

CAP 2020

UN PLAN DE
MODERNISATION
POUR LE
**TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES**



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Nous souhaitons remercier nos partenaires pour leur précieuse contribution à la réalisation de ce plan de modernisation du transport routier de marchandises.

AFT

AFTRAL 
Apprendre et se former en transport et logistique

OPCD
transport

KLÉSIA
PROTECTION ET INNOVATION SOCIALES

Sommaire

ÉDITO	7
LA COMPÉTITIVITÉ DU TRM	
Une compétitivité en berne	8
Des handicaps nombreux	14
La fragilité financière des entreprises	17
■ Les mesures	18
▶ Stabiliser la fiscalité	19
▶ Adapter la réglementation française	24
▶ Lutter contre la concurrence déloyale	28
▶ Réguler la sous-traitance	34
▶ Simplifier le droit	38
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE TRM	
Une démarche, des résultats	42
La lutte contre les gaz à effet de serre	46
Zoom sur la question des externalités	50
■ Les mesures	52
LA FORMATION PROFESSIONNELLE DU TRM	
Un secteur où l'emploi est stable	60
Vers un important renouvellement des effectifs	61
Une formation bien structurée	62
■ Les mesures	64
LA PROTECTION SOCIALE DU TRM	
Une organisation du travail atypique	74
Une protection sociale spécifique	75
Une évolution nécessaire	77
■ Les mesures	78

Edito

Le 14 janvier dernier, le Président de la République proposait un Pacte de responsabilité.

Pour la première fois depuis longtemps, l'entreprise était réhabilitée dans le discours politique, l'entreprise était placée au centre de la politique économique.

Il faut s'en réjouir.

C'est un changement important pour notre pays, c'est une prise de conscience que l'on espère sincère.

Oui, l'économie française souffre tout particulièrement de la crise.

Oui, les entreprises françaises souffrent d'un déficit de compétitivité qui remonte à loin.

Il est aujourd'hui urgent de réagir, de remédier aux handicaps qui entravent le développement de nos entreprises et mettent en péril leur pérennité et leurs emplois, d'adapter notre économie au monde qui vient.

Nous, chefs d'entreprises du transport routier, présidents d'organisations professionnelles qui rassemblent tous les types d'entreprises (TPE, PME, ETI, Groupes), avons choisi de relever le défi de la compétitivité.

Et pour cela nous avons rassemblé autour de nous les forces vives de notre Profession.

Conscients de la force que donne l'unité professionnelle, c'est tous ensemble que nous avons décidé de partager une vision commune de l'avenir de nos entreprises, d'élaborer un plan de modernisation et de compétitivité pour le transport routier français.

Ce plan s'appuie sur les trop nombreuses missions qui se sont succédées au chevet de notre secteur et qui sont malheureusement restées lettres mortes : citons pour exemple la mission Hillmeyer de 2004, la mission du Centre d'Analyse Stratégique (2008-2009) et la mission Liebermann de 2009.

Le retour à la compétitivité de nos entreprises passe nécessairement par les mesures négociées au niveau interprofessionnel dans le cadre du Pacte de responsabilité proposé par le Président de la République mais aussi par des mesures économiques spécifiques au transport routier.

La convergence des conditions de concurrence en Europe, la lutte contre la concurrence déloyale et le dumping social, la lutte contre les excès de notre fiscalité, la simplification de notre réglementation, la régulation de la sous-traitance sont au coeur de notre réflexion.

La modernisation du secteur, en vue d'une meilleure compétitivité des entreprises, requiert également de renforcer l'attractivité de nos métiers par une rénovation de notre protection sociale et de notre formation professionnelle et de poursuivre l'engagement des entreprises de transport routier dans leur démarche de développement durable.

Nous avons tenu à ce que notre initiative s'inscrive dans un horizon 2020. Les mesures que nous portons auprès des pouvoirs publics pour nos entreprises sont de court, moyen et long termes. Elles ne sont naturellement pas toutes de même nature et de même ampleur. Elles répondent néanmoins toutes à une réelle nécessité.

Notre plan de modernisation constitue à la fois un complément indispensable et une réponse au Pacte de responsabilité. Aux pouvoirs publics aujourd'hui de prendre la balle au bond. A la Profession d'assumer ses responsabilités et ses engagements. C'est à ces seules conditions que nos entreprises seront en capacité de préserver leurs emplois.

Y. Fargues, Président TLF



R. Bacou, Président UNOSTRA



J-C. Pic, Président FNTR



LE TRM EST CONFRONTÉ À UN DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ

Une étude du cabinet Asterès, commanditée par la Profession en 2013, souligne le déficit de compétitivité du pavillon routier français par rapport à ses principaux concurrents européens.

UNE COMPÉTITIVITÉ EN BERNE

■ Le TRM: un secteur soumis à une concurrence européenne intense

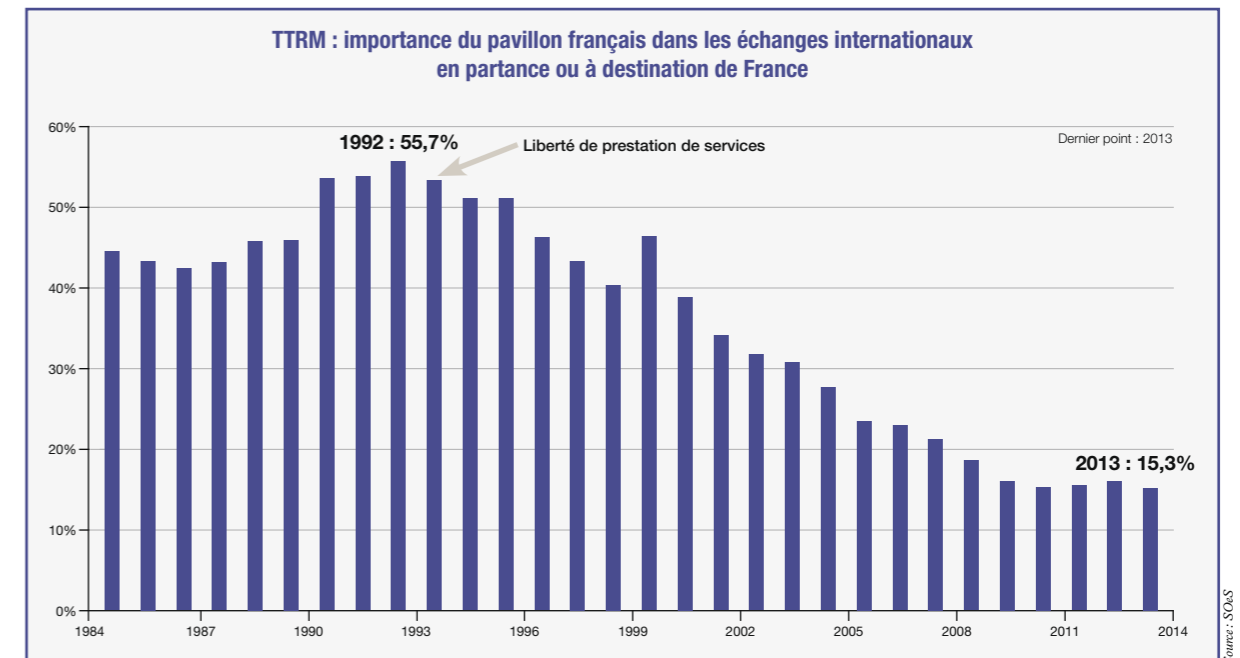
Le secteur des services est parfois perçu comme étant protégé de la concurrence internationale. La plupart des prestations de services requièrent en effet une forte proximité avec la clientèle, ce qui limite les possibilités d'importation et de délocalisation. Certaines prestations intellectuelles peuvent certes être réalisées à distance grâce aux technologies de l'information et des communications. Néanmoins, l'importation de services ou leur délocalisation demeurent aujourd'hui des pratiques relativement peu répandues.

Le secteur du transport routier de marchandises est à cet égard atypique. Les véhicules de transport sont par nature fortement mobiles. Chaque échange de marchandises entre deux pays implique la mise en concurrence de sociétés de transport de nationalités différentes. En outre, dans le cadre d'un trajet international, un conducteur peut réaliser des prestations de transport intérieur dans un pays qui n'est pas le sien. Cette pratique, en plein développement, s'appelle le cabotage.

