



Le Transport Routier de Marchandises au cœur des défis pour la France



ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE ET ÉLECTIONS LÉGISLATIVES 2022



ÉDITO

2022 est une année charnière pour la France. Nous élirons au printemps le Président de la République et renouvellerons l'ensemble de nos député(e)s quelques semaines plus tard.

Il est de tradition pour l'ensemble des secteurs économiques de vouloir peser, en cette période, sur les débats et les programmes des différents candidats.

Le Transport Routier de Marchandises n'y fait pas exception et c'est, investie de cette mission que la FNTR, 1^{ère} organisation de la branche Transport et Logistique, a souhaité poser les contours d'un programme innovant et engagé en faveur d'un secteur majeur pour la France.

Depuis près de deux ans, nous avons vécu une période de crise importante, notamment lors des différents confinements. Mais la France a tenu bon. Bien évidemment, tout d'abord par l'engagement des soignants mais aussi par celui de tous ceux qui ont permis aux Français de continuer à vivre aussi normalement que la période le permettait.

Parmi ces acteurs, que l'on a souvent qualifiés de « deuxième ligne », les transporteurs routiers, les logisticiens, les conducteurs et toutes les équipes qui ont assuré la continuité de la chaîne logistique et de l'approvisionnement des Français ainsi que des entreprises.

La crise a démontré, s'il le fallait, le caractère essentiel de notre secteur et l'importance de la maîtrise de nos flux logistiques.

Le Transport Routier de Marchandises est un levier non seulement d'activité économique mais il est aussi garant de la cohésion territoriale et un élément fort de notre souveraineté nationale.

C'est pourquoi nous proposons ici des mesures concrètes afin de consolider les entreprises du secteur, de les développer et d'assurer un avenir positif au Transport Routier de Marchandises en France.

Transition énergétique, Économie, Social, Europe, Logistique urbaine, Innovation, tous les thèmes y sont abordés sans détours et toujours dans le souci de contribuer de façon constructive au débat public.

Chères candidates, chers candidats, lisez-nous et osez porter un regard neuf sur un secteur stratégique pour la France. Nous comptons sur vous.

 **Jean-Christophe PIC**
Président de la FNTR

MIEUX COMPRENDRE LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

LES CHIFFRES À RETENIR

ÉCONOMIE UN SECTEUR CLÉ

40 000
ENTREPRISES
PARTOUT EN FRANCE
(ESANE 2021)



89% DU FRET
EN FRANCE
(CCTN 2021)

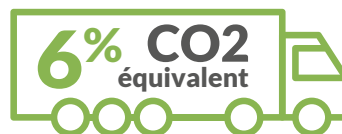
PRÈS DE **50**
MILLIARDS D'EUROS
DE CHIFFRE D'AFFAIRES
(Bilan annuel de transports 2021)



90% DE TPE

ENVIRONNEMENT UN SECTEUR PRÉCURSEUR (CITEPA 2021)

LES CAMIONS
NE REPRÉSENTENT QUE
6% DES ÉMISSIONS
D'ÉQUIVALENT CO2
EN FRANCE



2^{ÈME} SECTEUR AYANT
LA PLUS FORTE
DIMINUTION
DES ÉMISSIONS
DE PARTICULES
EN SUSPENSION



SEULEMENT **1%**
DES ÉMISSIONS
DE PARTICULES TOTALES
EN SUSPENSION

SOCIAL UN SECTEUR ENGAGÉ (OPTL 2021)

600 000 SALARIÉS

+13%
DES EFFECTIFS
EN CINQ ANS



95%
DES SALARIÉS
EN CDI



88%
MOYENNE NATIONALE
DES SALARIÉS EN CDI



150 000
FORMATIONS
OBLIGATOIRES INITIALES
OU CONTINUES PAR AN



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



L'urgence climatique nous concerne tous, citoyens comme entreprises. L'ensemble des secteurs économiques doit repenser leur modèle de production pour aller vers plus de sobriété énergétique et vers une transition qui privilégie des alternatives plus vertes. Mais la réalité est souvent bien plus complexe qu'on ne le pense et les idées reçues font rarement des mesures efficaces. Car, ne nous y trompons pas, les transporteurs routiers ne sont que le maillon opérationnel d'une chaîne entre les constructeurs, les énergéticiens et les pouvoirs publics qui doivent pouvoir leur proposer des solutions concrètes et viables.



