et UNOSTRA a fait les propositions de revalorisation des minima conventionnels suivantes :

- + 2,5 % pour les coefficients 110 à 120 (9,67 €)
- + 1,8 % pour les coefficients 128 (9,68 €) et 138 (9,70 €)
- + 1,5 % pour le coefficient 150 (9,94 €)

Le SMIC est actuellement à 9,61 €. Les propositions tiennent compte d'une faible inflation (autour de +0,3 %) et d'une revalorisation du SMIC au 1^{er} janvier 2016 estimée à + 0,5 % (le SMIC passerait donc de 9,61 € à 9,66 €).

Pour mémoire le dernier accord remonte à décembre 2012.

Tout en tenant compte de la réalité économique des entreprises, la volonté est bien d'aboutir à un accord d'ici à la fin de l'année.

d'accord sur une revalorisation des minima conventionnels. C'est l'UFT qui a porté le projet commun permettant de conclure à un accord le 17 mars 2015. À savoir une revalorisation des minima conventionnels de +1,8 % pour les grilles de moins de 6 mois et +1,6 % pour les grilles de plus de 6 mois ainsi que pour les autres catégories de personnels.

En TRM, absence de constat partagé

Pas moins de 9 réunions de négociations paritaires ont eu lieu entre le mois de novembre 2014 et le mois de mars 2015. Tout cela pour n'aboutir à rien.

Dès le début des négociations, les organisations syndicales sont restées bloquées sur une revalorisation des minima conventionnels à hauteur de 5 %.

Pour la FNTR, cette revendication était décalée par rapport à la situation économique des entreprises de transport routier. Adoptant une position commune tout au long des négociations, la FNTR, l'UNOSTRA et TLF ont tenté, afin de sortir de l'impasse des négociations, de mener une réflexion sur le pouvoir d'achat, au sens large, et non pas sur les seuls taux horaires.

La proposition de FNTR, TLF, UNOSTRA

Deux propositions ont été formulées par la partie patronale, l'une par l'OTRE et l'autre par le front uni FNTR, TLF, UNOSTRA. Cette proposition du front uni comportait plusieurs points.

- Revalorisation des minima conventionnels :
 - ▶ + 2 % pour les coefficients 110 à 120,
 - ▶ + 1,3 % pour les coefficients 128 et 138,
 - ▶ + 1 % pour le coefficient 150.



© François Daburon/Rivington.fr

30 juin, conférence sur le TRM organisée par Klésia et Carcept Prev. La FNTR participe activement et régulièrement aux tables rondes et débats publics avec les syndicats de salariés et les différents organismes du secteur.

- Ouverture de chantiers traitant indirectement de la rémunération comme la refonte des classifications métiers et la rénovation de la protection sociale.
 - Réduction de 40 % de la période de carence maladie (passage de 5 à 3 jours pour les conducteurs).
 - Frais de déplacement : augmentation de 1 % en linéaire.
 - Prise en charge de la mutuelle conventionnelle passant de 0,5 % à 0,6 % du plafond mensuel de la sécurité sociale (PMSS).
 - Augmentation de la garantie annuelle de rémunération (GAR) de 3 à 4 %.
- L'ensemble de la proposition a été balayé d'un revers de la main par les organisations syndicales.

La position des organisations syndicales

Les organisations syndicales ont opté pour des postures radicales au cours des négociations :

- elles ont tenté en vain de mobiliser à plusieurs reprises les salariés du transport routier (aux mois de décembre, janvier et mars, en particulier),
- elles ont décidé de boycotter l'ensemble des discussions de branche avec les organisations patronales (en particulier sur la formation professionnelle, la rénovation de la convention collective, la refonte des classifications, la protection sociale...),

- enfin, elles ont procédé à la séquestration, dans un local de l'administration du travail, de la délégation patronale venue négocier lors de l'ultime réunion de négociation.

« L'objectif est de trouver un accord avant la fin de l'année qui tiennent compte des réalités économiques du secteur. »

Durant ces négociations, différents blocages d'entreprises ont été organisés par certaines organisations syndicales. Les entreprises visées ont

intentionnellement été celles de dirigeants engagés dans l'action professionnelle. Ces comportements inadmissibles ont été publiquement dénoncés par la FNTR.

L'échec

Aux termes de l'ensemble de ces réunions et agissements, constat a été fait d'un échec des négociations. Aucun accord de revalorisation des minima conventionnels n'a été signé en TRM. Le dernier accord salarial signé en TRM date ainsi du 19 décembre 2012.

La FNTR condamne la culture de la non signature qui persiste au niveau de la branche depuis de trop longues années. Pourtant les salariés, comme les entreprises, sont en droit d'attendre plus de résultats du dialogue social.

CALAIS : LA FNTR FAIT DES PROPOSITIONS

Pour Calais et sa région, le premier semestre 2015 a été chaotique. Outre la problématique récurrente des migrants, le tunnel sous la manche et le port ont été bloqués à plusieurs reprises par les marins de SeaFrance. La FNTR s'est mobilisée.

Un trafic bloqué

Dans le contexte d'une cession partielle de la compagnie MyFerryLink, les salariés de la SCOP SeaFrance se sont mis en grève fin juin. Ils ont ainsi bloqué à la fois le port de Calais et les accès au tunnel sous la Manche. Les premières victimes de ce conflit furent les transporteurs. D'abord tous ceux

qui travaillent sur les trafics transmanche mais aussi tous ceux de la région de Calais qui ont été entravés dans leurs trafics régionaux. Camions paralysés sur les parkings des entreprises ou immobilisés dans les files d'attente, perte de chiffre d'affaire, tensions commerciales avec les clients, allongement des délais de livraison, droit de retrait des conducteurs...

Le guide de la réforme de la formation professionnelle

Réalisé conjointement par l'AFT et la FNTR avec le soutien de l'OPCA Transports et Services, le guide présentant la réforme de la formation professionnelle est en ligne.

La loi du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale transforme en profondeur le paysage de la formation professionnelle. Avec une fiscalité différente et des obligations sociales renforcées, la professionnalisation des salariés relève désormais de la responsabilité de l'employeur.

Pour accompagner les chefs d'entreprise mais aussi les salariés dans cette réforme, qui les impacte directement, l'AFT et la FNTR, en collaboration avec l'OPCA Transports et Services, ont élaboré un guide pratico-pratique pour répondre à toutes leurs questions.

Avec une entrée « Entreprise » et une entrée « Salarié », chacun s'y retrouve.

Conçu comme un jeu de questions/réponses contextualisé aux transports et à la logistique, ce guide électronique est accessible depuis les sites de l'AFT, de la FNTR et de l'OPCA Transports et Services. Les liens vers toutes les données des sites acteurs de la formation permettent l'accès à une information actualisée et précise. Pour les inconditionnels du papier, une fonctionnalité permet de télécharger le guide en format pdf. Le guide de la réforme de la formation professionnelle a pour ambition, à terme, d'être l'outil de référence de l'ensemble de la branche transport.