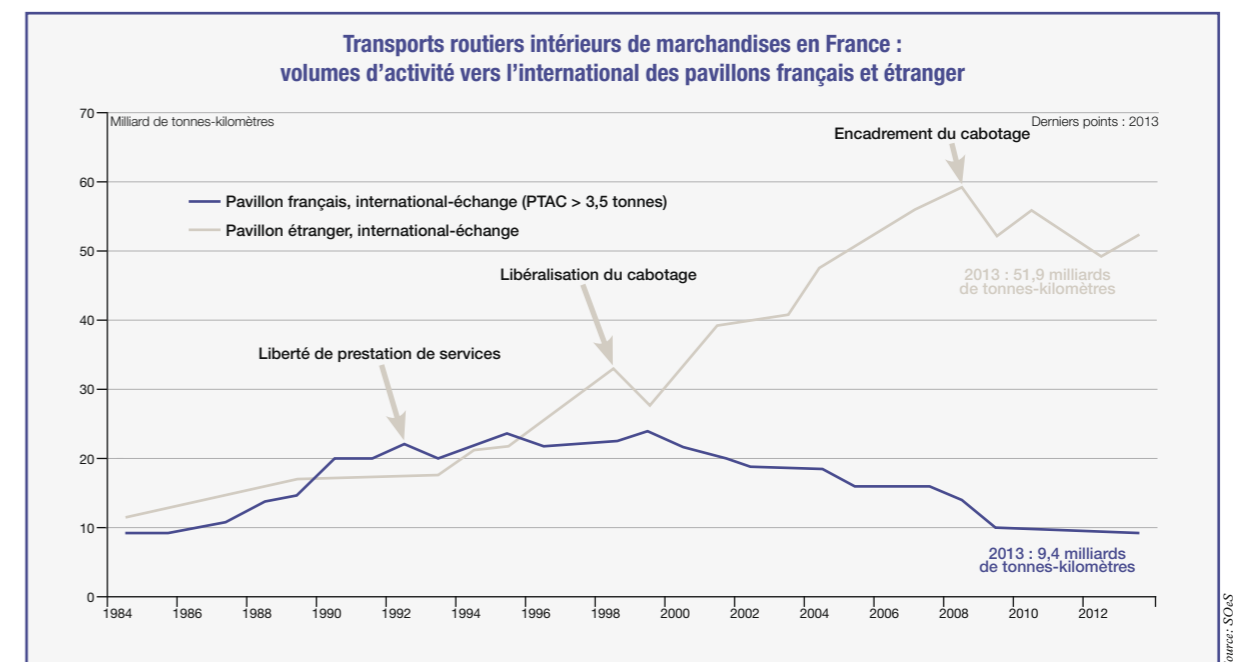
■ La part de marché à l'international s'est effondrée

Le 1^{er} janvier 1993, l'activité à l'international du transport routier de marchandises a été libéralisée pour soutenir l'intégration européenne. Pour les sociétés françaises de transport, cette intégration s'est traduite par une concurrence étrangère sensiblement accrue. La concurrence s'est en outre intensifiée avec les entrées dans l'Union européenne de pays à bas coût du travail qui bénéficient de règles sociales peu contraignantes.

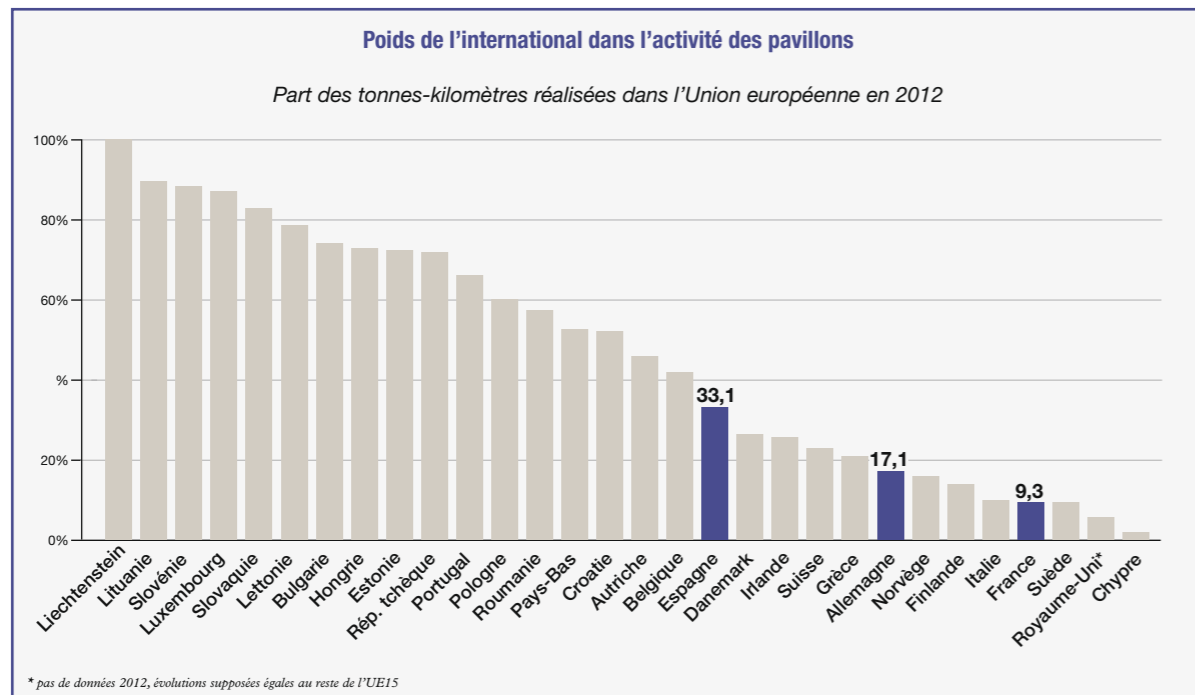
Au regard de leurs coûts d'exploitation et de la faiblesse de leurs marges, les sociétés françaises de transport ne peuvent pas s'aligner sur les tarifs de leurs concurrents étrangers. La part de marché des transporteurs français à l'international s'est en conséquence effondrée sur les vingt dernières années. En se basant sur les tonnes-kilomètres réalisées en France dans le cadre d'un transport international (en partance ou à destination du territoire français), la part des véhicules immatriculés dans l'hexagone est passée de 51% en 1993 à seulement 15% en 2012.



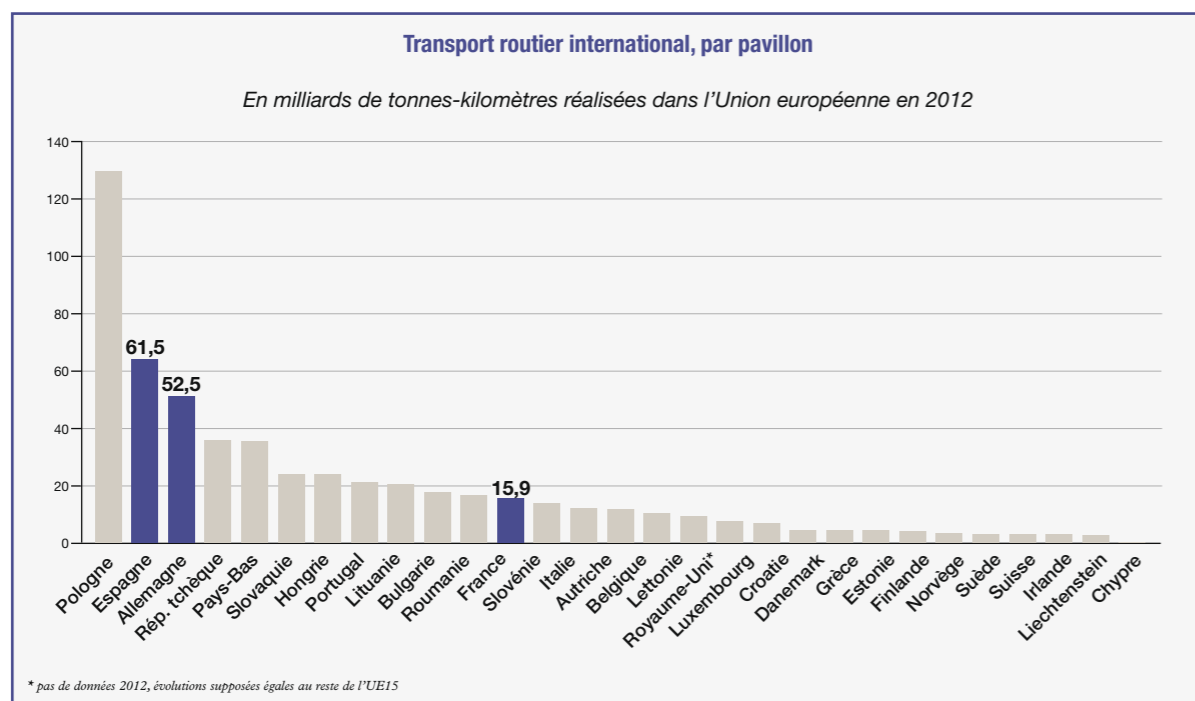
Le déclin de la part de marché des transporteurs français s'explique à la fois par une croissance soutenue de l'activité des pavillons étrangers et par un déclin de l'activité internationale (en partance ou à destination du territoire français) du pavillon français.



La France est l'un des pays européens où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs est le plus faible. En 2010, seul un dixième des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon français l'était à l'international. À titre de comparaison, les pavillons allemand et espagnol réalisent respectivement 17% et 33% de leur activité à l'international (hors cabotage).



L'activité internationale du pavillon français (9,3%) apparaît sous développée au regard du poids de la France dans les échanges commerciaux européens (16%).