PROPOSITION

1

COMPLÉTER LE SYSTÈME ACTUEL DE MESURE DES ÉMISSIONS DE CO2 DU RÉSERVOIR À LA ROUE PAR UNE INFORMATION SUR LES ÉMISSIONS DITES DU "PUITS À LA ROUE"

- Ne plus se contenter de mesurer les émissions de CO2 à la sortie du pot d'échappement

Au niveau européen, les émissions de CO2 des véhicules utilitaires lourds sont actuellement déterminées selon une approche dite du «réservoir-à-la-roue» (tank-to-wheel), qui quantifie l'impact climatique d'un véhicule uniquement sur la base du CO2 rejeté par ce véhicule en circulation, c'est-à-dire au pot d'échappement. Or, les chaînes de production, de transport et de distribution des énergies en amont de son utilisation par le poids lourd sont elles-mêmes plus

ou moins émettrices de CO2. Aussi, il semble évident que pour permettre une meilleure évaluation de l'empreinte carbone des différentes énergies, il faille compléter la méthode actuelle de calcul des émissions de CO2 par une approche dite du "puits à la roue" (well to wheel).

Aujourd'hui, en ne prenant en considération que les émissions à l'échappement, la réglementation européenne impose de fait aux constructeurs d'orienter leur production vers des technologies électriques ou à hydrogène (dont les émissions de CO2 à l'échappement sont nulles). Or, par exemple, une électricité produite au charbon a une empreinte carbone très importante.

Ce mode actuel de calcul constitue en conséquence un point de blocage absolu pour les transporteurs à voir se développer d'autres technologies, à l'instar des biocarburants (Biogaz, B100, XTL...), qui, dans une approche des émissions de CO2 du "puits à la roue", permettraient pourtant de façon simple et abordable, sans contrainte opérationnelle forte pour les transporteurs, de répondre aux trajectoires fixées par la réglementation européenne et au bénéfice d'une transition énergétique accélérée.



PROPOSITION

2

PROMOUVOIR LE MIX ÉNERGÉTIQUE LE PLUS LARGE POSSIBLE EN FONCTION DES USAGES, DES BESOINS ET DES COÛTS

- Assurer la disponibilité des différentes énergies
- Développer un réseau de distribution en énergies alternatives dense, étendu et fiable sur l'ensemble du territoire français
- Créer et pérenniser une structure de l'État qui objective les avantages et inconvénients de chaque énergie en fonction des usages et besoins
- Disposer en temps réel des données les plus fiables en matière de coûts pour évaluer les investissements

Les nouvelles réglementations environnementales, tant au niveau national qu'europpéen, sont de plus en plus contraignantes et incitent les transporteurs routiers à accélérer leur transition en se tournant vers des véhicules à énergies alternatives. C'est même l'un des secteurs les plus en avance en la matière ! Depuis plusieurs années, tous les constructeurs ont engagé des investissements importants pour développer une offre en motorisations plus vertes (biogaz, B100, électrique, hydrogène...).

Si chaque filière présente des avantages et des inconvénients techniques, économiques et environnementaux par rapport au diesel, toutes n'ont pas le même niveau de maturité et aucune ne saurait être exclusive des autres.

Il apparaît donc indispensable de poser le mix-énergétique comme principe incontournable de la transition écologique. Toutes les alternatives pertinentes et complémentaires au diesel pouvant répondre aux objectifs environnementaux doivent être prises en considé-

ration, compte tenu de la variété des activités du TRM, des situations, des exploitations et des contraintes du transport. Une seule, même deux énergies ne suffiront pas. Le mix énergétique est la seule solution viable.

Par ailleurs, afin que le secteur du Transport Routier de Marchandises puisse s'engager plus largement dans la transition énergétique de son parc de véhicules, il est indispensable qu'un réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs dense, étendu, fiable et facile à utiliser soit développé dès à présent sur l'ensemble territoire français (notamment le long des autoroutes, des grands axes routiers, et dans les villes), adapté à l'importance du parc de véhicules concernés. Ainsi, si sur la ZFE d'Ile de France, il existe actuellement un réseau de stations gaz adapté au parc actuel, il est absolument inadapté au nombre de véhicules qui devraient circuler à partir de 1^{er} janvier 2024. En outre, le coût de réalisation des stations privatives chez les transporteurs doit être connu de manière fiable et pérenne.