Les assemblées générales des syndicats de la FNTR sont des moments privilégiés de rencontre et d'écoute. Ici l'AG de l'Alsace le 19 juin avec Nicolas Paulissen, DG de la FNTR.

ont été le lot quotidien d'un grand nombre d'entreprises.

L'action de la FNTR

La FNTR a alerté à plusieurs reprises le cabinet du secrétaire d'État aux Transports de cette situation et des lourdes conséquences pour les entreprises de transport routier. Au-delà des mesures de fond préconisées par la FNTR à la DGITM le 15 juin, la FNTR a demandé que l'impact sur les entreprises de transport routier soit pris en compte et sollicité la mise en œuvre d'un plan d'urgence. Le ministère s'est engagé à apporter son appui aux entreprises pénalisées par :

- le rééchelonnement des dettes fiscales et sociales,
- le gel des contrôles portant sur la période juin-juillet 2015,
- l'octroi de dérogation aux interdictions de circulation lors d'une opération stack.

La problématique des migrants

La problématique des migrants à Calais est ancienne. Depuis plusieurs années, la Profession a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir l'intrusion de migrants clandestins dans les poids lourds : information et formation des conducteurs, sécurisation des véhicules, mise en place d'autocontrôles. La situation ne cesse pourtant de se dégrader, l'immigration clandestine progressant de manière considérable.

Les mesures demandées

Sur le dossier des migrants clandestins, les opérateurs de transport routier de marchandises sont en première ligne. Pour exprimer l'exaspération de la Profession, la FNTR a rencontré plusieurs fois les pouvoirs publics. Le 15 juin, à l'occasion d'une

L'enquête

Pour mesurer l'impact réel de la présence de migrants sur l'activité transmanche, la FNTR a mené l'enquête auprès de ses adhérents.

Les résultats en bref

Dans 77 % des cas, c'est le conducteur qui découvre la présence de migrants à bord de son véhicule. 95,7 % des entreprises concernées ont pris des mesures pour éviter ces intrusions. Ces mesures ont un coût : entre 1 000 € et 4 000 €/mois, voire jusqu'à 200 000 € /an.

Coût des dommages

- sur le matériel : en moyenne 3 000 € par incident.
 - sur la marchandise : il varie entre 5 000 € et 80 000 € selon la nature de la marchandise.
- En cas de refus total de la marchandise par le client et la nécessité de la destruction complète du fret, le préjudice s'élève en moyenne à 50 000 €.

réunion avec les autorités françaises et britanniques, la FNTR a fait des propositions concrètes. Elle a demandé :

- la levée de la responsabilité des transporteurs en cas d'intrusion dans les véhicules. Cette levée de responsabilité passe par l'amélioration du système britannique d'accréditation. Pourquoi, alors que les transporteurs ont pris toutes les mesures requises, seraient-ils encore tenus pour responsable lors de la découverte côté britannique de clandestins dans les véhicules ?
- la délivrance côté français de récépissé de contrôle effaçant toute responsabilité du transporteur côté britannique,

« La FNTR a demandé que la responsabilité des transporteurs soit levée en cas d'intrusion de migrants dans les véhicules. »

- la mise en place d'un système de réservation de passage par créneaux horaires pour améliorer la fluidité du trafic,
- la mise en place d'une assurance spécifique pour les trafics transmanche.

L'ensemble des mesures proposées par la FNTR doit pouvoir compléter l'action publique menée sur la problématique des migrants, au niveau national mais aussi européen.

3 questions à **David Sagnard,**
Président de la FNTR
Pas-de-Calais



Après un été perturbé, la situation est-elle plus facile pour les transporteurs aujourd'hui sur le port de Calais ?

Certes depuis la fin du mois de juillet, avec le retour au port de Calais de la compagnie DFDS, et l'ajout d'un navire P&O, la situation est moins tendue. Nous sommes actuellement à 58 traversées quotidiennes contre 68 avant l'arrêt d'activité de la compagnie MyFerryLink. Il faudra encore quelques semaines avant de retrouver le même nombre de rotation entre Calais et Douvres alors que la reprise économique en Grande Bretagne s'annonce.

Au moindre problème technique et/ou fantaisie climatique sur ou sous le détroit du Pas-de-Calais, ce sont des files de camions qui s'accumulent aux abords des infrastructures.

Les transporteurs ne doivent plus être victimes de la gestion chaotique du trafic transmanche.

Vous avez été reçu à plusieurs reprises par les pouvoirs publics, la problématique de la Profession a-t-elle été bien comprise ?

En juin, après notre réunion en Préfecture, nous avons exposé la répercussion de la situation des migrants à Calais dans le cadre du trafic transmanche lors d'une réunion franco-britannique.

En juillet, une délégation de la FNTR a été reçue au ministère des Transports. Des demandes

d'accompagnement d'urgence ont été faites. Hormis la levée des interdictions de circulation du samedi et l'indulgence pour les dépassements à la réglementation durant cette période perturbée, toutes les autres mesures demandées non pas encore été accordées. Ces mêmes réclamations ont été produites aux représentants de l'État, lors de la visite du Premier ministre à Calais fin août.

Parmi les mesures demandées aux pouvoirs publics, celle de l'accréditation a été mise en place pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consiste ?

Depuis plusieurs années, les transporteurs spécialisés sur l'activité transmanche ont pris des mesures afin de prévenir l'intrusion des clandestins dans les poids lourds. Toutefois, la présence de migrants à Calais s'est accentuée depuis maintenant 1 an pour dépasser le nombre de 3000 et, malgré toutes les précautions prises, des migrants sont parfois découverts au milieu du chargement.

Dès lors que le conducteur du véhicule a procédé à des contrôles avant d'embarquer, la responsabilité de l'entreprise et du conducteur doit être dérogée. Cette demande a été formulée à plusieurs reprises lors de nos échanges avec les autorités française et britannique.

Au regard des bonnes pratiques, les services de l'immigration anglaise peuvent accréditer les procédures de contrôle et de formation du personnel. En cas de découverte de migrants dans un véhicule d'une entreprise qui a été certifiée par le Border Force et si toutes les bonnes pratiques validées ont été appliquées, alors l'entreprise doit être exonérée de l'amende. Mais cette exonération ne porte que sur l'entreprise, le conducteur reste condamnable, ce qui est inacceptable. Le système d'accréditation doit être amélioré et permettre une exonération de responsabilité totale de l'entreprise et de son conducteur.

DÉSOLÉ...

ON AURAIT PU NE RIEN FAIRE,
MAIS UNE FOIS ENCORE,
NOUS AVONS UN TEMPS D'AVANCE !

BIOÉTHANOL

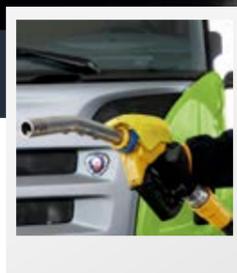
BIOGAZ

HYBRIDE

BIODIESEL

HVO

...



