



contact@fntr.fr
www.fntr.fr

LIVRE BLANC DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

POUR UNE EUROPE DU TRANSPORT FORTE, PLUS JUSTE ET DURABLE

MANDATURE 2024-2029

ÉDITO

DU PRÉSIDENT DE LA FNTR

“

Depuis plus de 25 ans, la FNTR a fait le choix d'établir une délégation permanente à Bruxelles pour travailler au plus près des institutions européennes.

En un quart de siècle, elle a ainsi pu porter la voix des entreprises de transport routier et de logistique sur de nombreux textes allant de la Directive Eurovignette au Paquet Mobilité, de la Directive « poids et dimensions » aux normes d'émissions de CO2. L'essentiel de la réglementation du transport routier est directement édicté par l'Europe.

Dans un contexte très concurrentiel, les entreprises françaises attendent de l'Union européenne plus d'harmonisation fiscale, sociale et technique, et aussi les indispensables contrôles qui relèvent des États membres.



Les élections européennes sont une échéance incontournable pour adresser aux candidats les propositions de notre secteur.

Ce secteur indispensable à l'économie, à la vie quotidienne de 448 millions d'Européens qui, malgré les crises à répétition de toutes natures, continue encore et toujours à être le flux sanguin de notre continent.

Depuis 2019, nous avons fait le choix de travailler au sein d'un même bureau avec nos homologues allemands et nordiques avec lesquels nous partageons les mêmes visions et positions pour être plus forts ensemble.

Le présent document élaboré par les professionnels, adhérents de la FNTR, vise à sensibiliser les candidats aux élections européennes à nos problématiques. Il aura aussi pour vocation d'être remis aux nouveaux décideurs européens de la Commission et du Parlement qui prendront leurs fonctions cette année.

Jean-Christophe PIC
Président de la FNTR

LIVRE BLANC FNTR, POUR UNE EUROPE DU TRANSPORT FORTE, PLUS JUSTE ET DURABLE

SOMMAIRE

- 1** Le transport routier de marchandises : colonne vertébrale de nos économies----- 5
- 2** Économique et Social : le Paquet Mobilité pour le bon fonctionnement du marché unique européen---- 8
- 3** Transition énergétique et écologique : plus de réalisme pour décarboner demain----- 9
- 4** Attractivité des métiers : faire tomber les clichés pour pallier le manque de conducteurs----- 11
- 5** Le transport d'animaux vivants : améliorer le bien-être des animaux d'élevage durant le transport----- 12
- 6** Innovation et numérique : le futur du transport routier de marchandises----- 13
- 7** Élargissement de l'UE : ne pas fragiliser le marché intérieur du transport routier----- 14