PROPOSITION

3

CRÉER LES CONDITIONS D'UNE MEILLEURE COMPLÉMENTARITÉ OPÉRATIONNELLE DES MODES DE FRET

- Rendre le réseau ferroviaire compatible avec la norme P400
- Renforcer et pérenniser l'aide à la pince

Le Transport Routier de Marchandises n'est ni l'ennemi du ferroviaire ni du fluvial. Bien au contraire, il en est le premier client ! Soucieux de ne pas opposer les modes mais bien de les optimiser en fonction des usages et des besoins, les transporteurs

routiers font également des propositions en matière de multimodalité.

Ainsi, la FNTR souhaite la mise à niveau des infrastructures pour le fret ferroviaire et le transport combiné, en particulier en favorisant la norme P400 des semi-remorques de 4m de haut sur le réseau. L'objectif est ainsi de s'assurer que les pratiques de circulation sont conformes et de définir les axes susceptibles de prendre en charge des gabarits P400 sur le réseau ferroviaire.

Le développement du P400 en France est un levier important de croissance du transport combiné pour certains opérateurs. Il est aujourd'hui primordial d'avancer rapidement sur ce sujet.

Deuxième mesure essentielle pour développer le transport combiné : renforcer l'aide à la pince, nécessaire pour absorber les surcoûts des ruptures de charge du multimodal.

ÉCONOMIE



En matière économique, le secteur doit relever de nombreux défis. D'abord, celui d'investir massivement pour innover, pour toujours mieux former ses salariés, pour réussir la transition énergétique, etc. Et avec des coûts qui ne cessent d'augmenter et des prix qui stagnent, l'équation devient de plus en plus difficile pour les entreprises de transport ! À cela s'ajoute une fiscalité française qui tend à s'alourdir d'année en année et qui compromet la compétitivité des entreprises hexagonales par rapport à leurs concurrents européens.

PROPOSITION 4

ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR

- Pérenniser et renforcer les aides à l'acquisition pour tous les véhicules à énergies alternatives : subventions (à hauteur de 40% du surcoût), suramortissement et prêts à taux zéro garantis par l'État sur la durée d'amortissement du véhicule
- Accompagner financièrement tous les investissements annexes nécessaires
- Garantir la stabilité fiscale des énergies alternatives pendant toute la durée du quinquennat (ex. Pas d'augmentation de la TICGN, etc.)
- Favoriser la location de longue durée des véhicules à énergies alternatives et inciter les constructeurs à développer cette offre

Si le secteur du Transport routier et de la Logistique connaît une activité importante, il se caractérise par de très faibles marges nettes de l'ordre de 1 à 2% avec une tendance à la baisse de rentabilité comme le démontre l'étude annuelle réalisée par la Banque de France pour la FNTR.

Selon cette même étude, le nombre de défaillances dans le secteur est plus élevé que la moyenne nationale avec 3 entreprises sur 10 qui, chaque année, cessent leur activité. Les investissements que doivent réaliser les entreprises sont pourtant très importants notamment en matière de transition énergétique.

Le taux de renouvellement des véhicules diesels vers des véhicules à énergies alternatives demeure restreint en raison des surcoûts très importants de ces derniers. Le surcoût à l'achat d'un camion au GNV se situe entre 30% et 40% par rapport à un camion diesel Euro VI et un camion hydrogène est jusqu'à 7 fois plus cher. **Pour changer de technologie, les entreprises devront faire des investissements initiaux très importants.** Ce qu'elles ne peuvent pas faire aujourd'hui. Les pouvoirs publics devront inciter – y compris de façon réglementaire s'il le faut – l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique à prendre leur part, notamment en matière financière, dans les surcoûts engendrés par la transition énergétique en particulier les constructeurs et les donneurs d'ordres.