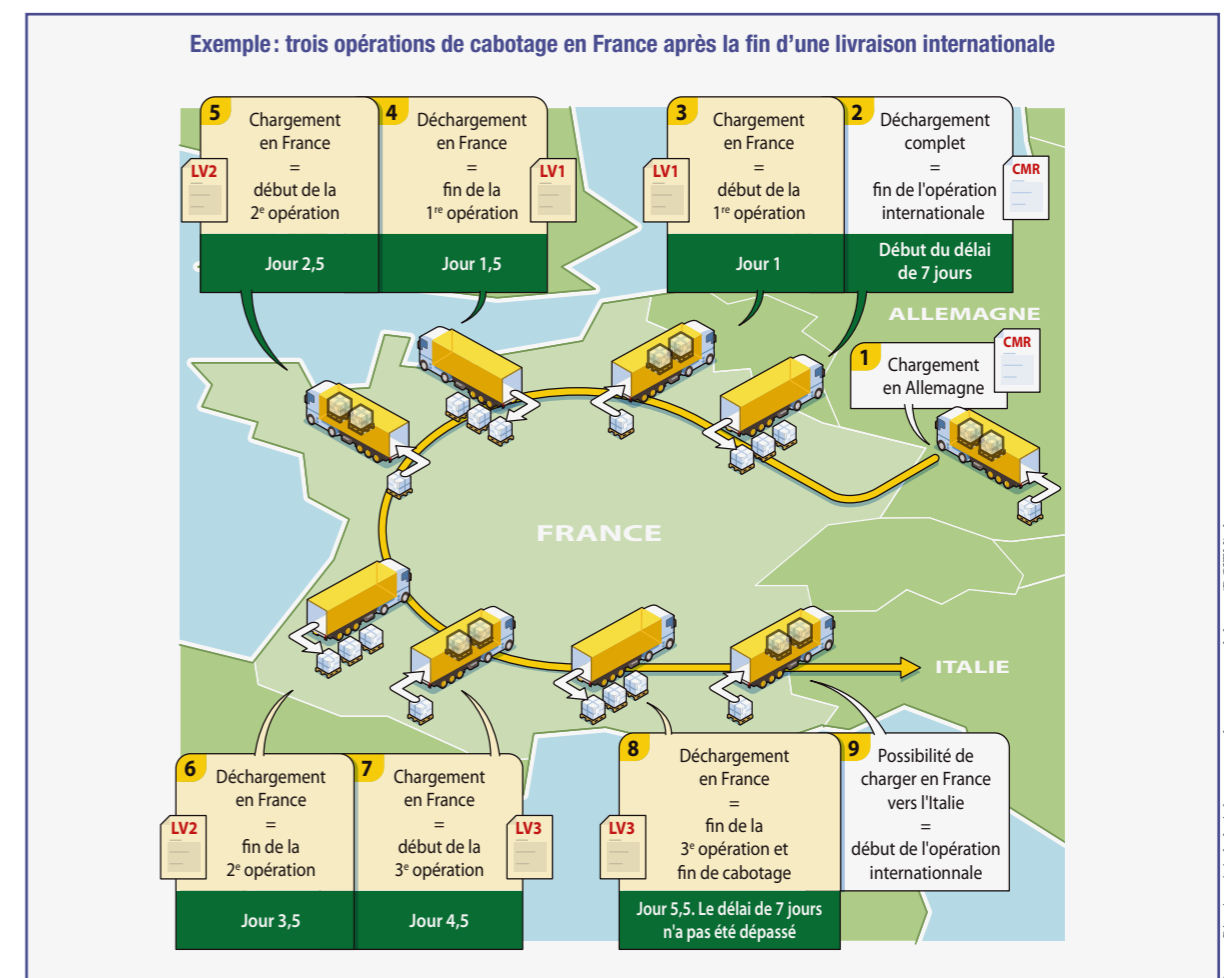


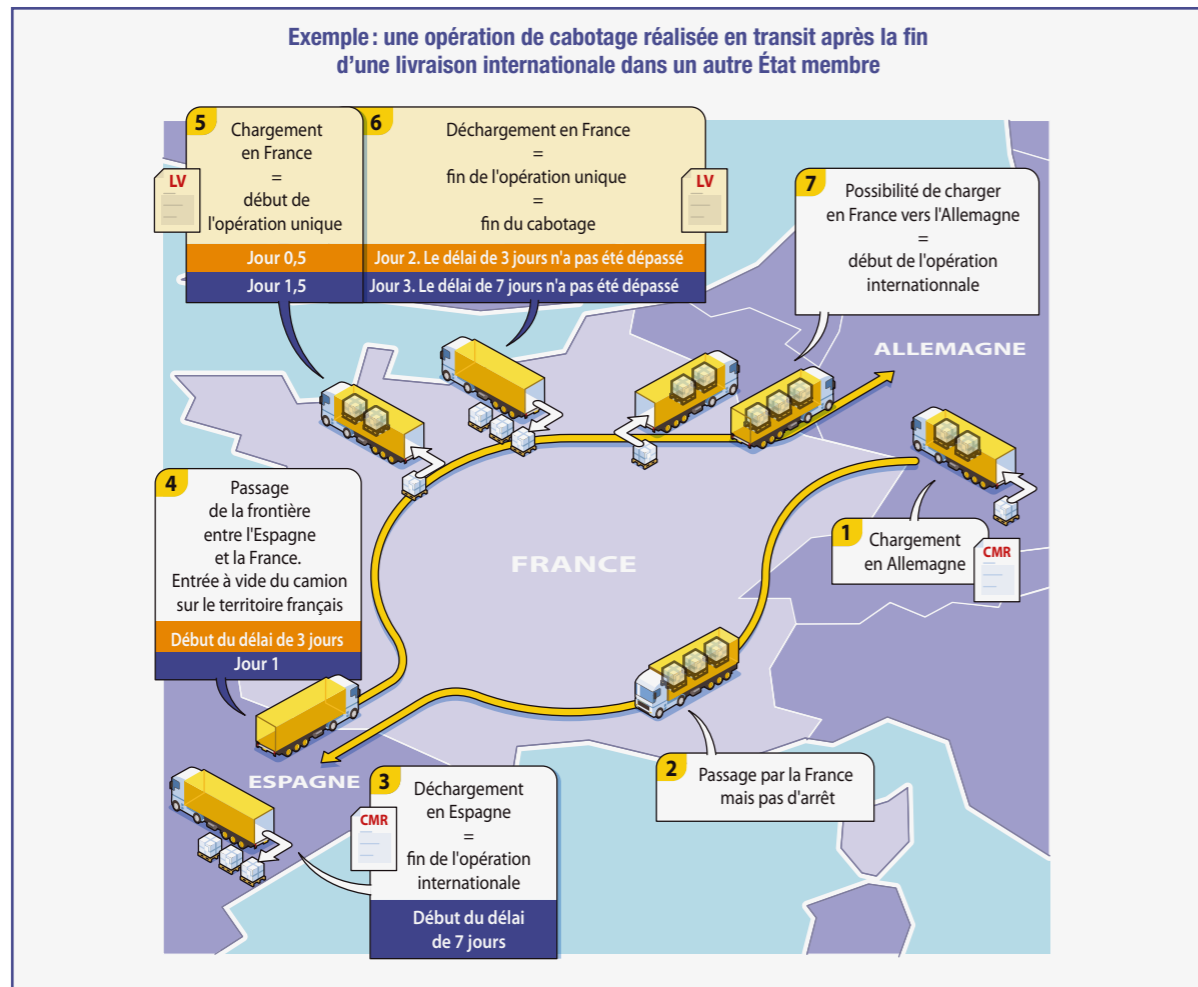
Une concurrence croissante sur le marché intérieur

Le cabotage est une prestation de transport de fret dont le chargement et le déchargement sont réalisés au sein d'un même pays par un transporteur étranger. Cette pratique demeure encore modérée au regard des volumes transportés sur le marché intérieur. En 2013, le cabotage effectué en France a officiellement atteint 4% des tonnes-kilomètres du marché intérieur. En pratique, le cabotage est peu surveillé et les volumes cabotés sont par conséquent relativement mal connus.

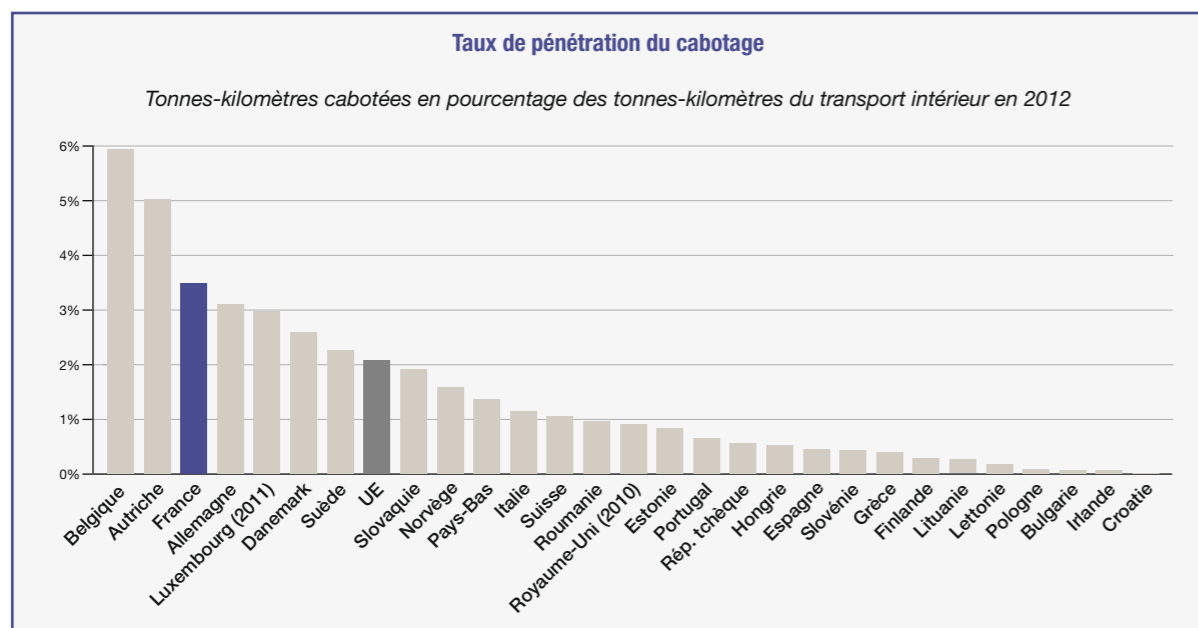
Le cabotage a été autorisé dans l'Union européenne en 1998. Le règlement européen du 20 octobre 2009 encadre la pratique du cabotage :

- ▶ Le cabotage ne peut se réaliser que dans le cadre d'un transport international initial ;
- ▶ Les opérations de cabotage sont limitées à trois dans un pays et doivent se dérouler dans les sept jours suivant la livraison intégrale des marchandises ayant provoqué l'entrée dans le pays ;
- ▶ La pratique du cabotage est permise dans le cadre d'un transit de retour. Dans ce cas, le cabotage est limité à une opération et doit prendre fin dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire d'un État membre.