1) LE TRANSPORT ROUTIER

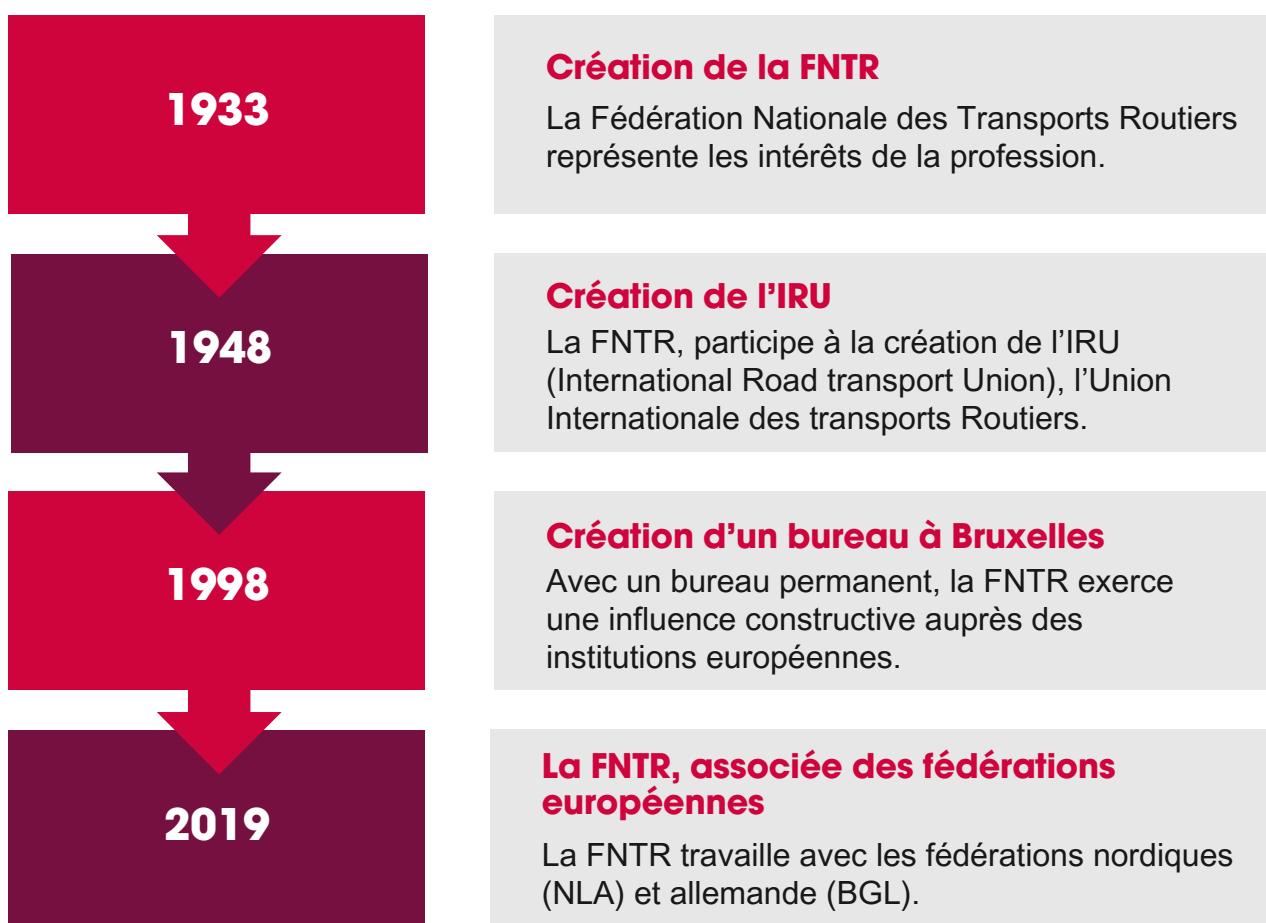
COLONNE VERTÉBRALE DE NOS ÉCONOMIES

CRÉÉE PAR ET POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est une organisation professionnelle qui porte la voix d'un secteur essentiel à l'économie française. Les entreprises du transport routier de marchandises et de la logistique évoluent dans un contexte mouvant où tout s'accélère. Les évolutions réglementaires, fiscales et technologiques constituent des enjeux majeurs dont elles doivent tenir compte en permanence dans leur activité. Les TPE-PME (entreprises de moins de 250 salariés) représentent 97% des entreprises adhérentes à la FNTR.

Grâce à sa connaissance du secteur et à son maillage territorial, la FNTR est présente au niveau local (départemental et régional), national et européen pour défendre les intérêts du transport routier de marchandises et de la logistique. Depuis plus de 25 ans, la fédération dispose aussi d'un bureau permanent à Bruxelles, capitale des institutions européennes. Avec les Allemands et les Nordiques, la FNTR a mutualisé les moyens et les actions au sein d'un bureau commun depuis 2019.

La FNTR exerce une influence constructive auprès des pouvoirs publics en faisant la promotion d'un secteur qui, avec près de 90% des biens transportés par la route en France (75% en Europe), participe à l'intérêt général.





CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE

600 000

le nombre d'entreprises
de transport routier de
marchandises et de
logistique dans l'UE

source : Eurostat 2020

**13
milliards**

le volume de tonnes de
marchandises transportées
par la route en 2022

3 000 000

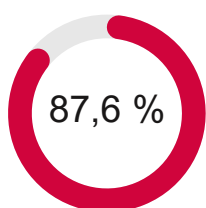
le nombre de salariés dans
les entreprises du secteur

source : Eurostat 2022

CHIFFRES CLÉS

DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE

SI VOUS L'AVEZ, C'EST QU'UN CAMION L'A APPORTÉ



des biens sont transportés par la route

(Chiffres clés du transport 2024 – SDES)

4ème

En 2022, le pavillon français occupe le 4^e rang européen du transport routier de marchandises (93% du transport national et 7% du transport international vers la France).