LA PHOTO, CE N'EST PAS NOTRE MÉTIER... VOUS PROPOSER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES, OUI !



En savoir + :
Poids lourds | Économie et performance
www.scania.fr



LES ALLÈGEMENTS FILLON

Les modifications substantielles apportées au dispositif des allègements Fillon en fin d'année 2014 ont jeté un trouble dans la Profession. Face aux incertitudes juridiques et aux conséquences possibles pour les entreprises, la FNTR est montée au front.

L'allègement en question

La réduction « Fillon » permet l'allègement de différentes cotisations :

- les cotisations patronales de sécurité sociale (maladie, maternité, invalidité, accidents du travail, maladies professionnelles, vieillesse, décès),
- les allocations familiales sur les salaires inférieurs à un certain seuil,
- la contribution de solidarité pour l'autonomie (CSA) et la contribution due au FNAL.

Cette réduction a été instaurée par la loi du 17 janvier 2003. En fin d'année 2014, dans la loi de financement rectificative de la Sécurité sociale pour 2014, les pouvoirs publics ont procédé à des modifications relatives à ces allègements généraux. La loi a ainsi supprimé le principe de neutralisation de certains éléments de rémunération (en particulier les heures d'équivalence) de la formule de calcul de ces allègements.

L'action de la FNTR

Ayant eu connaissance, dès le mois de septembre 2014, de l'élaboration d'un décret d'application de la loi visant à modifier en conséquence la formule de calcul des allègements « Fillon », la FNTR a immédiatement engagé (avec ses partenaires de l'UFT) des démarches auprès des services de la Direction de la Sécurité sociale, alertant également le ministère du Travail ainsi que le ministère des Transports.

Préserver la spécificité

La majoration salariale des heures d'équivalence (qui est de +25 %, à l'instar des règles existant pour les

heures supplémentaires) est une spécificité sectorielle qui a toujours été prise en compte par les pouvoirs publics. Il était donc tout à fait fondamental que les entreprises de transport routier disposent d'une formule de calcul de ces allègements intégrant cette spécificité.

Au cours des échanges réguliers avec les pouvoirs publics, la FNTR a insisté sur la nécessité, pour les entreprises de transport routier, de bénéficier d'une formule de calcul préservant la neutralité des heures d'équivalence.

Les résultats obtenus par la FNTR

La FNTR a pu obtenir que les allègements Fillon soient intégralement préservés pour les entreprises de transport routier. Une formule spécifique de calcul a été mise en place. Elle s'applique aux salariés soumis à un régime spécifique d'heures d'équivalence payées à un taux majoré, en application d'une convention ou d'un accord collectif étendu en vigueur au 1^{er} janvier 2010.

Une circulaire explicative concernant le nouveau mode de calcul des allègements Fillon a été publiée par la Direction de la Sécurité sociale le 21 avril 2015. Ce texte contient 6 annexes, dont l'une est spécifique au transport routier. Cette annexe est consacrée aux modalités de détermination du paramètre « SMIC » pour les conducteurs « grands routiers ou longues distances », « courtes distances » et évoque une tolérance particulière pour le personnel roulant « voyageurs ». La formule applicable aux personnels roulants prévoit que la pondération pour les heures d'équivalence (40/35 ou 45/35), s'applique au seul SMIC et non aux heures supplémentaires.

PAUSE ET DISPO : LA RÈGLE

En application des règles européennes, l'administration française des transports pourrait ne pas maintenir sa tolérance concernant l'usage du carré barré lors de la pause interruptive de conduite. La FNTR proteste.

Rappel de la tolérance

La tolérance de l'administration des Transports, selon laquelle la pause de 45 minutes après 4h30 de conduite pouvait être enregistrée comme temps de disponibilité sur le chronotachygraphe (symbole « carré barré ») ne serait plus admise.

La pause est définie comme toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer. L'interruption de conduite étant une pause, elle doit être identifiée comme telle sur le chronotachygraphe (symbole « lit »).

La position de la FNTR

La FNTR a précisé à la DGITM que la modification du positionnement de l'administration ne devait, en aucun cas, se faire au détriment de l'intérêt des entreprises.

La FNTR a demandé de laisser aux entreprises le temps nécessaire pour s'adapter à la nouvelle interprétation de l'administration, et ce pour éviter toute verbalisation intempestive.

Des instructions ont en conséquence été adressées par la DGITM aux unités de contrôle afin qu'elles ne verbalisent pas l'utilisation du « carré barré » en lieu et place du « lit » durant une période de transition devant se terminer le 2 mars 2016.



Les actions de la FNTR sont précisées et largement débattues au cours des assemblées générales de syndicats. AG de Poitou-Charentes, le 28 septembre.

PLAN ANTI-POLLUTION : OUI MAIS...

A partir du 1^{er} janvier 2016, des vignettes de couleur permettront d'identifier les véhicules les plus polluants selon leur date de mise en circulation. Mais, concernant les poids lourds, il reste encore une incertitude sur la classification des véhicules.

La loi de transition énergétique, votée le 22 juillet 2015, prévoit un plan d'action, à destination de tous les véhicules, pour lutter contre la pollution de l'air. Ce plan, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2016, donne la possibilité aux collectivités locales, soumises à un plan de protection de l'atmosphère (PPA), de créer des zones à circulation restreinte (ZCR). Ainsi, les vignettes « Crit'air » annoncées en juin 2015, leur permettront de choisir d'interdire, de façon permanente et dans un périmètre donné, certains véhicules en fonction de leur classification ou motorisation. Pour les deux-roues, les véhicules utilitaires légers, les poids lourds et les autocars, le principe de cette pastille de couleur sera le même, mais décliné différemment en fonction des normes Euro ou des motorisations de chacune des catégories de véhicules.

Un outil complémentaire en cas de pic de pollution

Aujourd'hui, en cas de dépassement des seuils d'alerte de pollution, la seule réponse des pouvoirs publics est la circulation alternée, avec pour conséquence l'interdiction de circuler pour les plus de 3,5t., quelle que soit leur motorisation. Les vignettes Crit'air permettraient donc d'apporter une alternative à la circulation alternée et de n'interdire que les véhicules les plus anciens, donc les plus polluants et laisser circuler les plus propres (Euro V, ou VI, électriques, hybrides et GNV), avec un système d'identification des véhicules plus facile et opérationnel pour les forces de l'ordre. C'est une réponse que les professionnels attendent pour la reconnaissance de leurs investissements dans l'amélioration de leur parc et de la qualité de l'air.