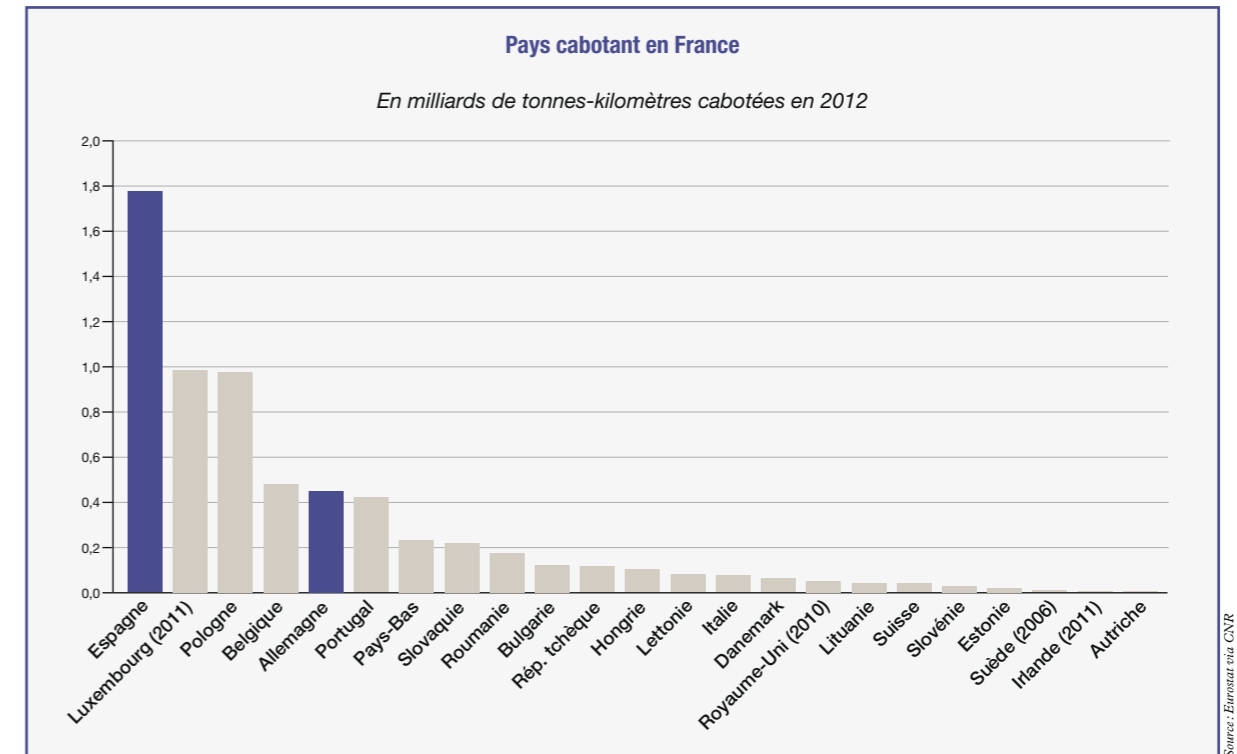




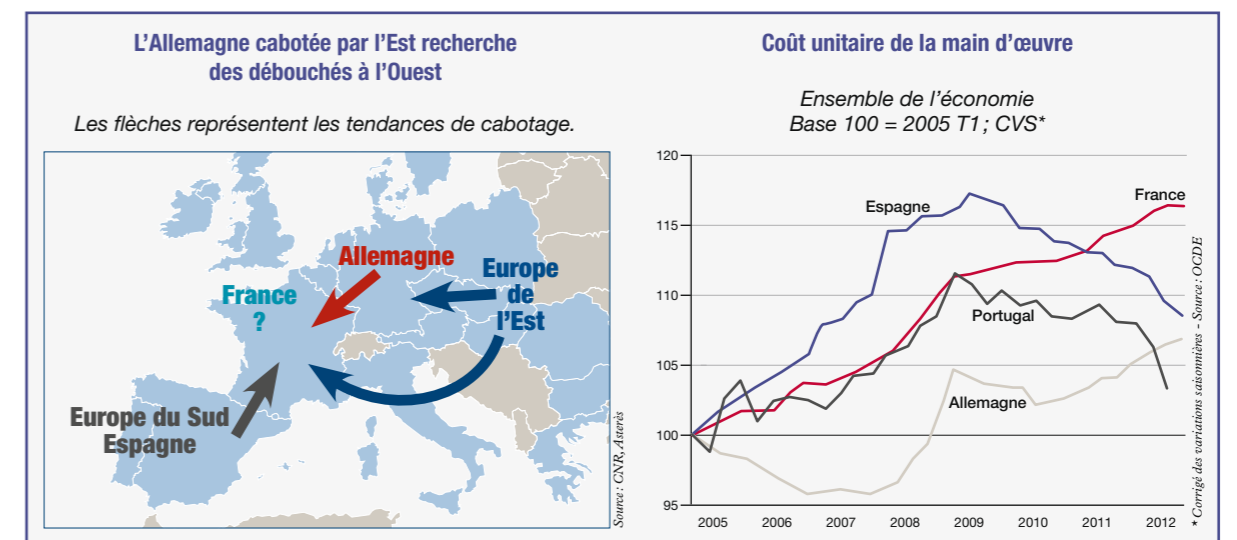
En 2012, la France était le pays le plus « caboté » de l'Union européenne après la Belgique et l'Autriche. Parallèlement, son pavillon est très peu présent sur les marchés intérieurs des autres pays européens du fait de son déficit de compétitivité.



À l'exception de la Pologne, les pavillons qui cabotent le plus en France ne sont pas issus des pays d'Europe de l'Est. Les entreprises de transport espagnoles sont de loin celles qui cabotent le plus en France.



La concurrence des entreprises étrangères sur le marché intérieur français devrait s'affermir au cours des prochaines années. L'Allemagne, elle-même cabotée par les pays d'Europe de l'Est, recherche des opportunités de développement en France où ses entreprises profitent d'un avantage compétitif en termes de coût. Parallèlement, la concurrence des pays du sud de l'Europe s'intensifie. Depuis la crise économique et financière de 2008 et 2009, ces pays connaissent une progression particulièrement modérée (voire une baisse) des salaires et des prix. Le coût unitaire de la main d'œuvre se contracte ainsi en Espagne et au Portugal. La compétitivité-prix de leurs entreprises s'est par conséquent améliorée relativement à celle des pays d'Europe du nord.