PROPOSITION

5

AGIR POUR UNE VÉRITABLE CONVERGENCE FISCALE EN MATIÈRE ÉNERGÉTIQUE ENTRE LES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

- Harmoniser progressivement les taux minimaux de droit d'accises au niveau européen et en fixer un plafond à ne pas dépasser

La disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts de personnel de conduite, une importante source de distorsion de concurrence dans le secteur du transport routier aux profits des pavillons étrangers. Sur les 30 dernières années, le pavillon français a fortement diminué de 91% à 60% du total de Transport Routier de Marchandises en France... au profit des pavillons étrangers.

Le mécanisme européen de remboursement d'une partie de la TICPE sur le gazole professionnel devait justement permettre de lisser autant que possible les différentiels de prix à la pompe entre les différents pays de l'UE. **La fiscalité minimale du gazole étant fixée à 33 €/HL depuis 2010.**

Bien que la France utilise ce mécanisme de remboursement partiel sur le gazole professionnel, elle a déjà un droit d'accises plus élevé que la moyenne européenne (45,19 contre en moyenne 41 €/hl) et notamment plus élevé que les pays voisins, la Belgique (35,25 €/hl) et l'Espagne (33,0 €/hl). Et l'avenir s'annonce encore plus sombre avec la disparition progressive de ce

remboursement partiel pour les professionnels inscrit dans la Loi Climat et Résilience.

Cela a et aura un impact néfaste sur la compétitivité des entreprises françaises car un quart des coûts (24,5%) du TRM est lié au coût du carburant. Les transporteurs étrangers traversant la France faisant, quand à eux, le plein à l'extérieur de nos frontières !

L'augmentation envisagée d'ici à 2030 représenterait à l'heure actuelle une augmentation de 16% du coût du gazole pour l'entreprise !



PROPOSITION

6

MENER UNE POLITIQUE JUSTE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

- Revenir au principe d'une taxe à l'essieu à l'usage et non à la possession
- Supprimer la possibilité des écotaxes régionales et plus globalement tout doublon en matière de taxation des entreprises

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR), dite taxe à l'essieu, a comme finalité le financement d'entretien de la voirie et des infrastructures routières. En 2018, cette taxe a rapporté à l'État 102 millions d'euros. Cependant, elle s'applique également aujourd'hui aux véhicules qui sont immobilisés, ce qui n'a aucun sens.

La taxe à l'essieu doit permettre de financer l'usure des infrastructures. Par définition, les véhicules (tracteurs comme remorques) qui ne roulent pas n'altèrent pas ces infrastructures.

Par ailleurs, la taxe à l'essieu finançant déjà les infrastructures, de nouvelles taxes (type écotaxes régionales) ne peuvent être créées pour les mêmes raisons.

SOCIAL



Profession réglementée, le Transport Routier de Marchandises place l'humain au cœur de ses préoccupations avec une importance particulière donnée aux questions sociales. Pour les entreprises de transport et de logistique, toujours selon l'étude Banque de France 2021 pour la FNTR, 77% de la richesse produite est attribuée au personnel (salaires et charges) alors que la moyenne, tout secteur confondu, se situe à 62%. Cette dernière tombe même à 54% dans les services. Formation, réglementation, compétitivité et qualité de vie au travail sont donc des sujets clés pour les entreprises.



PROPOSITION

SÉCURISER LES ENTREPRISES EN MATIÈRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE ET OPTIMISER LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

- Favoriser la fidélisation des salariés et l'équité entre entreprises par la mise en place d'un mécanisme contractuel de formation favorisant les entreprises formatrices, de type clause dédit formation
- Créer un guichet unique pour tous les titres de transports salariés et véhicules permettant des gains de temps pour l'employabilité des salariés et l'activité de l'entreprise

Le Transport Routier de Marchandises est un secteur d'activité en tension permanente en matière de recrutement.

La formation et l'employabilité des salariés sont donc des enjeux majeurs pour que les entreprises puissent assurer leur activité.

Deux problèmes se posent :

- Les entreprises réalisent des investissements importants en formation mais souvent le salarié, une fois

formé, est capté par une autre entreprise. L'objectif est de sécuriser le parcours du salarié de sa formation à l'emploi dans l'entreprise qui l'a formé.

- Il y a parfois énormément de délais entre le passage du Titre professionnel et son obtention réelle. Ce délai est particulièrement préjudiciable pour l'entreprise qui perd des semaines voire des mois de travail qu'elle doit pourtant rémunérer.