Pas de visibilité

Si la Profession salue la mesure pour sa volonté d'améliorer la qualité de l'air en agissant sur le parc de véhicules roulants dans les villes, il n'en demeure pas moins que des interrogations demeurent :

- quelle sera l'articulation de ce mécanisme avec les zones à circulation restreinte qui seront, elles, obligatoires et avec quelle cohérence temporelle et territoriale ?
- quelle aide sera apportée aux professionnels afin d'aborder la transition énergétique ?

« Les professionnels du TRM ont besoin de visibilité et de stabilité pour pouvoir investir. »

- où se situent les motorisations GNV et électriques alternatives au diesel dans ce dispositif ? S'il revient aux collectivités locales de s'approprier l'utilisation

de ces vignettes, la cohérence de calendrier entre les différentes agglomérations soumises à un plan de protection de l'atmosphère reste inconnue.

Le diesel, privé de vignette verte pour les véhicules particuliers. Et les poids lourds ?

Aucun véhicule diesel particulier (Euro V ou VI compris) ne pouvant bénéficier d'une vignette verte, il suffira alors aux collectivités locales d'interdire tous les véhicules non pourvus de cette étiquette. Mais, avec une flotte de poids lourds constituée à plus de 99 % de motorisations diesel, faute d'alternatives (GNV, hybride, hydrogène,...) commercialisées à l'échelle industrielle, économiquement abordables et d'un réseau



St Etienne le 12 juin. Dans le cadre de Peps Transports, organisé par la FNTR Loire, présentation du projet GNV en présence des partenaires ADEME et GrDF St Etienne Métropole.

d'avitaillement nécessaire, les transporteurs et leurs donneurs d'ordre sont véritablement inquiets au sujet de la future classification. Ils risquent de voir leurs véhicules, même les plus récents, interdits d'accès aux villes après 2020. L'économie et l'attractivité d'une zone urbaine dépendent pourtant de son approvisionnement en marchandises !

Le transport routier oublié dans la loi de transition énergétique ?

La filière agricole va bénéficier d'aides pour une alternative aux épandages classiques, mais qu'en est-il du transport routier de marchandises, qui reste une fois de plus le grand oublié et qui fait les frais de la sur-diésélisation du parc de véhicules particuliers ? Les motorisations alternatives au diesel, comme l'électrique ou le GNV, doivent avoir une place dans les plans d'aides à l'investissement pour les entreprises de transport routier de marchandises. Les Professionnels du TRM ont besoin de visibilité et de stabilité pour pouvoir investir rapidement sans subir des risques incompatibles avec leurs capacités d'investissement. Sans parler de la fiscalité sur les énergies alternatives, qui, si elles prennent une part de marché sur le diesel, priveraient l'état d'une partie de ses rentrées fiscales. Ce dernier serait alors tenté de compenser en ajustant la fiscalité, notamment sur le GNV, ce qui ajouterait un frein à la transition énergétique du secteur, pourtant tant attendue par les pouvoirs publics.

*Selon le décret du 3 mai 2012 sur la classification des véhicules en fonction de leurs émissions de polluants, seule base juridique existante en 2015, les textes réglementaires sur les vignettes Crit'air n'étant pas encore publiés.

Les interdictions à Paris

L'objectif de la mairie de Paris est d'interdire progressivement la circulation des véhicules les plus polluants, pour qu'en 2020, selon les dernières communications, seuls les poids lourds Euro V et VI soient autorisés à circuler.

La réglementation à Paris

- Depuis le 1^{er} septembre 2015 : interdiction 7/7 jours et de 8h00 à 20h00 des cars et poids lourds (+ de 3,5 tonnes de PTAC) de catégorie 1*, soit les véhicules de pré Euro, Euro 0, I et II (antérieurs à octobre 2001).
- Au 1^{er} juillet 2016 : extension de l'interdiction de circulation aux véhicules particuliers et utilitaires de moins de 3,5 tonnes pré-Euro, Euro 0 et I (antérieurs à octobre 1997), ainsi qu'aux 2-roues mis en circulation avant juin 2000.

Rien n'est encore communiqué sur le calendrier précis d'ici 2020, et notamment sur l'interdiction à venir des poids lourds Euro III et IV. La Mairie de Paris a prévu des aides financières au renouvellement des véhicules, pour les TPE (moins de 10 salariés) en contrepartie de l'abandon d'un vieux véhicule pour un véhicule électrique. Ces aides viennent en complément du bonus écologique offert par l'État. Elle prévoit aussi la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques. Il faut noter que l'ensemble de ces dispositions pourrait s'appliquer rapidement, aux départements de la petite couronne parisienne, soit les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93) et le Val de Marne (94). Et ainsi inspirer les autres villes de l'Hexagone.

L'ACTION EUROPÉENNE DE LA FNTR

En 2015, différents pays de l'Union européenne ont mis en place des mesures nationales visant à protéger leur propre pavillon routier. La FNTR est allée à la rencontre de ses homologues européens pour construire une vision commune du marché du transport routier.

Le constat est là : l'Europe est bousculée par les initiatives allemande et française qui visent à appliquer au conducteur routier les règles du détachement (et notamment le salaire minimum) lors des opérations de transport international et de cabotage.

C'est dans ce contexte que la FNTR a engagé une consultation avec ses homologues mais aussi la représentation permanente de la France auprès de l'UE à Bruxelles avec des eurodéputés et la commission européenne (DG Move et DG Affaires sociales).

Redéfinir les règles

La FNTR a dénoncé, auprès de ces institutions, les inquiétudes des transporteurs français quant aux distorsions de concurrence entre les transporteurs routiers européens. Elle a également fait part de sa volonté de voir redéfinir les règles du cabotage (restriction en durée et en nombre d'opérations) à l'occasion de la révision du règlement accès au marché.

Les prochaines discussions autour d'un nouveau « paquet routier » européen (révision des principaux

textes relatifs au transport routier) devraient être l'occasion de ce travail de redéfinition.

L'approche partagée de nos voisins

Lors des rencontres avec ses homologues allemands du BGL, italiens de la Confrtrasporto, néerlandais de TLN, ainsi que les polonais de ZMPD, les discussions ont porté sur 3 sujets principaux.

« La FNTR dénonce les distorsions de concurrence entre les transporteurs routiers européens. »

- La concurrence déséquilibrée dans une Europe plus libéralisée qu'harmonisée.
- La nécessité d'éviter les initiatives nationales et de promouvoir des solutions européennes seules à même d'apporter des réponses efficaces aux

distorsions de concurrence.

- La création d'un régime européen spécifique du travailleur hautement mobile (conducteur à l'international).

Avec le BGL

FNTR et BGL se sont accordés sur l'urgence à traiter le contournement des conditions d'établissement par



La FNTR rencontre régulièrement ses homologues européens afin de définir des positions communes à Bruxelles, ici avec les néerlandais de TLN le 23 avril.

le dévoiement des règles du cabotage. De plus en plus souvent, on constate en effet le stationnement permanent de flottes de véhicules en dehors de leur pays d'établissement, par exemple dans les ports fluviaux ou maritimes.