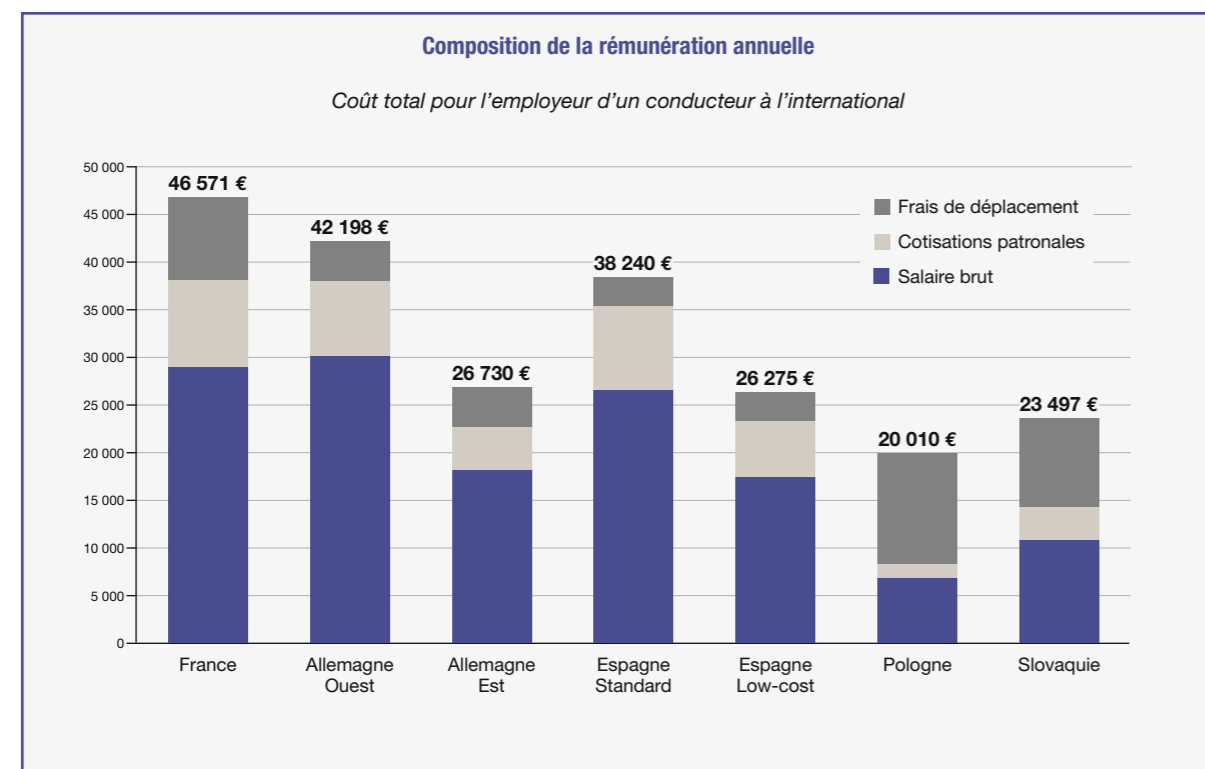
DES HANDICAPS NOMBREUX

La qualité des services de transport en France est élevée et il n'y a plus de marge pour augmenter la compétitivité hors prix. En conséquence, l'amélioration de la compétitivité du TRM français ne peut passer que par une modération des prix, ce qui suppose avant toute chose une modération des coûts, dont la masse salariale et les charges fiscales.

■ Le coût du travail français le plus élevé d'Europe

La France est l'un des pays où le salaire brut des conducteurs figure parmi les plus élevés d'Europe. Cependant, cela ne suffit pas à expliquer les écarts de coût du travail avec d'autres grands pays européens, comme l'Allemagne et l'Espagne où le salaire brut des conducteurs est également élevé. En effet, d'après le Comité national routier (CNR), le salaire brut des conducteurs à l'international employés en Allemagne de l'Ouest est supérieur à celui de leurs homologues français (30 000 euros en moyenne, contre 28 668 euros en France).

Les entreprises françaises supportent de fait un niveau de cotisations patronales et des frais de déplacement particulièrement importants. Ainsi, en dépit de salaires bruts relativement comparables à ceux observés en Allemagne de l'Ouest et en Espagne, le coût d'un conducteur à l'international est plus élevé en France que chez ses deux grands partenaires commerciaux.

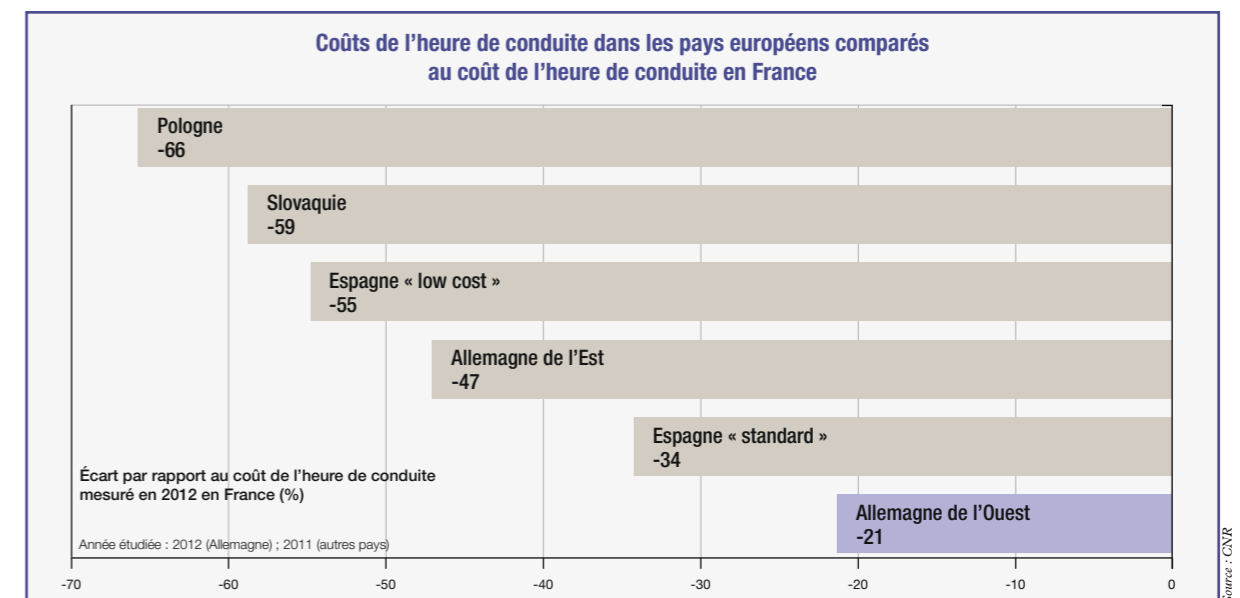


En outre, compte tenu d'une réglementation française sur le temps de travail des conducteurs singulièrement contraignante, ces derniers réalisent en moyenne moins d'heures de conduite par an que leurs homologues européens (-15% par rapport à l'Allemagne).

En conséquence, le coût unitaire d'une heure de conduite est sensiblement plus fort pour un conducteur français que pour un conducteur étranger.

Pour une entreprise française, une heure de conduite revient...

- ▶ + de 20% plus cher que pour une entreprise d'Allemagne de l'Ouest;
- ▶ entre 45 et 55% plus cher que pour une entreprise espagnole;
- ▶ près de deux fois plus cher que pour une entreprise polonaise.



■ La fiscalité du TRM français trop élevée

Le secteur du transport routier de marchandises est soumis à une fiscalité particulièrement lourde comparé aux autres secteurs de l'économie française. Outre la fiscalité d'entreprise relevant du droit commun, le secteur supporte en sus diverses taxes spécifiques. Il s'agit :

- ▶ de la taxe sur le gazole (TICPE) ;
- ▶ de la taxe à l'essieu ;
- ▶ des péages¹.

Au global, le poids de la fiscalité dans le secteur est estimé à près de 10% de son chiffre d'affaires hors charges sociales patronales et impôt sur les sociétés (cf. tableau page suivante). Ce niveau élevé explique, avec le coût du travail et la réglementation sur le temps de travail des conducteurs, le déficit de compétitivité des sociétés françaises sur le marché des transports internationaux, mais également nationaux.

¹ Si les péages ne relèvent pas à proprement parler d'une fiscalité, ceux-ci peuvent y être assimilés.

Transport routier de marchandises* français (TRM) : poids de la fiscalité en 2013

	Secteur du TRM		Ensemble de l'économie marchande
	Montant (million d'euros)	Part dans le chiffre d'affaires** (%)	Part dans le chiffre d'affaires (%)
Fiscalité sur la production	836	1,6%	
CET	360	0,7%	
Taxe à l'essieu	171	0,3%	
Taxes diverses***	305	0,6%	
Taxes spécifiques au secteur du TRM	4414	8,4%	
TICPE	2969	5,6%	
Ristourne gazole	-355	0,7%	
Péages	1800	3,4%	
TOTAL DES CHARGES SUR LA PRODUCTION	5250	10,0%	
Charges sociales patronales	3750	7,1%	
Impôt sur les sociétés	290	0,6%	
TOTAL DES CHARGES SOCIALES PATRONALES	4040	7,7%	
TOTAL DES CHARGES	9290	17,6%	8,4%

* le secteur du TRM est composé des transports routiers de fret interurbains, des transports routiers de fret de proximité, de la location de camion avec chauffeur, des services de déménagement et de la messagerie, fret express
** le chiffre d'affaires hors taxes dans le secteur du TRM (incluant la messagerie et le fret express) vaut 52,7 milliards d'euros en 2013
*** taxes sur la formation et l'apprentissage, la construction, l'aménagement du territoire, les contrats d'assurance, etc.

Source: Insee, FNTR

■ Une réglementation française sur le temps de travail défavorable

Le secteur du transport routier relève d'une réglementation européenne spécifique sur le temps de travail. Néanmoins, la réglementation française est bien plus contraignante que le droit communautaire. Puisque la France n'a pas procédé à une transposition intégrale de la directive européenne 2002/15, les transporteurs étrangers bénéficient des règles européennes sur le temps de travail, qui sont éloignées des règles françaises. En conséquence, le pavillon français est pénalisé par rapport à ses concurrents aussi bien sur le marché international que national.

D'après les données du CNR, un conducteur français à l'international réalise en moyenne 1 600 heures de conduite par an contre 1 890 heures pour un conducteur d'Allemagne de l'Ouest¹.