(source IRU, 2021)

52 084

entreprises dans le secteur, hors messagerie

(Source XERFI sur données INSEE 2020)

443 000

salariés dans le secteur du TRM et de la logistique

(source URSAFF 2022)

45 ans

l'âge moyen des conducteurs

(source OPTL, 2023)



2) ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

LE PAQUET MOBILITÉ POUR LE BON FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ UNIQUE EUROPÉEN

La FNTR demeure vigilante sur l'application du Paquet Mobilité adopté en 2020. Ces dernières années, l'Union européenne s'est considérablement élargie sans véritable harmonisation, notamment sociale. En 20 ans, le pavillon français a perdu 80% de parts de marché à l'international.

Depuis août 2020, les nouvelles règles du Paquet Mobilité s'avèrent essentielles pour renforcer **la lutte contre le dumping social, des conditions de concurrence loyale, l'amélioration des conditions de travail des conducteurs et une meilleure application de la législation européenne.**

Parmi les nouvelles mesures : le retour du conducteur toutes les 4 semaines, le repos régulier hebdomadaire hors cabine, le cabotage renforcé par une période de carence de 4 jours, le retour du véhicule toutes les 8 semaines, le détachement des conducteurs et le chronotachygraphe intelligent pour faciliter les contrôles.

La coopération entre les autorités nationales et européennes de contrôle est primordiale pour soutenir la **bonne application des textes de manière harmonisée dans l'Union des 27.**

Propositions de la FNTR



Dans la nouvelle directive sur le détachement des conducteurs, l'application du salaire minimum du pays où le conducteur travaille est requis. Afin d'assister les opérateurs dans le calcul des fiches de paie, nous demandons la mise à disposition d'un outil. En effet, la variété et complexité des systèmes sociaux d'un État membre à l'autre rendent difficile l'application d'un texte pourtant fondamental pour assurer une concurrence loyale entre entreprises et garantissant le respect des droits sociaux des conducteurs.



En lien avec le bureau de l'Union Internationale du Transport (IRU) à Bruxelles et avec la Commission européenne, nous suivons de près les travaux de coordination entre organismes européens de contrôle et demandons de :

- renforcer la qualité des contrôles grâce à une meilleure approche méthodologique (meilleures connaissances des processus de contrôles de chaque État, partage d'informations renforcé) entre les services des États membres.
- veiller à disposer d'un nombre de contrôles suffisant pour assurer la réelle effectivité des dispositions du Paquet Mobilité.

3) TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE

PLUS DE RÉALISME POUR DÉCARBONER DEMAIN

La décarbonation du Transport Routier de Marchandises (TRM) représente un enjeu de premier plan pour le secteur, dans la perspective d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La profession est pleinement engagée depuis de nombreuses années à travers différentes démarches de **réduction de ses émissions de CO2**. **Cependant, cette transition doit à présent être accélérée de façon pragmatique, durable et juste** en prenant en considération les difficultés que peuvent rencontrer les entreprises (coûts, formation, calendrier...). Pour ce faire, la décarbonation du TRM doit passer par le **verdissement des flottes**. Il existe à ce jour **quatre solutions alternatives** au gazole fossile : l'électrique à batteries, l'hydrogène, le GNV/bioGNV et les carburants liquides bas carbone (HVO, B100).

Chaque solution présente des avantages et des inconvénients techniques, économiques, et environnementaux par rapport au diesel. Néanmoins, toutes n'ont pas le même niveau de maturité. **Elles restent complémentaires et ne doivent pas être opposées les unes aux autres**. Par exemple, les véhicules électriques à batteries, proposés aujourd'hui par les constructeurs, offrent des autonomies relativement faibles. Si leur usage se révèle pertinent en distribution urbaine, il n'est pas adapté à la mobilité longue distance. Par ailleurs, le surcoût des véhicules - 3 à 4 fois plus élevé qu'un thermique -, les contraintes opérationnelles (charge utile, temps de recharge) et le retard de la filière pour offrir un réseau de recharge suffisant et adapté, limitent le déploiement à court terme.