8

PROPOSITION

DONNER PLUS DE COMPÉTITIVITÉ AUX ENTREPRISES ET AMÉLIORER LES RÉMUNÉRATIONS

- Diminuer les charges et défiscaliser les heures supplémentaires en-deçà d'un certain seuil

Les heures de travail ou de service supérieures à la durée légale du travail (35 heures hebdomadaires) ou à la durée mensuelle correspondante (151,67 heures mensuelles) de la majeure partie

des conducteurs des entreprises de la branche, sont rémunérées à un taux majoré (125%) même lorsqu'elles n'ont pas la qualification d'heures supplémentaires. Cette obligation résulte d'un accord de branche étendu, signé par les partenaires sociaux le 23 avril 2002, indissociable du dispositif réglementaire relatif à la durée du travail dans lesdites entreprises.

La défiscalisation des heures supplémentaires octroierait aux entreprises de transport routier une marge de manœuvre permettant d'augmenter les rémunérations de leurs personnels de conduite (dans un contexte inflationniste et avec des marges bénéficiaires plus faibles que dans les autres secteurs de l'économie).



9

PROPOSITION

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL DANS UNE PERSPECTIVE DE RECRUTEMENT ET DE FIDÉLISATION DES SALARIÉS

- Faire en sorte que, par une législation contraignante (d'ordre public), les pouvoirs publics garantissent le respect par les donneurs d'ordre et les clients des conditions d'accueil des personnels de conduite sur les lieux de chargement et de déchargement et, plus globalement, dans l'enceinte des sites sur lesquels ils sont tenus de se rendre
- Interdire par principe, à l'instar de la législation portugaise, le chargement et le déchargement des marchandises par les personnels de conduite des entreprises de transport routier

La crise a révélé une réalité très rude pour les conducteurs : les règles les plus élémentaires de dignité de la personne humaine ont été méconnues par certains chargeurs (absence d'accès aux sanitaires, impossibilité de se laver les mains ou se doucher dans les restaurants routiers, etc.).

La continuité des activités de Transport Routier de Marchandises

ne peut être assurée que si les conditions d'accueil des personnels de conduite dans les enceintes des sites des chargeurs (donneurs d'ordre) et chez les clients respectent la dignité de la personne humaine.

EUROPE



Le transport, qu'il soit de personnes ou de marchandises, est au cœur du projet d'intégration européenne. À ce titre, il peut aussi être un exemple des difficultés de cette construction. Tous les jours, les transporteurs français vivent dans une Europe sans frontières géographiques, sans barrières économiques mais où de nombreuses disparités demeurent entre les acteurs économiques des différents états. En 20 ans, les transporteurs français ont perdu 80% de leurs parts de marché à l'international alors même que la France connaît un des plus importants taux de cabotage étranger sur son territoire. Il est essentiel de promouvoir un secteur du transport et de la logistique fort, facteur de souveraineté économique, et ce, dans une Europe solide et aux règles harmonisées.



10

FAVORISER UNE CONCURRENCE PLUS JUSTE ENTRE LES DIFFÉRENTS OPÉRATEURS EUROPÉENS

- Accompagner et assurer le respect de la mise en application du Paquet Mobilité

Les règles sur le retour du conducteur toutes les 4 semaines, le retour du véhicule toutes les 8 semaines, la période de 4 jours de carence après les 3 opérations de cabotage sur 7 jours ou encore l'application du détachement n'auront de sens que s'ils sont fréquemment contrôlés et de manière harmonisée dans l'UE des 27.

Or, nous déplorons un manque d'ambition et de volonté de nos autorités pour exercer des contrôles : **Euro Control Route estime à 80% sur 10 ans la baisse du nombre des contrôleurs dans l'Union Européenne.**

La coordination des organes de contrôle en Europe est à renforcer. La bonne marche de l'ER-RU ainsi que de l'IMI est indispensable. La FNTR est prête à jouer un rôle de relais d'information auprès de ses adhérents pour ajouter encore à l'efficacité du fonctionnement des contrôles.