Réglementation du temps de travail dans le TRM

Réglementation européenne du temps de travail dans le TRM (directive 2002-15)

0h	48h (en moyenne sur 4 mois)	60h (sur une semaine isolée)
Temps de travail Conduite / travail / temps de disponibilité non connu à l'avance		
Temps rémunérés à taux normal et en heures supplémentaires en fonction de la réglementation nationale		Temps de disponibilité connu à l'avance (pas de limite de durée / rémunération non obligatoire)

Réglementation française du temps de travail dans le TRM de longue distance

0h	35h	43h	56h
Temps de service Conduite / travail / temps de moindre activité			
Temps rémunérés à taux normal	Heures d'équivalence majorées à 25%	Heures supplémentaires majorées à 50%	

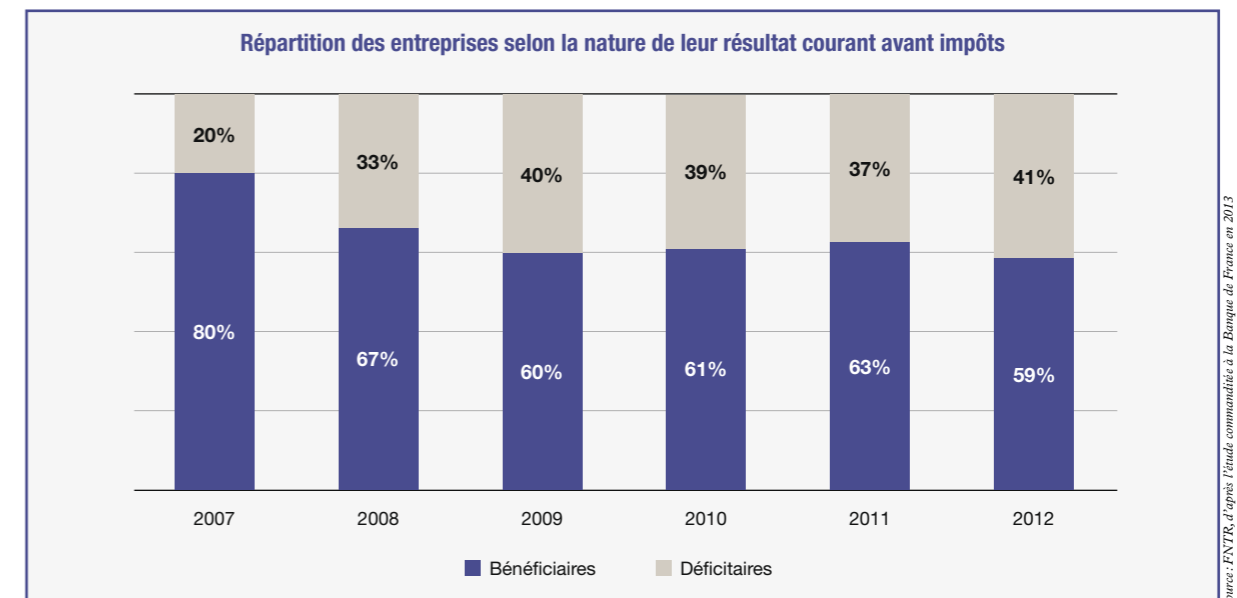
Source: Atrens, FNTR

¹ Source: Étude CNR présentée lors du congrès de la FNTR de 2011.

LA FRAGILITÉ FINANCIÈRE DES ENTREPRISES

La rentabilité des transporteurs français s'est sensiblement dégradée au cours des années 2000. La concurrence étrangère tire les prix des transports vers le bas alors que les charges des sociétés sont, en grande partie, incompressibles voire croissantes. Seules 58% des entreprises françaises du TRM ont généré un résultat courant avant impôt positif en 2012. Cette proportion a baissé de 20 points en 5 ans et est sensiblement inférieure à celle de l'industrie (79%) et des services (75%).

Selon la Banque de France, un tiers de l'activité et des emplois du TRM français sont menacés, contre environ 20% dans l'industrie.



LES MESURES

Pour améliorer la compétitivité du TRM français et alléger les contraintes fiscales et réglementaires qui handicapent les transporteurs français par rapport à leurs homologues européens, la Profession préconise différentes mesures à court, moyen et long termes.

LES MESURES SONT RÉPERTORIÉES SELON 5 GRANDS THÈMES :

- Stabiliser la fiscalité
- Adapter la réglementation française
- Lutter contre la concurrence déloyale
- Réguler la sous-traitance
- Simplifier le droit

Le point, fiche par fiche.

PRÉSERVER LE GAZOLE PROFESSIONNEL

► **MESURE** Les États européens ont, en vertu de la directive européenne énergie de 2003, la possibilité de taxer de manière différenciée l'essence et le gazole. Sur le fondement de cette même directive, les États sont également autorisés à différencier fiscalement le gazole à usage commercial du gazole à usage privé.

Certaines réflexions en cours autour de la fiscalité écologique remettent très clairement en cause à la fois la notion de carburant professionnel (fiscalité spécifique pour le gazole à usage commercial) et très concrètement l'avantage fiscal qui lui est lié (la ristourne gazole récupérable par les entreprises de transport routier chaque semestre).

La suppression du gazole professionnel est pour le transport routier inacceptable.

La Profession demande en conséquence que soit préservé, tant au niveau européen que national, le gazole professionnel et la fiscalité spécifique qui lui est attachée.

► **OBJET** Instauration d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises européenne de transport routier, et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents Traités de l'Union européenne.

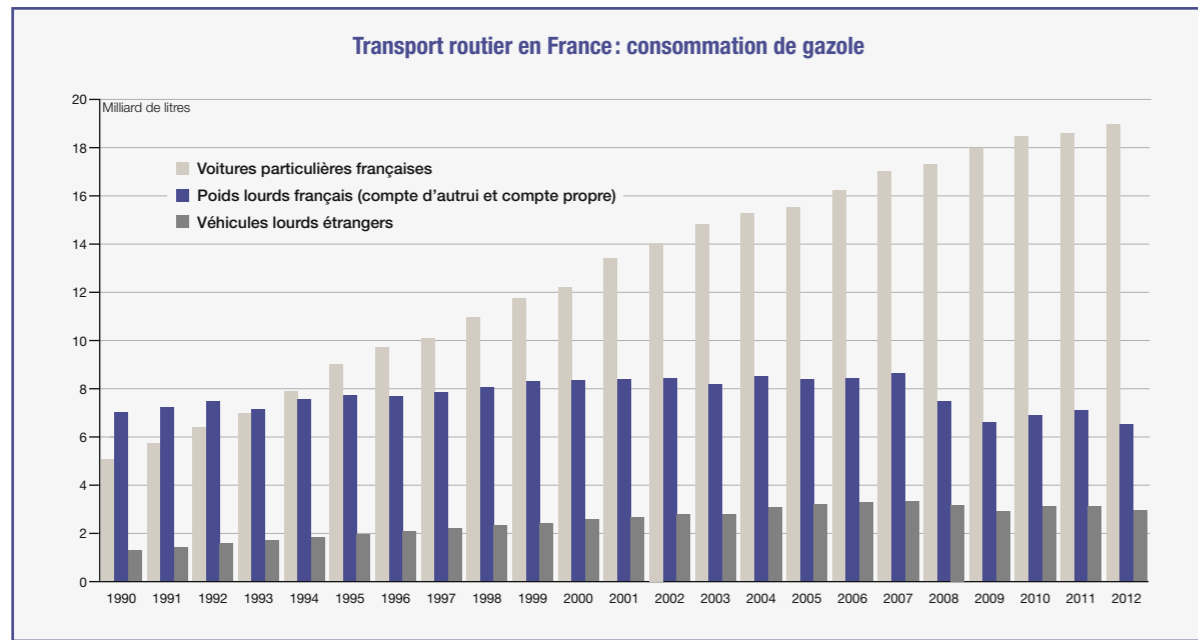
► **MOTIF** La Profession reste très attachée au carburant professionnel, c'est-à-dire à la possibilité pour chaque État de l'Union européenne d'appliquer des taux d'accises différenciés en fonction de l'usage privé ou commercial du gazole. Cette liberté, précisée dans la directive énergie de 2003, vise principalement à permettre aux États de faire converger les taux d'accise entre l'essence et le gazole à usage privé (sans pénaliser les professionnels de la route).

Le gazole est à l'origine un carburant destiné aux véhicules utilitaires. La problématique du gazole (diesel) en France est liée à une « dieselisation » excessive du parc automobile. Le gazole doit retrouver sa vocation utilitaire.

La fiscalité écologique a pour ambition d'être incitative. En l'absence de carburant alternatif, le transport routier est condamné à utiliser le gazole. Toute augmentation de la fiscalité sur le gazole au titre de l'écologie revêtirait ainsi un caractère punitif.

Dans les débats autour de la fiscalité écologique, la Profession entend que la France prenne en considération la problématique de la compétitivité des entreprises et entend éviter toute construction fiscale franco-française désarticulée du cadre européen existant (directive eurovignette et directive énergie).

