

Présidente de la FNTR à Bruxelles les 20 et 21 mai 2025

Florence Dupasquier, CEO du groupe Samat, Présidente de la FNTR, a porté la voix du TRM à Bruxelles les 20 et 21 mai derniers. Dans une première partie des rendez-vous européens, c'est accompagnée de son board de directeurs Samat qu'elle a échangé avec la DG Europe de l'IRU, le Directeur du département Poids Lourds de l'ACEA, les Conseillers Transports, Environnement et Industrie de la RP française. Puis, dans une seconde partie elle a rencontré un membre du cabinet du Commissaire européen en charge des Transports et au Parlement, deux Députés européens. Les thèmes discutés étaient en priorité sur la transition énergétique et les aspects sociaux.

Les messages clés portés par la Présidente de la FNTR auprès des décideurs européens :

- Le retour du camion chaque 8 semaines doit être réintroduit dans le **Paquet Mobilité**, pour une concurrence loyale et de bonnes conditions de travail des conducteurs ;
- La défense du **44 tonnes transfrontalier** et des tests grandeur nature pour les EMS ;
- 4 tonnes supplémentaires pour les véhicules électriques (sinon perte de charge utile) ;
- Les entreprises passeront aux véhicules zéro émission quand le prix sera compétitif ;
- Dans la transition, **la FNTR défend la neutralité carbone et le mix énergétique** ;
- Dans la transition, les exigences doivent aussi peser sur les chargeurs, les entreprises de TRM ne peuvent pas décarboner seules ;
- Le verdissement du fret est aussi très important : **pousser les chargeurs à décarboner leurs flux de marchandises** ;
- Les entreprises sont toutes engagées dans la décarbonation mais **un plan de financement local, national ou européen doit l'accompagner**.

Raluca Marian – DG de l'IRU (Union Internationale du Transport Routier) Bruxelles :

- **Le manque de conducteurs** est une forte préoccupation de l'IRU qui cherche à promouvoir les jeunes et les femmes dans le métier. L'IRU regarde aussi du côté des conducteurs professionnels des Etats tiers mais en attachant un impératif concernant des équivalences de compétences avec un cadre européen strict à cet égard.
- **L'application du Paquet Mobilité** reste un défi face à la complexité des textes et parfois des interprétations différentes d'un pays à l'autre. L'IRU travaille sans relâche avec les services de la Commission européenne pour clarifier notamment les points encore difficilement applicables sur le détachement des conducteurs et sur la rémunération.
- **La décarbonation du transport routier** est clé pour l'IRU qui défend la neutralité carbone, dénonce les objectifs trop ambitieux et le manque de pragmatisme des législations. Elle relève aussi les différentes positions des fédérations nationales quand des pays sont plus avancés pour déployer des bornes de recharges et d'autres moins.

Thomas Fabian – Directeur département Poids lourds de l'ACEA (Constructeurs européens) :

- **Décarboner un camion n'est pas simple** tant il transporte des marchandises diverses. Mais il faut aller vers des véhicules zéro émission aussi tôt que possible (un peu de flexibilité donnée) **Sur l'électrique, la technologie devient mature et ça bouge enfin !**
- Les délais posés sont cependant difficiles à respecter. Le principal obstacle reste **le déploiement des recharges sur les grands réseaux routiers**. D'autres éléments à considérer pour le financement sont les nouveaux éléments de la directive Eurovignette et le lancement d'ETS 2.

- **Les constructeurs ne feront pas seuls la transition vers les nouvelles motorisations**, nous avons besoin d'une coopération avec les différents acteurs : transporteurs, chargeurs, logisticiens ainsi que l'action des décideurs locaux, nationaux et européens.

Représentation Permanente Française auprès de l'Union européenne – 3 Conseillers :

- **Jacques Wang – Conseiller Environnement** : met en avant le rôle d'ETS2 (échange de quotas d'émissions) pour réduire le CO2 et aussi avec les revenus aider les financements (fonds innovation), l'effort doit être partagé. En 2026, il y aura un nouveau Paquet législatif pour notamment une révision avancée du règlement CO2 des PL.
- **Alexis Chalopin – Conseiller Industrie** : conscient du surcoût que la transition peut avoir mais les objectifs ne pourront pas être changés. Le coût de production des véhicules électriques va baisser (en Chine les voitures sont déjà maintenant au même prix que celles à l'essence). Si nous ouvrons la possibilité d'usage de carburants alternatifs, il faudrait de nouveaux investissements, de nouvelles normes avec des conséquences industrielles. La CE fera une proposition sur le verdissement des flottes mais elle reste prudente sur l'inclusion des entreprises du transport routier de marchandises.
- **Florent Moretti – Conseiller Transports** : sur la modification de la directive poids et dimensions, la France est favorable à un bonus de 4 tonnes pour les véhicules électriques. Sur le 44 tonnes transfrontalier, supporter un accroissement de trafic avec des véhicules de ce tonnage n'est pas possible pour les infrastructures en France. Des compromis sont en cours sur une échelle en région transfrontalière. Sur les EMS, les pays gardent la maîtrise et si la France les autorisait, ce serait sur des itinéraires choisis.

Petra Söderqvist – membre du cabinet du Commissaire en charge des Transports :

- Une révision du Paquet Mobilité pour réintroduire le retour du camion chaque 8 semaines ne sera sans doute pas possible durant ce mandat car il faudrait une étude d'impact.
- La modification de la directive poids et dimensions est très débattue. La France et l'Allemagne posent le plus de conditions (notamment avec le problème de la résistance des infrastructures à des tonnages plus importants).
- Sur la décarbonation, elle relève la persistance de retards sur l'installation de recharges pour les véhicules électriques (sur les grands réseaux transeuropéens).
- Un texte dans les tuyaux à la Commission européenne sur le verdissement des flottes d'entreprises mais cela ne devrait pas concerner les petites entreprises.

Christophe Grudler – Député européen (Renew) – Comité Industrie & Energie :

- Considère important d'aider le transport routier professionnel dans la transition, que les mécanismes de soutien français sont à développer.
- Le député demande la position FNTR sur l'intermodalité en estimant que c'est une partie de la solution. Il défend aussi la possibilité de développer l'hydrogène.

Thomas Pellerin-Carlin – Député européen (S&D) – Comité Industrie & Energie :

- Sur le financement de la transition énergétique, prendre en compte que le coût de l'électricité reste stable et modéré tandis que les prix de l'essence /diesel vont augmenter.
- Le développement des infrastructures de recharge est un élément clé et à développer plus rapidement en Europe. Et, développer les charges rapides, notamment.
- Intéressé de mieux connaître le TRM et de visiter Samat Normandie (sa région !).