



PRIORITÉS POLITIQUES EUROPÉENNES POUR 2024 - 2029

BUREAU COMMUN DU TRANSPORT ROUTIER
BGL, FNTR ET NLA

Les entreprises de transport routier jouent un rôle clé dans le réseau de transport de marchandises et la chaîne logistique de l'Union Européenne. Elles génèrent de la croissance en veillant au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et des économies européennes. BGL, FNTR et NLA représentent plus de 25 000 entreprises de transport routier, dont la plupart sont des PME, et emploient ensemble plus de 650 000 personnes en Allemagne, France, Danemark, Norvège, Suède et Finlande. Alors que la demande de transport de marchandises en Europe devrait augmenter dans les décennies à venir, il est essentiel de s'assurer :

- que les futures politiques de l'UE aident le secteur du transport routier à faire partie de la solution pour relever les défis posés par le changement climatique.
- de l'application uniforme des règles pour un transport routier compétitif et équitable en Europe.

Avec ce document, nous présentons nos recommandations pour la période législative de 2024 à 2029 du Parlement européen et de la Commission européenne.

I. LES DÉFIS EUROPÉENS POUR LES ANNÉES À VENIR

Améliorer l'application du Paquet Mobilité (PM)

Avec l'adoption du Paquet Mobilité, l'UE a jeté les bases d'une concurrence loyale entre les transporteurs routiers de marchandises et de meilleures conditions de travail pour les conducteurs en Europe. Il est désormais important que les règles relatives au cabotage, au temps de conduite et de repos et au détachement soient appliquées de manière uniforme et efficace dans l'ensemble de l'Union. C'est notamment un facteur déterminant pour attirer de nouveaux talents dans la profession.

En outre, les négociations en cours sur l'élargissement de l'Union ne doivent pas porter atteinte à l'intégrité du marché intérieur ni mettre en péril les réalisations du PM. Les nouveaux États membres doivent accepter pleinement l'acquis européen en matière de transport, y compris tous les aspects sociaux, et prévoir des mesures transitoires pour les opérations de cabotage.

Soutenir une transition écologique pragmatique du secteur du fret routier

Nous soutenons pleinement la transition écologique du secteur des transports. Dans un marché concurrentiel où la demande des consommateurs est élevée, les politiques de l'Union européenne doivent inciter tous les acteurs à jouer un rôle, car les entreprises de transport routier ne peuvent pas supporter seules les coûts de la transition. En outre, nous devons supprimer les obstacles réglementaires, administratifs et techniques et promouvoir des conditions favorables en réinvestissant les revenus du CO2 générés par le secteur du fret routier dans des incitations et des subventions pour les entreprises qui souhaitent investir dans la décarbonation.

Nous notons également que l'accent mis sur les batteries électriques pour les véhicules lourds crée une forte demande d'approvisionnement en électricité. Ainsi, au cours des cinq prochaines années, l'Union des 27 devra se concentrer sur la capacité du réseau énergétique et sur l'approvisionnement stable en électricité des bornes de recharge publiques, des installations de recharge des clients et des entreprises de transport routier. Ainsi, les entrepreneurs demandent d'être soutenu avec les informations nécessaires au secteur afin de prendre les bonnes décisions d'investissement qui soient conformes aux objectifs « Fit for 55 »

De plus, il est important que la neutralité technologique reste un principe directeur de la politique climatique de l'Europe. Nous devons être ouverts à tous les types de carburants renouvelables qui peuvent contribuer à réduire les émissions de CO2. Il sera important de soutenir un cadre solide pour permettre une transition vers des véhicules zéro émission. Par conséquent, la prochaine législature devra se concentrer sur la mise en œuvre efficace des textes du paquet « fit for 55 ».

Lutter contre l'augmentation de la pénurie de conducteurs

En 2023, 233 000 postes de conducteurs routiers restaient non pourvus en Europe, selon la dernière étude de l'IRU sur le sujet. Ce chiffre devrait s'aggraver et atteindre 745 000 postes en 2028. Aujourd'hui, l'âge moyen des conducteurs en Europe est de 47 ans, et plus d'un tiers ont plus de 55 ans. Par conséquent, le métier doit s'améliorer pour attirer une main-d'œuvre plus diversifiée. Nous devons ainsi garantir une formation de haute qualité qui donne aux conducteurs les compétences dont ils ont besoin pour l'avenir. Il convient également de promouvoir le développement des perspectives de carrière, le soutien aux transitions professionnelles et aux carrières longues et la mise à disposition d'aires de stationnement plus sûres et sécurisées en Europe. De plus, il sera important de veiller à ce que les conducteurs professionnels de pays tiers respectent pleinement les règles du Paquet Mobilité, y compris en termes de rémunération.

Développer les nouvelles technologies et la digitalisation

La digitalisation peut aider notre secteur et nos autorités à mieux contrôler et appliquer la législation européenne, à éliminer les obstacles administratifs à la mobilité et faciliter l'accès aux villes. Cependant, la propriété des données et la cybersécurité présentent des défis pour les entreprises du secteur. C'est pourquoi nous demandons aux autorités européennes de trouver le juste équilibre qui permet aux transporteurs de contrôler les données qu'ils génèrent avec leurs véhicules et de savoir si ces données sont partagées avec des tiers.

II. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

1. Pour une industrie du transport routier compétitive en Europe

- Garantir une concurrence loyale en ce qui concerne les aspects sociaux et les règles d'accès au marché grâce à une application et à des contrôles plus efficaces du Paquet Mobilité dans l'ensemble de l'Union.
- Créer une agence européenne du transport routier, notamment pour assurer une application efficace du PM.
- Une meilleure diffusion de l'information sur les règles du PM pour tous les acteurs : chargeurs, transporteurs et conducteurs.
- Instaurer un guichet unique avec un calculateur pour faciliter le calcul des fiches de paie des conducteurs détachés dans toute l'Union.
- Harmoniser la procédure numérique à l'échelle de l'Europe pour l'application des certificats A1 pour les travailleurs détachés dans un État membre.
- Mettre en place une transmission automatique des passages frontaliers par le tachygraphe intelligent au système d'information du marché intérieur (IMI) pour une meilleure application du PM.

2. Pour l'attractivité du métier de conducteur

- Réviser la directive sur la formation professionnelle des conducteurs en mettant davantage l'accent sur la formation en entreprise et l'apprentissage en ligne. Il convient notamment de permettre aux conducteurs de pays tiers disposant d'une formation et d'une expérience suffisante d'accéder plus facilement au marché du travail.
- Installer des aires de stationnement plus sûres et sécurisées en Europe, bien entretenues et dotées d'installations sanitaires adéquates pour améliorer la qualité de vie des conducteurs en Europe.

3. Pour une transition énergétique européenne plus réaliste et pragmatique

- Dédier un fonds européen au financement de la transition verte du secteur des transports.
- Réinvestir davantage les recettes de CO2 générées par le secteur du fret routier pour promouvoir les investissements dans la transition verte du secteur des transports.
- Suivre de près les progrès réalisés sur le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs (règlement AFIR), la capacité sur le réseau et l'adoption sur le marché de véhicules zéro émission.
- Donner aux carburants alternatifs un rôle plus important dans le processus de décarbonation. Dans cette perspective, la clause de révision de la réglementation sur les émissions de CO2 des nouveaux véhicules utilitaires lourds prévue pour 2027 devra permettre d'évaluer la pertinence d'un facteur de correction carbone et du cycle de vie complet des émissions de CO2 des nouveaux poids lourds.

4. Pour un verdissement du fret grâce à l'augmentation des poids et des dimensions

- Nous demandons l'autorisation du passage frontières des 44 tonnes pour les pays les autorisant, ce qui apportera plus d'efficacité opérationnelle, notamment avec une capacité supplémentaire de 10%.
- Nous encourageons également la circulation des écocombis (EMS) entre les pays autorisant ces combinaisons de véhicules.
- Le poids supplémentaire des véhicules zéro émission engendré par les batteries doit être compensé pour encourager l'adoption de ces véhicules et éviter la perte de charge utile.
- La réforme des règles relatives aux opérations de transport combiné ne doit pas entraîner de charges administratives supplémentaires

5. Pour une politique d'accès aux zones urbaines au service de l'industrie

- Une plus grande coordination entre les zones urbaines est nécessaire pour mettre fin au surplus de règles et de législations différentes pour l'accès aux centres-villes.
- Il sera important de remédier au manque d'infrastructures (absence de pôles multimodaux à proximité des villes), à la congestion (absence de gestion des flux de mobilité), et notamment aux restrictions de stationnement pour les opérateurs de transport routier livrant dans les centres-villes.

- La Directive relative à l'échange transfrontalier d'informations sur les infractions routières liées à la sécurité routière devrait inclure l'accès aux zones à faibles émissions et les amendes de stationnement dans son champ d'application, afin de garantir des conditions de concurrence équitables lorsque les opérateurs ne respectent pas les réglementations locales.

6. Pour de nouvelles technologies et des investissements dans le numérique

- Nous appelons à l'amélioration de l'accompagnement des opérateurs dans la planification des itinéraires de transport de marchandises, en ce qui concerne le déploiement de bornes de recharge, les infrastructures et les services.
- Face à un énorme potentiel en matière de transformation numérique et d'accès aux données, il est nécessaire pour les transporteurs de renouveler et perfectionner la formation de leur personnel
- La propriété des données des entreprises de transport routier doit être respectée et l'accès des tiers aux données protégé.

7. Pour un élargissement graduel à l'UE des transporteurs routiers

- Pour préparer l'adhésion de nouveaux États membres à l'Union Européenne, l'accès au marché des transporteurs routiers doit se faire étape par étape.
- Il est essentiel que les transporteurs veillent désormais à ce que l'élargissement n'entraîne pas de chocs commerciaux ni de distorsions de concurrence dans le marché intérieur européen.
- En ce qui concerne les règles de cabotage, nous demandons une période de transition avec une restriction complète sur plusieurs années.

Le Bureau Commun du transport à Bruxelles



NLA, Nordic Logistics Association représente à Bruxelles les principales associations du transport routier de marchandises dans les pays nordiques, représentant environ 15 000 entreprises membres (DTL/Danemark, NLF/Norvège, SÅ/Suède et en étroite coopération avec son membre associé finlandais (SKAL).



BGL, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. est la principale fédération du transport routier de marchandises et de la logistique en Allemagne, avec 7 000 entreprises membres.



FNTR, Fédération Nationale des Transports Routiers est la principale fédération du transport routier de marchandises en France avec plus de 5 000 entreprises membres.