Pour les deux organisations, la libre prestation de services de transport routier doit être limitée à une activité temporaire. La situation de concurrence déloyale découle du « quasi-établissement » d'une entreprise étrangère dans un autre État membre, aux conditions salariales et fiscales du pays d'origine. Ces pratiques déloyales se concrétisent notamment par le nomadisme des conducteurs.

Avec la Confrtrasporto

La FNTR et la Confrtrasporto plaident de concert pour la mise en œuvre d'un régime européen du travailleur hautement mobile. C'est le seul moyen de traiter la question du conducteur à l'international qui traverse, en une seule journée, plusieurs États membres. Aucune réglementation sociale, ni nationale, ni européenne n'est à ce jour en capacité de traiter le problème.

Avec TLN

Les deux associations partagent des points de vue très proches sur les questions sociales du TRM européen. TLN et FNTR estiment nécessaire d'obtenir des clarifications de la part de la Commission

européenne sur les réglementations existantes et leur interprétation au niveau des États.

Les principes d'un salaire minimum européen spécifique pour le conducteur international apparaît comme une solution d'avenir. Les deux fédérations s'accordent également pour reconnaître que la directive sur le détachement pose, au transport routier de marchandises, bien des questions. Quant au cabotage, FNTR et TLN se batront pour préserver son encadrement.

Avec ZMPD

Même si les positions sont naturellement différentes sur certains dossiers, les deux organisations se rejoignent sur la nécessité de clarifier les règles européennes sur le fonctionnement du marché du transport routier.

Les initiatives nationales de plusieurs États membres ces derniers mois obligent les autorités européennes à prendre clairement position sur les règles effectivement applicables en matière de transport international et de cabotage.

La FNTR et la ZMPD considèrent que le niveau pertinent de solution est le niveau européen.

Aujourd'hui, la question posée aux États membres est : quelle Europe voulons-nous ?

L'ouverture de travaux sur la création d'un régime européen du travailleur hautement mobile a été considérée comme intéressante par les deux parties.

DOUANE ET STANDARDS EUROPÉENS

En 2016, le nouveau Code des Douanes de l'Union (CDU) va modifier le quotidien des commissionnaires agréés en douane. La FNTR a travaillé bien en amont pour informer et relayer les besoins et attentes de ses adhérents auprès des autorités concernées. Sur ce sujet, et tous les autres.

Une nouvelle formation

Le contrat de qualification « déclarant en douane » a été présentée à la Commission qui gère le répertoire national des certifications professionnelles (RNCP). L'officialisation de la formation devrait intervenir en début d'année 2016. En vue de sa mise en place, la CPNE a demandé une liste de personnes pour constituer le jury. La FNTR a répondu favorablement à cette sollicitation.

La FNTR et la DGDDI

Les travaux avec la DGDDI et plus particulièrement les bureaux E (en charge du commerce international) et

F (en charge de la fiscalité et des droits indirects) se sont intensifiés. Parmi les dossiers abordés, deux ont été au cœur des échanges en 2015 :

- la simplification et la dématérialisation des procédures liées à la déclaration de la TICPE,
- le statut de représentant en douane et celui de destinataire/expéditeur agréé pour le TIR.

Des rencontres

Acteur actif au sein de la Commission des Affaires Douanières (CAD) de l'IRU, la FNTR a organisé une réunion entre la CAD et la DGDDI. L'objet de cette rencontre était la présentation du statut d'expéditeur



Au cours de la Commission des affaires douanières de l'IRU, les 17 et 18 septembre à Portoroz, Slovénie, les discussions ont largement porté sur le système TIR. La FNTR participait aux travaux.

agréé pour le TIR. Les pouvoirs publics français envisagent en effet l'introduction de ce statut, qui n'existe pas encore, sur le territoire national. Les représentants de la CESMAD (l'équivalent de la FNTR en république tchèque), association membre de l'IRU, ont également été reçus à la FNTR. Les modalités de contrôles des entreprises et véhicules non résidents en France, mais membres de l'UE, étaient à l'ordre du jour.

Harmoniser les compétences

La mise en place d'un standard européen du Représentant en douane est un projet qui avance. L'objectif consiste à fournir un outil harmonisé, définissant les critères de compétence pour le Représentant en douane amené à exercer dans un autre État membre que celui où il exerce habituellement. La FNTR et TLF, membres du groupe français du Comité européen de normalisation (CEN 432 à Bruxelles), font entendre la position des professionnels français. Cette présence permet ainsi de participer à la mise en place des critères de compétence, tout en veillant à conserver un haut niveau de professionnalisme. Car la France est l'un des rares pays de l'UE dans lequel le métier

« Avec la mise en place du nouveau CDU, la FNTR est au plus près de ses adhérents. »

de déclarant en douane est encadré et soumis à un agrément délivré par la DGDDI.

Le soutien aux innovations

Une chaîne de transport étant constituée d'une multiplicité d'acteurs, sa certification

ne serait possible que si chaque entreprise réalisant sa part de prestation dans la chaîne, était certifiée. Pour beaucoup d'entreprises, faute de moyens, cette certification est inaccessible. L'objectif de Qualifret est donc de définir une certification qualité applicable à tous les partenaires d'une chaîne de transport multimodale. La FNTR s'est impliquée dès le départ dans le groupe de travail initié par I-TRANS (structure de gestion du Pôle de compétitivité Nord - Pas-de-Calais / Picardie). Ce groupe catalyse les projets d'innovation dans différents domaines, dont celui de la multimodalité fret et voyageurs, à l'image de Norm@fret, lancé en 2004. Ce programme vise notamment à assurer la promotion et la diffusion de solutions de « fret intelligent » auprès des PME du secteur du transport et de la logistique.

Des contrats-type renouvelés

Le contrat-type général

Les travaux visant à moderniser le « contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique » ont débuté le 17 décembre 2012. Depuis cette date, 13 réunions ont eu lieu entre chargeurs et transporteurs, sous l'égide de l'administration. Avec une FNTR toujours présente et active.

À l'issue de ces travaux, qui se sont achevés en avril, un rédactionnel global a été retenu. La totalité des articles du contrat-type a été examinée, réécrite, amendée et améliorée. Après examen par l'administration, le

contrat-type renouvelé devrait être publié prochainement, par décret, au Journal Officiel, ce qui permettra alors son entrée en vigueur.

Le contrat-type sous-traitance

La révision du prochain contrat-type concerne celui de la sous-traitance. La FNTR, très investie dans les travaux depuis l'origine, a mis en place un atelier de travail. Celui-ci, composé de professionnels adhérents, s'est déjà réuni plusieurs fois. L'objectif de cet atelier est de faire des propositions de rédaction des différents articles afin de doter au final les professionnels d'un outil correspondant à leurs attentes.

LE POLE LOGISTIQUE DE LA FNTR

Depuis plusieurs années, les transporteurs se sont tournés vers la logistique afin d'offrir des solutions et des prestations complètes à leurs clients. Logique donc que la FNTR offre à ses entreprises adhérentes un service sur-mesure.