A contrario, **le bioGNV et les carburants liquides bas carbone apparaissent comme des technologies matures** permettant d'initier la transition. Ils répondent à l'ensemble des usages dans l'attente de pleine maturité des autres filières. Par conséquent, la FNTR tient à rappeler que pour réussir la décarbonation du secteur, **il est indispensable de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées**, adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages.

La décarbonation du TRM doit passer par le verdissement des flottes mais aussi du fret. Cela supposera d'agir sur des facteurs supplémentaires comme l'évolution de la demande de transport, le report modal (ferroviaire, fluvial avec des investissements à la hauteur des ambitions et une meilleure complémentarité des modes), l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, l'optimisation des chargements ou encore la massification des flux.

Enfin, il convient de souligner que la **décarbonation du transport routier de marchandises va engendrer des surcoûts considérables** (52,6 Mds d'euros à horizon 2040 selon la Feuille de route de décarbonation des véhicules lourds) tant pour l'achat des poids lourds que pour le développement des réseaux d'avitaillement. Le financement de cette transition ne pourra pas reposer seulement sur les transporteurs dont la capacité d'investissement est limitée et dont la compétitivité doit être préservée.

La FNTR rappelle que **chaque acteur devra y contribuer, des constructeurs aux énergéticiens, des collectivités à l'État et des chargeurs aux consommateurs eux-mêmes**. Sur ce point, la transition énergétique suppose notamment la **mise en place d'aides massives et pérennes à l'investissement**. Bien que des régimes d'incitations nationaux et européens existent déjà, leurs processus pour y accéder sont parfois trop complexes, notamment pour les petites entreprises. Ils doivent être facilités pour les rendre justes et équitables.



Propositions de la FNTR



Dans le cadre de la révision de la Directive 96/53/CE sur les poids et dimensions, la FNTR demande :

- le passage transfrontalier à 44 tonnes quand deux États limitrophes appliquent déjà cette limite maximale de poids.
- l'autorisation de la circulation transfrontalière de camions plus longs et plus lourds des écocombis, également appelé EMS (European Modular System), dans des conditions spécifiques (sécurité et non concurrence avec le fer notamment). Reconnus pour leur efficacité, ils réduiraient le nombre de camions sur les routes, entraînant une baisse de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre, sans risque d'aggravation pour la sécurité routière, ni de menace pour l'intégrité des infrastructures.



Sur la révision de la Directive transport combiné 92/106/CE, la FNTR porte deux demandes :

- la facilitation des nouvelles mesures pour l'accès aux aides en faveur du transport combiné ou multimodal, surtout pour des TPE-PME.
- l'application de manière obligatoire des règles sur le cabotage aux parties routières du transport combiné.

4) ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

FAIRE TOMBER LES CLICHÉS POUR PALLIER LE MANQUE DE CONDUCTEURS

En 2023, **41 000 projets de recrutement ont été recensés par France Travail (ex Pôle Emploi) sur le poste de conducteur**. Il s'agit d'une pénurie de compétences structurelle. Elle fait l'objet d'un plan d'actions à plus long terme en complément des nombreuses campagnes nationales de promotion des métiers. Ce constat présente des risques économiques pour les entreprises. C'est pourquoi **la FNTR prépare le déploiement d'une nouvelle politique de formation en lien avec les partenaires sociaux**.

Concernant l'Union européenne, en 2023, **233 000 postes de conducteurs sont restés non pourvus** selon l'IRU.

Malgré une stagnation de la pénurie de conducteurs due à une baisse des demandes de transport (-10% à -15% des volumes en 2023), à une politique monétaire plus stricte et un contexte géopolitique incertain, **ce chiffre devrait s'aggraver en 2028 en atteignant, les 745 000 postes non pourvus**.