Nous proposons, par ailleurs, d'accélérer la transition vers les nouveaux chronotachygraphes. Au total, la crédibilité de l'UE et de la France se trouve dans leur capacité à faire respecter les règles communes, à augmenter le nombre de contrôles et donc de contrôleurs. C'est un point central pour aussi contribuer à redonner aux entreprises françaises davantage de compétitivité.



PROPOSITION

11

SOUTENIR L'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR

- Inclure et flécher le Transport Routier de Marchandises dans les plans de relance et de soutien de l'Union Européenne

La FNTR constate que le transport routier a trop souvent été oublié dans les plans de relance en France comme chez nos voisins européens. Or, pour que l'Europe soit capable de s'enga-

ger dans une transition aussi verte que sociale, cela requiert **un plan d'investissement commun en faveur du Transport Routier de Marchandises, colonne vertébrale de nos économies**. En outre, les aides européennes devront être harmonisées entre les 27 pour ne pas créer de distorsion de concurrence.

Les entreprises de transport routier défendent le principe du mix énergétique quand le choix de l'énergie s'adapte aux besoins et usages. Les en-

trepreneurs ont besoin d'un signal fort pour savoir vers quelles énergies se tourner dans le temps, sachant aussi, qu'à ce jour, peu d'alternatives au diesel sont encore concrètement proposées. Le déploiement d'infrastructures de recharge devra être plus ambitieux et mieux coordonné en Europe. **Pour rappel, nos entreprises sont à 90% des PME et les investissements demandés vers des véhicules aux carburants alternatifs sont coûteux.**



PROPOSITION

12

MAINTENIR LA FLUIDITÉ DES ÉCHANGES POST-BREXIT

- Respecter et faire respecter l'accord Union Européenne - Royaume Uni

La FNTR s'inquiète de potentielles divergences des règles britanniques par rapport à la réglementation européenne ; notamment vis-à-vis du Paquet Mobilité. Le RU a accepté de ne pas revoir à la baisse les législations et standards sociaux,

environnementaux et climatiques européens en place le 31 décembre 2020 et de s'adapter à leur évolution.

Dans l'accord de coopération UE-RU, il y a un engagement à respecter des normes de concurrence équitable ; ce qui est un élément clé pour les opérateurs de transport routier français. En cas de non-respect de ces engagements, la mise

en place de rééquilibrages sera indispensable : de nombreux transporteurs français continuent de travailler avec le RU et ont engagé suite au Brexit d'importantes et coûteuses adaptations de leurs entreprises.

LOGISTIQUE URBAINE & CIRCULATION



En matière de logistique du dernier kilomètre et de circulation urbaine, le Transport Routier de Marchandises est soumis à une double réglementation, celle du Code des transports et celle inhérente aux différentes collectivités. Parmi elles, beaucoup de collectivités ont multiplié les interdictions de circulation pour les plus de 3,5t ou 7,5 tonnes mettant ainsi fin à la massification des livraisons poids-lourds. Autre tendance à la hausse, le développement du e-commerce avec une livraison directe chez le particulier ou en point relais, ce qui a un impact direct sur l'augmentation des véhicules notamment les utilitaires légers. Dernier point très important, le développement des ZFEm (Zones à Faibles Emissions mobilité) qui conduit à l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants au cœur des villes. Et si pour le moment les ZFEm étaient circonscrites aux grandes métropoles, la loi Climat et Résilience les prévoit à présent systématiquement pour toute ville de plus de 150 000 habitants. Autant de sujets qui posent de nombreuses questions aux transporteurs routiers dans l'exercice et la transformation de leur métier.



PROPOSITION

13

ÉLARGIR LA GAMME DE CARBURANTS ÉLIGIBLES EN CRIT'AIR 1

- Inclure en Crit'air 1 l'ensemble des carburants décarbonnés de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} génération

La loi Climat et Résilience instaure la mise en place de ZFE pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants dès 2024. Aujourd'hui pour certaines ZFE existantes, seuls les véhicules Crit'air 1 pourront circuler à très court terme, avec des

calendriers d'interdiction du diesel à 2024 et 2026. Actuellement ce sont uniquement les véhicules essences Euro VI, les véhicules 100 % hydrides et hydrogène, les véhicules gaz et les véhicules rechargeables qui bénéficient du Crit'air 1.

Dans ce contexte, le besoin de renouvellement des flottes est estimé à environ 200 000 véhicules pour les ZFE planifiées à fin 2021.