Selon une enquête FNTR réalisée auprès de ses entreprises adhérentes, nombreuses sont celles qui déclarent réaliser des opérations de logistique et être intéressées par une information logistique spécifique. C'est pourquoi la FNTR assure, depuis 2015, auprès des entreprises, une prestation logistique: information réglementaire, expertise et lobbying auprès des institutionnels, administrations et autres organisations.

Les actions de la FNTR

- Mise en place d'une veille ciblée et diffusion d'une newsletter dédiée.
- Participation aux groupes de travail sur la révision des titres professionnels.
- Participation aux NAO logistique.
- Interventions et actions auprès des pouvoirs publics sur les dossiers impactant le secteur.



La Douane française a présenté le nouveau Code des Douanes de l'Union (CDU) devant les professionnels réunis à Bercy le 22 septembre 2015. La FNTR était présente.

La Conférence Nationale

La Conférence Nationale sur la Logistique (CNL), qui s'est déroulée le 8 juillet à l'initiative du Gouvernement, a réuni plus de 300 acteurs de l'ensemble du secteur de la logistique. Elle visait à engager une réflexion sur l'attractivité du territoire français en matière d'activité logistique. Les pouvoirs publics ayant besoin de savoir précisément ce qui était attendu de la part des acteurs de la logistique. La FNTR, partie prenante de cette Conférence, a activement participé aux réflexions des groupes de travail organisés en amont de ce rendez-vous. Plus d'une centaine de propositions ont ainsi été formulées par ces groupes. Propositions qui servent aujourd'hui de socle à la stratégie nationale annoncée par Alain Vidalies.



Le député François-Michel Lambert, président de la Conférence nationale Logistique a travaillé avec la FNTR pour préparer ce rendez-vous.

France Logistique 2025

D'ici à la fin de l'année, le gouvernement présentera en effet une stratégie nationale « France Logistique 2025 » pour faire de la France un pays leader dans ce domaine. Cette stratégie nationale découle directement des résultats obtenus à l'issue des travaux des ateliers préparatoires et de la consultation publique. 5 grands axes de travail ont ainsi été identifiés:

- harmoniser et simplifier la réglementation,
- optimiser les flux logistiques et les infrastructures de transport dans une démarche de développement durable,

- créer un observatoire pour renforcer l'attractivité des métiers et développer la formation,
- préparer la logistique de demain aux nouveaux modèles économiques, à la transition numérique et à la transition énergétique,
- lancement, à l'initiative de l'État, d'une grande campagne médiatique de promotion et de valorisation du secteur logistique.

- Contribution active aux ateliers préparatoires à la Conférence Nationale sur la Logistique.
- Participation aux travaux sur le cadre national pour les chartes de la logistique durable en ville.

Le fonctionnement du pôle Logistique

Il sera composé des professionnels adhérents de la FNTR, et travaillera en synergie avec le pôle « Supply Chain » de l'Union TLF. Une commission logistique devrait être lancée à l'automne 2015.

Les principaux travaux 2015

- Enquête auprès des entreprises pour identifier celles réalisant des opérations de logistique.
- Révision des titres professionnels de cariste et préparateur de commande.
- Suivi des évolutions concernant :
 - ▶ les normes en matière de prévention des risques (ICPE, SEVESO),
 - ▶ la fiscalité liée à l'activité logistique,
 - ▶ les réglementations environnementales.
- Travaux sur les conséquences et implications de la loi sur la pénibilité pour le secteur.
- Participation aux groupes de travail initiés par l'AFILOG et l'ASLOG sur la création d'un observatoire des métiers de la Logistique.

La logistique en bref

Selon la définition adoptée par les institutions internationales comme l'UE ou l'ONU : « La logistique est un ensemble de processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement (...). Cette chaîne peut comprendre la fourniture de matières premières nécessaires à la fabrication, en passant par la gestion des matériaux sur le lieu de fabrication, la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution, le tri, la manutention et la distribution finale au lieu de consommation. »

La logistique française en chiffres

- 1,3 millions d'emplois
- 45 000 entreprises
- 3,9 milliards d'euros d'investissement depuis 2007, dont 1 milliard d'euros investis pour la seule année 2014 (source INSEE)
- En moyenne, 8 à 12 % du CA des entreprises françaises est consacré à ce secteur
- 2^e recruteur national
- 5^e pôle économique français
- 60 millions de m² d'entrepôts de plus de 5 000 m²

À CHAQUE TRANSPORT, SA SPÉCIFICITÉ

La FNTR a mis en place différentes commissions nationales spécialisées (CNS) par type d'activité. Ces lieux d'échange entre les professionnels permettent aussi d'assurer une interface avec les pouvoirs publics et les partenaires économiques.

CNS masses indivisibles

La CNS masses indivisibles a pour objet la promotion des activités du transport exceptionnel et la défense des intérêts des professionnels auprès des pouvoirs publics et des gestionnaires d'infrastructures. Son action a notamment permis d'obtenir une refonte de la réglementation et une simplification de la circulation des convois exceptionnels inscrite au programme interministériel de simplification de l'action publique actuellement en cours d'expérimentation en région Nord-Pas-de-Calais. Cette expérimentation, co-construite entre les services de l'État, les professionnels de la Commission masses indivisibles de la FNTR et les gestionnaires de voiries, préfigure la future réglementation nationale. La Commission poursuit parallèlement les travaux de réforme de l'accompagnement des convois exceptionnels afin de doter les véhicules de protection et de guidage des prérogatives indispensables à l'exercice de leur activité en pleine sécurité juridique et physique. Elle a également développé la plateforme ite.fntr.fr d'information des transporteurs sur les conditions de circulation sur le réseau routier.

CNS bennes

Conformément à ses engagements, la nouvelle équipe emmenée par Lylia Frison (Président) et David Sagnard (vice-président), a décliné sa feuille

de route tout au long de l'année 2014-2015. Plusieurs rencontres ont ainsi été initiées.

Avec la DGITM

Pour traiter de la problématique de la concurrence agricole et forestière, des contrôles en matière de bâchage des véhicules et des contrôles de la charge à l'essieu, notamment concernant le 44 tonnes soumis à l'application de la norme Euro.

Avec la FNTP

Cette fédération partage les mêmes problématiques que la FNTR en termes de contrôle et de bâchage des véhicules. Les questions de transport exceptionnel, évolution des matériels ont également été abordées. La CNS a également souhaité sensibiliser la FNTP à la question de la concurrence déloyale des entreprises de travaux agricoles et forestiers.

Avec le SNSF

Pour parler de l'évolution du marché du sucre et son incidence sur la production de betteraves en France et le transport. Également pour sensibiliser à la problématique du travail de nuit, et partager les points de vue sur la sécurité et la prévention des risques.