Pour rendre le métier de conducteur plus attractif, plusieurs leviers d'actions doivent être envisagés : **améliorer les conditions et la qualité de vie au travail**, développer les perspectives d'évolution, accompagner les transitions professionnelles et les carrières longues, offrir de meilleures conditions d'accueil chez les clients et **proposer des parkings plus sûrs et sécurisés**. Il faudrait aussi **favoriser les liens entre l'école et les entreprises** mais aussi promouvoir l'innovation et la numérisation.



Selon l'IRU, en 2023, **la part des conducteurs de moins de 25 ans est seulement de 5% et celle des conductrices n'atteint que 4% en Europe** alors que ce chiffre monte à 9% aux États-Unis.

Malgré différentes solutions proposées (abaissement de l'âge de la conduite accompagnée à 17 ans et déploiement des parkings sécurisés sur les grands axes européens), il est indispensable de continuer les efforts. Il faudra répondre aux attentes de la société pour attirer davantage de jeunes et de femmes.

Proposition de la FNTR



En 2025-2026, la Commission européenne doit entreprendre de modifier la Directive 2003/59/CE sur la formation des conducteurs professionnels. La FNTR s'engage, dès 2024, avec ses partenaires européens du transport routier et les décideurs des institutions européennes à travailler sur des objectifs pour une application plus uniforme des règles de qualification initiale et formation continue. Il y a actuellement encore trop d'exemptions et une reconnaissance inégale de la formation reçue d'un pays de l'UE à l'autre. Ces difficultés sont à surmonter pour renforcer la sécurité routière et pour l'attractivité de la profession de conducteur, au moment où celle-ci risque d'être de plus en plus en tension.

5) LE TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

AMÉLIORER LE BIEN-ÊTRE DES ANIMAUX D'ÉLEVAGE DURANT LE TRANSPORT

Les professionnels restent attentifs à l'évolution du règlement 1/2005 sur le bien-être animal en cours de révision. Il est primordial que les aspects routiers soient bien pris en compte pour garantir la qualité du transport des animaux et améliorer les conditions de travail des transporteurs.



Propositions de la FNTR



Permettre une mise en œuvre et une application harmonisée dans l'ensemble de l'UE des différentes règles pour améliorer le bien-être des animaux durant le transport.



Introduire une répartition plus claire des responsabilités entre l'éleveur et le transporteur. Sur le lieu de chargement, l'éleveur doit désormais s'assurer que les animaux présentés sont aptes au transport.

6) INNOVATION ET NUMÉRIQUE

LE FUTUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

L'innovation est source de performance humaine, économique et environnementale pour les entreprises du transport routier de marchandises et la société. Elle permettra de répondre à plusieurs défis tout en réinventant les métiers du secteur. La numérisation contribuera également à **fournir des services efficaces avec des contrôles compétents**. Nous observons qu'actuellement une fragmentation des systèmes numériques d'un mode à l'autre persiste encore dans le transport multimodal.

De plus, **un cadre juridique et commercial semble nécessaire pour fournir des services complets dans l'ensemble de l'UE**. Des mesures réglementaires urgentes et efficaces deviennent donc indispensables pour résoudre ce problème.

Depuis le 21 août 2023, tous les camions neufs doivent être équipés **d'un chronotachygraphe intelligent 2ème génération**. Pour tous les autres, engagés à l'international, l'installation progressive doit s'effectuer selon un calendrier établi jusqu'en juillet 2026.

Ce nouveau chronotachygraphe comprend **des fonctionnalités inédites** :

- l'enregistrement automatique du passage frontière (par opposition au manuel),
- la possibilité pour les autorités de contrôle de lire à distance les données de l'appareil (ce qui peut réduire les contrôles sur route et faciliter la vie des conducteurs tout en ciblant les contrevenants fréquents).
- La vérification du respect des règles en matière de cabotage et de détachement de travailleurs.

Propositions de la FNTR

- ➔ Le coût moyen par véhicule duetrofit s'élève à 1 500 euros, soit une charge très importante pour les entreprises. La FNTR appelle à des compensations pour aider les transporteurs à se mettre en conformité dans les temps.
- ➔ La lettre de voiture appelée CMR, matérialise le contrat de transport entre l'expéditeur, le transporteur et le commissionnaire. Ce document électronique, déjà adopté en France, facilite grandement les échanges avec les clients et les autorités : c'est un gain de temps et d'économie dans la gestion de l'organisation du transport et permet également d'avoir des documents sécurisés. La eCMR devrait devenir obligatoire en 2026 sachant qu'à ce jour, plus de 30 pays sont parties prenantes.