C'est tout simplement impossible. Le risque ? L'arrêt de l'approvisionnement des centres villes et ce sont les clients en BtoB ou BtoC qui seront les premiers pénalisés. Il faut le faire savoir. Il est urgent d'ouvrir le Crit'air 1 aux **B100, B100 HU et le XTL HVO pour les motorisations exclusives des + de 3,5 tonnes.**



PROPOSITION 14

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO2 EN MASSIFIANT LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

- Permettre l'expérimentation de l'Eco-combi 25*25

Sur des itinéraires et dans des conditions spécifiques, et bien entendu à tonnage constant, etc.

Le transport routier représente aujourd'hui 89% du trafic de marchandises en France. Il est donc nécessaire de progresser sur la réduction de son empreinte carbone. L'Eco-Combi est une solution déjà disponible. Son expérimentation en

France, en complémentarité des autres modes (rail ou fluvial) pourrait être un moyen simple de progresser conjointement sur les aspects écologiques et économiques de la filière du transport de marchandises. **Nous souhaiterions pouvoir développer en France une expérimentation sur l'Eco-Combi à l'instar des Pays-Bas et de l'Allemagne qui sont, selon l'Indice de performance Logistique de la Banque Mondiale de 2016, classés 4^{ème} et 1^{er} alors que nous ne sommes qu'en 16^{ème} position.**

À ce jour, avec le recul des déploiements et des expérimentations dans les autres pays européens, nous pouvons estimer que l'Eco-Combi apporte une diminution du CO2 de -25 à -30% et une réduction des coûts de -10 à -20% sur les parcours où il serait déployé. De même, les estimations montrent que l'Eco-Combi pourrait représenter, à terme, 15% de parts de marché du transport terrestre.



PROPOSITION 15

CRÉER LES CONDITIONS D'UNE HARMONISATION DES RÈGLEMENTATIONS LOCALES EN MATIÈRE DE LOGISTIQUE URBAINE

- Créer une délégation interministérielle à la logistique urbaine pour coordonner les bonnes pratiques et formuler des préconisations

Les transporteurs évoluent dans un environnement rendu complexe par l'absence de centralisation et d'harmonisation des réglementations. Selon les domaines, la compétence peut dépendre de la Région, de la commune... Pour simplifier l'activité quotidienne des entreprises de transports, plusieurs sujets pourraient être centralisés :

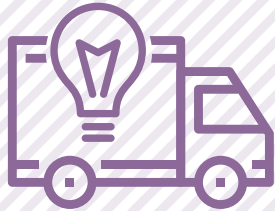
- Sécurisation d'une quote-part du Foncier disponible à usage de développement logistique

- Harmonisation autant qu'il est possible des réglementations des ZFEm actuelles et à venir
- Développement de la formation et l'information sur la logistique urbaine
- Favoriser la transversalité entre les différentes parties prenantes (chargeurs, transporteurs, collectivités)

- Harmonisation de la gestion des aires de livraison
- Accompagnement financier de la transformation de tout le spectre du parc de véhicules des acteurs privés

Cette question se posera également au niveau européen.

INNOVATION



Inventer le TRM de demain, répondre aux exigences croissantes en matière de traçabilité ou encore de responsabilité sociétale auprès des donneurs d'ordres ou encore des citoyens, sécuriser les données, réinventer les métiers de la branche, autant de questions qui se posent en matière d'innovation aux entrepreneurs du Transport et de La Logistique. Car l'innovation est source de performance économique, humaine et environnementale pour l'entreprise et la société. Elle doit permettre d'augmenter la prévisibilité des flux et simplifier les liens entre les acteurs, sans entraves de l'État. Mais qui dit «sans entraves», ne veut pas dire sans garde-fous, dans une logique de dérégulation totale.



PROPOSITION

16

PROTÉGER LES DONNÉES DES ENTREPRISES

- Créer un système type RGPD adapté à la protection des données des entreprises

A l'ère du BIG DATA, les données et informations sont chaque jour davantage au cœur de l'activité des entreprises. Elles constituent des données sensibles et stratégiques à haute valeur

économique. Or, la numérisation des échanges, la virtualisation des stockages, la multiplication des réseaux et l'intégration croissante des nouvelles technologies notamment, les exposant à des dangers toujours plus nombreux.