Une visite de la sucrerie de Bazancourt a ainsi permis aux membres de la CNS de poursuivre les échanges avec les représentants des sucriers et d'y associer



Les membres de la CNS masses indivisibles ont été accueillis par les dirigeants de la sucrerie Cristal Union pour une visite particulière du site de Bazancourt le 23 décembre 2014.

des représentants de la DGITM. Ces derniers ont ainsi mieux appréhendé les contraintes d'organisation des campagnes de betteraves et la difficulté, par exemple, de mettre en œuvre la limitation du travail de nuit à 10 heures.

Avec Qualimat

Pour répondre à une problématique « Hygiène des denrées alimentaires et transport » soulevée par des contrôles DGCCRF au sein d'entreprises adhérentes à la FNTR. L'objectif de cette rencontre était de faire clarifier par l'administration la classification des produits et ainsi déterminer et limiter ceux qui doivent justifier d'un matériel dédié.

La rédaction d'un guide de « Bonnes Pratiques » au chargement et au déchargement est également en cours. Cet outil a pour objet de sensibiliser les fédérations qui représentent les différentes filières utilisatrices de transport par bennes. D'abord pour améliorer les conditions de travail, de sécurité et donc de la compétitivité, mais aussi pour assurer une meilleure connaissance des contraintes des uns et des autres.

CNS transport léger

Après quelques mois d'inactivité, la rentrée 2014 a vu la réactivation de la CNS transport léger de la FNTR. Cette année a ainsi permis à la CNS de broser un état des lieux des difficultés du métier qui se résume en deux points :

- la concurrence déloyale par de nombreux véhicules étrangers s'est implantée massivement sur le marché des livraisons dans les grandes métropoles et certaines villes plus modestes,
- les contrats de sous-traitance avec les intégrateurs nationaux et internationaux sont de plus en plus contraignants et ne laissent aucune place à l'initiative et à la créativité des transporteurs.

Les réflexions sont en cours pour améliorer l'image de ces métiers, favoriser les échanges entre les professionnels (échanges d'expériences) et travailler à améliorer les contrôles des contrevenants. À leur actif, les professionnels du transport léger ont nettement amélioré leur implication dans le développement durable par la formation de leurs conducteurs, par l'achat de véhicules propres, et par l'optimisation des tournées.



En juin 2015, l'assemblée générale de la CNS transport léger a élu son nouveau président : Gérard Cohen.

Par ailleurs, comme préconisé dans le plan de modernisation, la FNTR s'est également investie auprès du ministère pour que des mesures soient prises afin de restreindre la concurrence des pavillons low-costs : application des règles du cabotage aux VUL, lancement d'une réflexion sur une réglementation européenne des moins de 3,5t.

Les actions de sensibilisations menées par la CNS auprès de la Commission européenne et de l'IRU trouvent désormais une écoute attentive. L'explosion, dans les principaux pays de l'UE, du nombre de VUL issus de pavillons low-cost a conduit à un accroissement de la réglementation et des contrôles.

Transport de voitures

Avec le recul du marché automobile européen à son niveau le plus bas (-35 % entre 2008 et 2013) et beaucoup de contraste de production et de commercialisation entre les pays européens, l'activité du transport de voitures reste toujours très tendue. Une rencontre de la CNS Transport de voitures avec le CCFA a permis de faire le point sur le marché automobile en France et en Europe et d'obtenir quelques éléments de prospective. Si le marché du véhicule particulier neuf en Europe a connu une faible croissance en 2014, les prévisions pour 2015 sont moins pessimistes. Le marché de l'occasion

reste globalement stable, il en est de même pour le marché de la location courte durée. De ce fait, l'activité du transport de voitures, qui s'était considérablement rationalisée pour faire face à la baisse des volumes des dix dernières années, est plus sereine pour les années à venir. Le marché automobile devrait en effet se stabiliser voire retrouver

« Les 7 CNS de la FNTR se réunissent régulièrement pour aborder les problématiques du terrain propres à leurs activités. »

le chemin de la croissance prévue, même si elle reste relativement faible. La révision de la directive européenne 96/53 sur les poids et dimensions n'a pas encore été finalisée. L'amendement, proposé avec TLF et l'ECG sur l'harmonisation de la longueur des véhicules

de transport de voitures au niveau européen à 20,75m afin de pouvoir circuler plus librement entre les différents pays, est toujours en suspens. Les professionnels ont souhaité entamer une discussion directement à la Commission européenne à Bruxelles avec les parties prenantes pour faire avancer leur amendement.

Sur le dossier de la réglementation de la circulation des porte-huit à Paris, les échanges sont rompus depuis fin 2014 du fait de l'absence des

concessionnaires automobiles autour de la table. Ils le resteront. La CNS ne souhaite pas rouvrir les débats du fait de l'application du plan pollution depuis juillet 2015, qui interdit la circulation des véhicules les plus polluants.

CNS animaux vivants

En 2015, la CNS animaux vivants a concentré ses travaux sur 3 axes.

■ Les relations clients.

Une réunion avec Interbev, sur le contrat de transport et notamment sur les responsabilités en termes de responsabilité civile contractuelle, a permis aux membres de la CNS de présenter les obligations légales des différents acteurs et intervenants dans le cadre d'un contrat de transport.

À propos des questions relatives aux conditions sanitaires, les représentants de la filière porcine bretonne ont présenté leur projet de charte de lutte contre le SDRP (Syndrome Dysgénésique et Respiratoire du Porc). La charte ayant pour objectif de fixer les modalités et les conditions d'intervention des différents acteurs de la protection des élevages dits « négatifs SDRP ». Les membres du bureau de la CNS ont demandé quelques modifications au texte de cette charte à propos des droits et obligations des transporteurs.

■ La clarification des pratiques de contrôle avec les pouvoirs publics.

La CNS a alerté et sensibilisé l'administration sur les incompatibilités de la réglementation sociale aux activités de transport des animaux. Des pistes de réflexion, aussi bien au niveau des pratiques que de la réglementation, ont témoigné de la détermination de la CNS. Ses représentants ont d'ailleurs précisé que les entreprises du secteur aspirent à travailler sereinement et ne plus être exposées de manière permanente aux sanctions.

■ La réglementation européenne et son impact sur l'activité des entreprises.

Des contacts ont été pris avec l'IRU, pour l'élaboration d'un guide des bonnes pratiques du transport d'animaux de différentes espèces (bétail, moutons, porcs, volaille, chevaux). L'objectif est de recenser les meilleures pratiques déjà expérimentées sur le terrain et scientifiquement approuvées. Il convient donc de collecter toutes les informations relatives à la construction des véhicules, les systèmes de navigation, les procédures d'autorisation, la formation, l'interprétation des règles européennes et évidemment le bien être de l'animal dans le transport. 8 pays seront concernés : France, Allemagne, GB, Pologne, Roumanie, Grèce, Italie et Espagne.