7) ÉLARGISSEMENT DE L'UE

NE PAS FRAGILISER LE MARCHÉ INTÉRIEUR DU TRANSPORT ROUTIER

Actuellement, **neuf pays se portent officiellement candidats** pour intégrer l'Union européenne (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Moldavie, Monténégro, Macédoine du Nord, Serbie, Turquie et Ukraine). Le processus d'adhésion et d'élargissement de l'Union européenne entraînent des conséquences sur le transport routier de marchandises.

En effet, l'accès au marché intérieur des transports s'ouvre pour les entreprises des nouveaux États membres. Durant les premières années, **la croissance de l'offre de transport a une répercussion sur les prix et la concurrence**, notamment sur les marchés transfrontaliers conduisant souvent à une baisse des prix. Ce constat s'explique par les coûts moins élevés des entreprises des pays de l'Europe centrale et orientale par rapport aux concurrents d'Europe occidentale. **Ensuite, un certain rapprochement peut être observé**, bien qu'il puisse prendre plusieurs années.

Pendant les négociations, il est important de **s'assurer que l'accès au marché intérieur des transports ne soit pas ouvert durablement aux entreprises** des pays n'ayant pas encore transposé les acquis communautaires. Avant même l'élargissement effectif, non seulement ces entreprises ont déjà des coûts moins élevés mais **leur réglementation sociale ou encore financière** leur donne d'autres avantages, ce qui **aggrave les distorsions de concurrence**.



Proposition de la FNTR



Il est important de mener les négociations d'adhésion avec les pays candidats en vue d'un élargissement ordonné. Le processus est exigeant et prend plusieurs années.

Il faut s'assurer que l'accès réciproque au marché du cabotage soit progressif en laissant la possibilité d'appliquer des clauses de sauvegarde en cas de perturbations sérieuses du marché intérieur.

UNE COMMISSION

Europe et internationale à la FNTR



“

Pour les transporteurs, la commission Europe et internationale de la FNTR est un espace d'information et de réflexion sur les sujets d'actualités et les dossiers en cours comme le Paquet mobilité, le Green Deal, le permis de conduire ou encore le transport d'animaux vivants. Rappelons encore que les textes votés à Bruxelles s'appliquent ensuite en France et dans toute l'Europe. Ces nombreux échanges permettent d'orienter les décisions et les actions de la fédération.

La FNTR suit avec attention l'évolution des dossiers sur tout le volet international et douanier. Elle travaille également avec les décideurs pour permettre une plus grande convergence des règles au sein de l'Union afin d'assurer une concurrence loyale entre opérateurs européens.

Florence Dupasquier

Vice-présidente et présidente de la commission Europe et international de la FNTR



LES RECOMMANDATIONS **FNTR**

APPLICATION DU PAQUET MOBILITÉ

Veiller à l'application du Paquet Mobilité à travers les 27 États membres pour de meilleures conditions de travail des conducteurs et une concurrence loyale.

DÉCARBONATION

Décarboner le transport routier selon des règles européennes en s'appuyant notamment sur le mix énergétique, selon les catégories de véhicules, et le verdissement des flottes.

ATTRACTIVITÉ

Rendre plus attractif le métier de conducteurs vis-à-vis des jeunes et des femmes, en réponse au renouvellement des générations et à la pénurie croissante de routiers.

TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

Permettre une mise en œuvre et une application harmonisée des différentes règles dans l'ensemble de l'UE.

INNOVATION

Faciliter l'accès à l'innovation et au numérique pour répondre aux défis humains, économiques et environnementaux du transport routier de marchandises.

ÉLARGISSEMENT

Préparer les perspectives de l'élargissement de l'Union européenne afin de prévenir des chocs commerciaux et de concurrence déloyale.

contact@fntr.fr
www.fntr.fr