Or, si les entreprises ont une obligation via la directive européenne relative au RGPD, l'arsenal législatif concernant la protection des données

et informations de l'entreprise elle-même est beaucoup plus fragile même s'il a pu s'étoffer ces dernières années.

La FNTR propose que l'Europe travaille à l'idée d'une directive type RGPD pour la protection des données des entreprises.



PROPOSITION

17

MIEUX RÉGULER LES PLATEFORMES NUMÉRIQUES QUI PROPOSENT DES SERVICES DE LIVRAISON

■ Interdire l'auto-entrepreneuriat dans le transport

L'innovation n'est jamais en soi bonne ou mauvaise et tout dépend de l'utilisation que l'on en fait. Il y a quelques années, quand les premières plateformes en ligne sont nées, le consommateur y a vu de nouvelles possibilités et surtout plus de simplicité. Mais, le revers de la médaille a été une dérégulation sans précédent des marchés, avec l'apparition d'entreprises sans employés et une explosion de l'auto-entrepreneuriat. Très vite, ce que l'on a appelé l'ubérisation de l'économie est venue grandement fragiliser des secteurs très réglementés au nom de la liberté d'entreprendre. Et le transport de marchandises n'y a pas échappé. Or, ces normes garantissent une concurrence loyale entre les entreprises, un statut digne et sécurisé pour les salariés et participent à la solidarité nationale.

Aujourd'hui, alors même que la profession de transporteur reste une profession réglementée, que les conducteurs doivent se former très régulièrement, des plateformes proposent un service de transport sans être soumises à ces obligations et généralement en employant des autoentrepreneurs sans licence. Au-delà de la concurrence déloyale que cela implique, cela remet en cause la sécurité sur la voie publique et favorise la paupérisation et la précarisation croissante des travailleurs.

Il faut soumettre les plateformes digitales vd'intermédiation aux mêmes obligations que celles qui pèsent sur les transporteurs, notamment les règles obligatoires en droit du travail et de fiscalité.



SYNTHÈSE DES 17 PROPOSITIONS

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

PROPOSITION 1

Compléter le système actuel de mesure des émissions de CO2 du réservoir à la roue par une information sur les émissions dites du "puits à la roue"

PROPOSITION 2

Promouvoir le mix énergétique le plus large possible en fonction des usages, des besoins et des coûts

PROPOSITION 3

Créer les conditions d'une meilleure complémentarité opérationnelle des modes de fret

ÉCONOMIE

PROPOSITION 4

Accompagner financièrement la transition énergétique du secteur

PROPOSITION 5

Agir pour une véritable convergence fiscale en matière énergétique entre les États membres de l'Union européenne

PROPOSITION 6

Mener une politique juste de financement des infrastructures

SOCIAL

PROPOSITION 7

Sécuriser les entreprises en matière de formation professionnelle et optimiser les procédures administratives

PROPOSITION 8

Donner plus de compétitivité aux entreprises et améliorer les rémunérations

PROPOSITION 9

Améliorer la qualité de vie au travail dans une perspective de recrutement et de fidélisation des salariés

EUROPE

PROPOSITION 10

Favoriser une concurrence plus juste entre les différents opérateurs européens

PROPOSITION 11

Soutenir l'investissement en faveur de la transition énergétique du secteur

PROPOSITION 12

Maintenir la fluidité des échanges post-Brexit

LOGISTIQUE URBAINE & CIRCULATION

PROPOSITION 13

Elargir la gamme de carburants éligibles en Crit'air 1

PROPOSITION 14

Réduire les émissions de CO2 en massifiant le Transport Routier de marchandises

PROPOSITION 15

Créer les conditions d'une harmonisation des réglementations locales en matière de logistique urbaine

INNOVATION

PROPOSITION 16

Protéger les données des entreprises

PROPOSITION 17

Mieux réguler les plateformes numériques qui proposent des services de livraison



FÉDÉRATION NATIONALE
DES TRANSPORTS ROUTIERS

Immeuble Le Cardinet
8 rue Bernard Buffet
75017 Paris

T. 01 44 29 04 29

www.fntr.fr

[@FNTR](https://twitter.com/FNTR)