Quel a été votre parcours avant d'arriver à la FNTR ?

J'ai effectué des études de droit et une spécialisation en droit du transport terrestre pour mon Master 2. Durant ma formation, j'ai eu des expériences au sein de différentes structures notamment dans le transport. A l'issue de mes études, j'ai intégré une société d'assurance en qualité de juriste. Par la suite, j'ai rejoint une société de transport multimodal dans laquelle j'avais pour mission la gestion de l'ensemble des litiges et sinistres pour le périmètre national et international. J'étais également en charge du pilotage du recouvrement et diverses missions liées à la QSHE.

Quelle image aviez-vous du transport routier de marchandises ? Ce regard a-t-il changé depuis votre immersion dans le secteur ?

J'ai toujours été passionné par le concept de mobilité et le transport en général. Cette passion a guidé le choix de ma spécialité juridique. Le transport routier de marchandises a toujours eu une image positive à mes yeux, car ce secteur est composé d'hommes et de femmes passionnés par leur activité. Cette passion les guide malgré toutes les évolutions structurelles qui les impactent. Mon immersion m'a permis de prendre conscience qu'il est aujourd'hui l'un des rares secteurs où l'humain et la relation humaine sont au cœur.

Vous avez intégré le réseau de la FNTR, comment définiriez-vous votre rôle ?

Selon moi, le délégué régional est avant tout l'interlocuteur privilégié à l'échelon territorial. Il doit avoir une capacité d'écoute, de compréhension, être là pour accompagner ses adhérents ainsi que son environnement. Il est présent pour prendre en considération les doléances et questions de chacune des parties. Il est aussi le lien de proximité entre la fédération nationale et son territoire. Enfin, il doit être le promoteur de notre secteur d'activité que ce soit auprès de l'environnement mais aussi dans la mise en avant de ce dernier afin de faire naître des vocations pour notre secteur, au combien passionnant mais pourtant bien peu connu du grand public.

La force de la CNS Animaux vivants réside dans sa capacité à mutualiser et capitaliser ses travaux. En effet, la diversité des sujets traités sur les animaux (bovins, caprins, porcins, ovins, volailles...) permet un vrai échange entre les professionnels, avec de réels objectifs de travail et des résultats.

PHOTOS

L'ANNÉE DE LA FNTR EN IMAGES



21 AVRIL, LA FNTR RÉUNION EN VISITE À PARIS



5 JUILLET, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA BRETAGNE



19 MAI, UNE DÉLÉGATION TCHÈQUE EST REÇUE AU SIÈGE DE LA FNTR



8 AVRIL, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE NORMANDIE



26 FÉVRIER, RENCONTRE AVEC LES ITALIENS DE LA CONFTRASPORTO À BRUXELLES



20 FÉVRIER, RENCONTRE AVEC LES ALLEMANDS DU BGL À BRUXELLES



16 FÉVRIER, RENCONTRE AVEC LE 1^{ER} VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE POUR PRÉSENTER LES DIFFICULTÉS D'APPLICATION DES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES



30 JUIN, CONFÉRENCE SUR LE TRM ORGANISÉE PAR KLÉSIA - CARCEPT PREV



23 SEPTEMBRE, ASSEMBLÉE PROFESSIONNELLE DE L'ILE DE FRANCE



17 JUILLET, RENCONTRE ENTRE MME VIOLETA BULC, COMMISSAIRE EUROPÉENNE AUX TRANSPORTS ET UNE DÉLÉGATION DE L'IRU

PROFESSIONNELS
DES MÉTIERS
DU TRANSPORT,
VOUS PASSEZ TOUT
VOTRE TEMPS
À PRENDRE SOIN
DES AUTRES.



ET VOUS ?
QUI PREND SOIN
DE VOUS ?

Complémentaire Santé – Prévoyance – Retraite
C'est parce que nous connaissons si bien les métiers du transport que nous sommes en mesure de vous apporter les solutions les plus adaptées à vos besoins. CARCEPT PREV du groupe KLESIA, au service des métiers du transport.



25 MARS, ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES PAYS DE LA LOIRE



20 JUIN, M. SEYT PRÉSIDENT DE LA FNTV AVEC N. PAULISSEN DG DE LA FNTR



15 JUIN, LA FNTR PICARDIE À BRUXELLES



14 FÉVRIER, CONFÉRENCE DE PRESSE POUR PRÉSENTER LE PLAN DE MODERNISATION DU TRM CAP 2020



28 MAI, LA FNTR EST AUDITIONNÉE PAR LE SÉNAT CONCERNANT LE COÛT DE LA POLLUTION DE L'AIR



27 AOÛT, RENCONTRE AVEC LES REPRÉSENTANTS POLONAIS DE LA ZMPD



31 MARS AU 2 AVRIL, LA FNTR S'INSTALLE À LA SITL



CERTIFIÉ MEILLEUR EN CONSOMMATION

LE TÜV RHEINLAND, ORGANISME DE CERTIFICATION INDÉPENDANT, A CERTIFIÉ QUE LE RENAULT TRUCKS T OPTIFUEL CONSOMME **10,9%** DE MOINS QU'UN VÉHICULE STANDARD**.



PARCE QU'UN CAMION EST UN CENTRE DE PROFIT
renault-trucks.com

**Les deux véhicules comparés étaient deux Renault Trucks T tracteur 4x2, un Renault Trucks T Optifuel, un Renault Trucks T standard, équipés d'un moteur Euro 6 DTI 11 de 430 ch avec le même rapport de pont (2,64). Les 2 véhicules étaient chargés à 32 tonnes. Le test a été réalisé sur un parcours de 200 km, représentatif de l'activité inter-régionale longue distance. Les 2 conducteurs avaient suivi Optifuel Training, la formation à la conduite économique.

* Renault Trucks tient ses engagements. Renault Trucks, SAS au capital de 50 000 000 € - 904 506 077 RCS Lyon. Crédit photo : © Renault Trucks



Parce que la rentabilité kilométrique ne doit rien au hasard !

Services pneumatiques Vulco : des solutions pour vous conduire plus loin

De l'équipement en pneumatiques à la gestion de parc, de l'assistance dépannage au reporting, Vulco bénéficie d'une **riche expérience dans le secteur du transport routier** en France comme en Europe.

Permutation, recrusage, équilibrage, géométrie, contrôle régulier des pressions, conseils en équipement... Vulco **optimise la gestion de vos pneumatiques** pour vous faire gagner des kilomètres en plus, **vous faire réaliser des économies** d'énergie et **vous accompagner, avec efficacité, dans votre démarche CO₂**.

Parce que la **rentabilité kilométrique** est un facteur essentiel de la compétitivité des transports, Vulco met tout en œuvre pour vous conduire plus loin !

Contact : Vulco Développement - Tél. 01 47 16 28 11 - Fax 01 47 16 28 34
www.vulco.com



Nous vous rendons la route plus sûre