Annexes

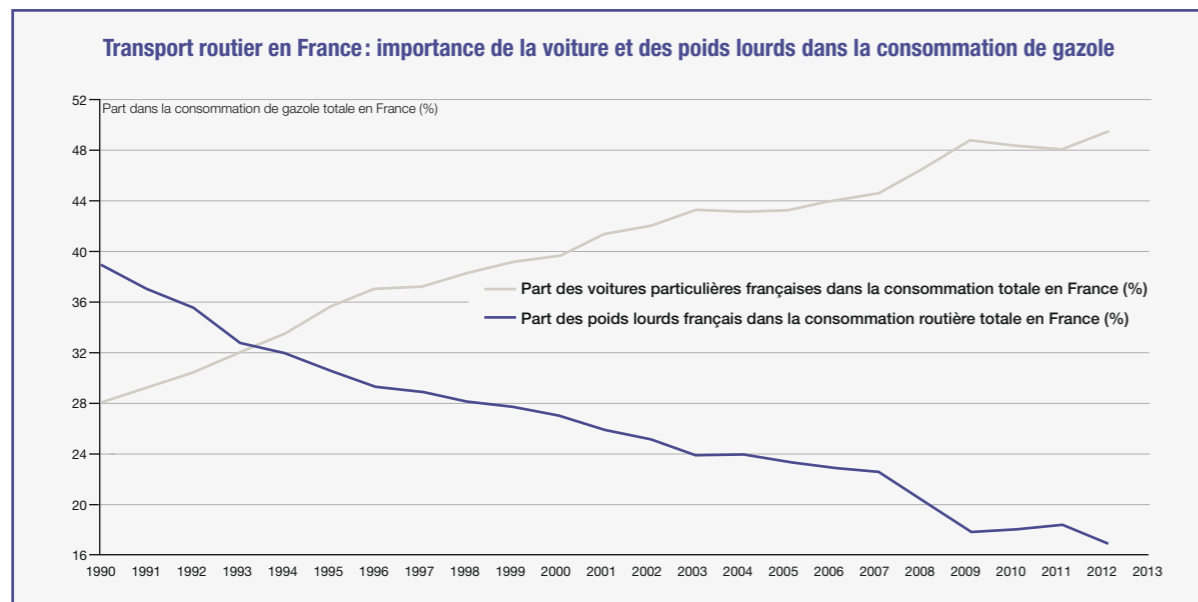


La consommation de gazole des poids lourds français¹ passe de 7 milliards de litres en 1990 à 6,5 milliards de litres en 2012, soit une baisse de plus de 7%.

Ainsi, la consommation de gazole des poids lourds français diminue en vingt ans tandis que simultanément, la consommation de gazole des véhicules particuliers français est multipliée par quatre et que celle des véhicules étrangers est plus que doublée.

¹ Poids lourds du compte d'autrui et du compte propre, du secteur du transport routier de marchandises national.

L'importance des poids lourds français dans la consommation totale de gazole en France a donc été significativement réduite, puisqu'elle passe de 38,9% en 1990 à 16,9% en 2012. À l'inverse, le poids des voitures particulières françaises dans la consommation totale de gazole en France s'est accru, puisqu'il passe de 28% en 1990 à 49,4% en 2011.



STABILISER LA FISCALITE SUR LE GAZOLE

MESURE En France, le plan de modernisation et de développement du transport de marchandises, approuvé en conseil des ministres du 8 septembre 2004, a permis de geler la TICPE (ex TIPP) sur le gazole à usage professionnel pour les 3 années suivantes, soit jusqu'à la fin de 2007. Entre 2008 et 2014, à la demande des organisations professionnelles du secteur, le gouvernement a décidé chaque année de prolonger la mesure afin de faciliter la convergence européenne de la fiscalité portant sur le gazole professionnel.

A la suite de la suppression de l'écotaxe en octobre 2014, et afin de régler dans l'urgence la question du budget de l'AFITF pour 2015, le gouvernement a décidé de lever de façon provisoire les exonérations d'augmentation de la TICPE et de taxe carbone obtenue par le transport routier de marchandises. Et ce le temps de trouver une solution pérenne pour le financement des infrastructures.

Aussi dans le projet de loi de finances 2015, le plancher de la TICPE sur le gazole professionnel a été relevé au niveau de 43,19 € par hectolitre.

La Profession demande au gouvernement de s'engager à maintenir à compter du 1^{er} janvier 2016 le niveau de la TICPE sur le gazole à usage professionnel à son niveau de 2015.

OBJET Mettre les entreprises françaises de transport routier à égalité de concurrence avec les autres entreprises de l'Union européenne.

MOTIF La taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), ex-TIPP, est la principale taxe perçue en France sur les produits pétroliers. C'est un droit d'accise.

C'est la directive européenne n° 2003-96 qui définit les taux d'accise et fixe, entre autre, les minima de taxation applicables aux carburants dans les pays de l'Union européenne. Chaque pays dispose d'un taux minimal de taxation qui lui est propre. Ces taux doivent néanmoins être supérieurs à un taux minimum commun fixé par la directive. Pour le gazole, ce taux plancher ne peut être inférieur à 33 € par hectolitre depuis le 1^{er} janvier 2012.

Pour la France, le taux d'accise sur le gazole utilisé dans les véhicules utilitaires ne peut être inférieur à 39,19 € par hectolitre (le niveau du taux d'accise en France au 1^{er} janvier 2003) depuis le 1^{er} janvier 2005.

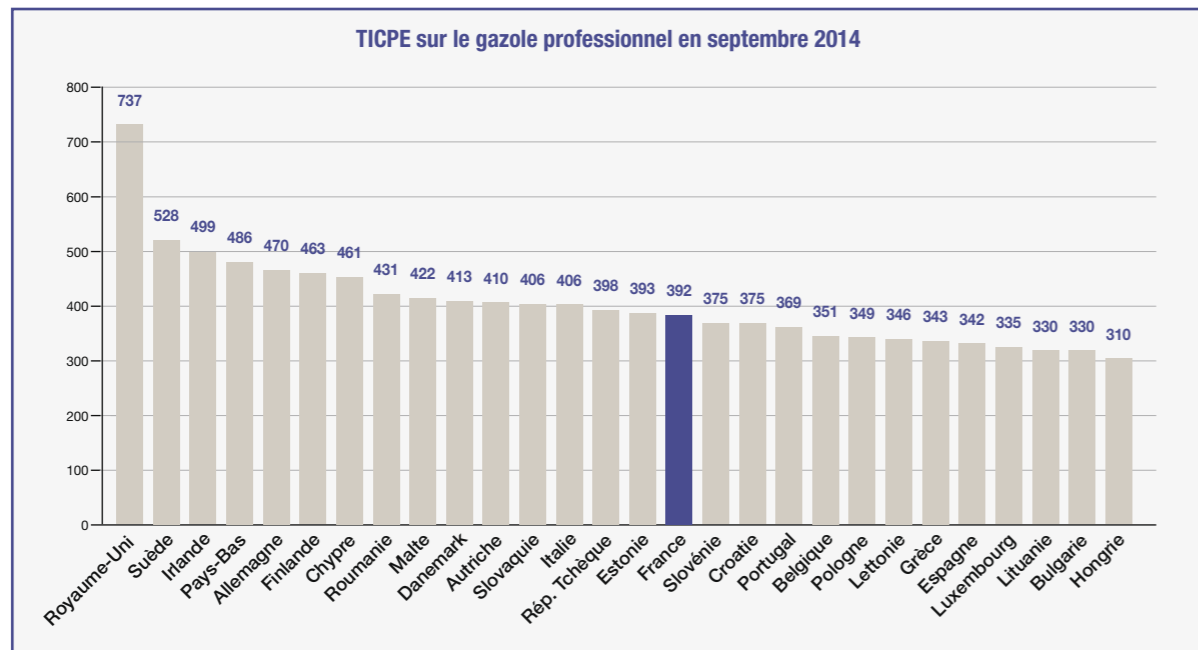
Les taux d'accises sur les carburants sont différents d'un pays européen à l'autre. En septembre 2014, la France se situe au 16^e rang. L'écart est de +26,6% avec le pays le moins taxé (Hongrie) et de -46,8% avec le plus taxé (Royaume-Uni).

Le niveau français de fiscalité sur le gazole est en dessous de la moyenne européenne (-1,4%), hors Royaume-Uni, qui se situe à 39,8 €/hl. Même si les écarts peuvent rester importants entre les pays, le gel de la TICPE en France à son niveau de 2004 a permis un alignement de la France sur la moyenne européenne.

Compte tenu du poids du carburant dans les coûts de revient d'un véhicule longue distance (27,2%) et des conditions de concurrence inéquitables existant sur les autres postes (salaires et charges notamment), il est impératif de poursuivre cette convergence des taux d'accise au niveau européen.

* Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques

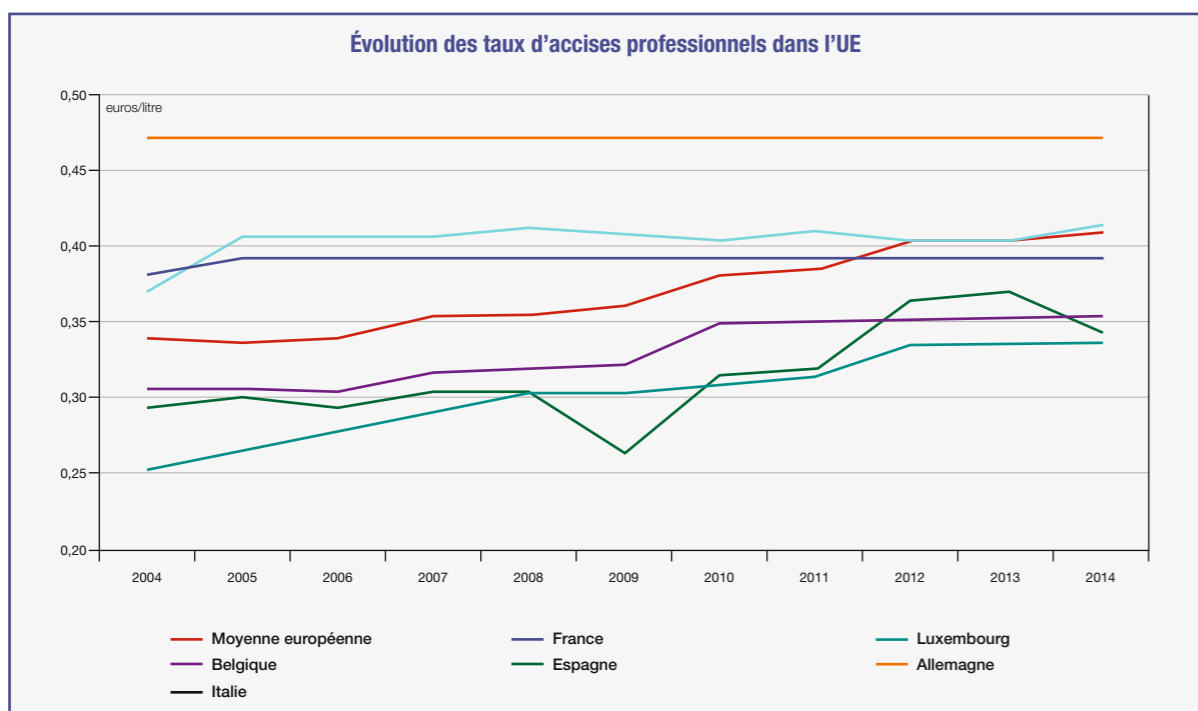
Annexes



Poids des postes de coûts de revient dans l'indice CNR « Longue distance 40 tonnes »

(au 31 décembre de l'année précédente)	Carburant	Maintenance	Infrastructures	Matériel	Personnel de conduite	Frais de déplacement	Structure
2010	23,0%	8,6%	6,1%	12,8%	28,8%	6,5%	14,2%
2011	26,3%	8,2%	5,8%	11,7%	28,5%	6,3%	13,2%
2012	28,5%	7,8%	5,8%	11,0%	28,1%	6,3%	12,5%
2013	28,0%	8,0%	6,2%	11,0%	27,8%	6,5%	12,5%
2014	27,2%	8,2%	6,2%	11,5%	27,4%	6,5%	13,0%

Source: Comité National Routier



RENFORCER LE MÉCANISME DE RÉPERCUSSION GAZOLE

MESURE En 2005, dans un contexte de forte hausse des prix du gazole, la Profession a considéré que la solution ne se trouvait pas dans une baisse illusoire de la fiscalité mais dans la répercussion des variations des charges de carburant dans les prix de vente des prestations de transport. Les réflexions ont abouti à l'adoption d'un texte spécifique dans l'article 23 de la loi Sécurité et Développement des Transports (n° 2006-10 du 5 janvier 2006) qui permet aux entreprises de faire varier le prix de la prestation transport en fonction des variations des charges de carburant.

À la faveur de la nouvelle crise pétrolière de 2008, la Profession a obtenu, dans l'article 38 de la loi relative à la modernisation de l'économie (n° 2008-776 du 4 août 2008), le renforcement du dispositif de répercussion gazole par l'instauration d'une sanction pénale pour non respect, à l'image de celle qui existe pour les délais de paiement.

Compte tenu de la multiplicité des pratiques constatées en matière de répercussion gazole et des tentatives de contournement des obligations légales, la Profession réclame un renforcement du dispositif législatif de répercussion gazole.

OBJET Sécuriser la relation contractuelle entre chargeurs et transporteurs.

MOTIF L'article 23 de la loi du 5 janvier 2006 pose le principe selon lequel le prix du transport doit évoluer en fonction des variations du prix du carburant.

La loi fixe deux mécanismes possibles :

- l'un « contractuel », dans le cas où le transporteur et le client sont liés par un contrat écrit avec une clause de répercussion gazole conforme à la loi.
- l'autre « CNR » (comité national routier), dans le cas où le transporteur et le client sont liés par un contrat écrit sans clause ou avec une clause de répercussion non conforme, ou quand aucun contrat écrit ne lie le transporteur et son client.

Il convient aujourd'hui de préciser le texte législatif afin de lever certaines ambiguïtés et de favoriser une certaine homogénéisation des pratiques constatées en entreprise dans l'utilisation du mécanisme par défaut.

Il s'agit également d'encadrer la pratique des tunnels* qui, parfois, s'apparente à un simple contournement de la loi.

* L'effet « tunnel » survient quand le pourcentage indiqué dans la clause est trop élevé et permet d'éviter l'application de toute indexation. Ex : l'indexation n'intervient que lorsque la variation dépasse 10%. Tant que la variation n'atteint pas ce pourcentage, on ne l'applique pas du tout. Le seuil ne doit donc pas être de nature à empêcher en pratique l'application de l'indexation.

EVITER TOUTE FISCALITÉ SPÉCIFIQUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER

MESURE Les entreprises de transport routier sont déjà 4,5 fois plus fiscalisées que la moyenne de l'économie française.

Mettre en place une nouvelle taxe spécifique sur le seul transport routier reviendrait à créer les mêmes difficultés rencontrées par le secteur à l'occasion de la tentative d'introduction de l'écotaxe :

- ▶ assiette étroite et taux fort dans un secteur aux marges faibles
- ▶ problématique de la répercussion de la nouvelle taxe dans les prix de vente
- ▶ sentiment d'iniquité et non consentement à l'impôt

Aussi la Profession refuse-t-elle toute fiscalité supplémentaire spécifique ne venant peser que sur les seules entreprises de transport routier.

OBJET Réalisation d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises, et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents traités de l'Union européenne.

MOTIF Le tableau récapitulatif de la fiscalité spécifique pesant sur les entreprises de transport routier est là pour rappeler l'importance de la fiscalité pesant déjà sur les entreprises de transport routier.

	Secteur du TRM		Ensemble de l'économie marchande
	Montant (million d'euros)	Part dans le chiffre d'affaires** (%)	Part dans le chiffre d'affaires (%)
Fiscalité sur la production	836	1,6%	
CET	360	0,7%	
Taxe à l'essieu	171	0,3%	
Taxes diverses***	305	0,6%	
Taxes spécifiques au secteur du TRM	4414	8,4%	
TICPE	2969	5,6%	
Ristourne gazole	-355	0,7%	
Péages	1800	3,4%	
TOTAL DES CHARGES SUR LA PRODUCTION	5250	10,0%	
Charges sociales patronales	3750	7,1%	
Impôt sur les sociétés	290	0,6%	1,1%
TOTAL DES CHARGES SOCIALES PATRONALES	4040	7,7%	6,1%
TOTAL DES CHARGES	9290	17,6%	8,4%

* le secteur du TRM est composé des transports routiers de fret interurbains, des transports routiers de fret de proximité, de la location de camion avec chauffeur, des services de déménagement et de la messagerie, fret express
** le chiffre d'affaires hors taxes dans le secteur du TRM (incluant la messagerie et le fret express) vaut 52,7 milliards d'euros en 2013
*** taxes sur la formation et l'apprentissage, la construction, l'aménagement du territoire, les contrats d'assurance, etc.

Source : Insee, FNTR

ADAPTER LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE DU TEMPS DE TRAVAIL

MESURE Le transport routier présente la particularité, tant en Europe qu'en France, d'être soumis à une réglementation dérogatoire à la réglementation générale du travail.

Lorsque la Directive 2002/15 sur le temps de travail des conducteurs a été transposée en droit français en 2004, cette transposition n'a été que partielle. Le dispositif législatif et réglementaire mis en place est resté bien plus conforme au droit français qu'au droit européen.

Il apparaît ainsi que la définition du temps de travail en France est plus extensive qu'en droit européen. Des temps, qui ailleurs en Europe ne sont pas considérés comme temps de travail, sont en revanche totalement inclus dans le temps de travail français.

De ce fait, et du fait également que les durées maximales de temps de travail prévus en France, ne sont pas ceux prévus par la Directive européenne, les entreprises françaises n'exercent pas dans les mêmes conditions de concurrence que leurs homologues européennes. Les normes françaises sur le temps de travail ne leur permettent pas non plus d'utiliser à plein les volumes de temps de conduite prévus par le Règlement européen 561/2006 sur les temps de conduite et de repos qui s'appliquent partout ailleurs en Europe.

La Profession réclame la transposition intégrale de la directive européenne 2002/15 sur le temps de travail dans le transport routier (2002/15).

OBJET Mettre les entreprises françaises de transport routier à égalité de concurrence avec les autres entreprises de l'Union européenne.

MOTIF La réglementation française sur le temps de travail des conducteurs est spécifique. Pour autant elle est en complet décalage avec la réglementation européenne (Directive 2002/15).

La définition du temps est ternaire en Europe: travail, non-travail et repos, alors qu'elle est binaire en France: tout temps où le salarié n'est pas libre de disposer de son temps est du travail. Ainsi, ce que l'Europe appelle les « temps de disponibilité », qui ne sont ni du travail ni du repos, font partie intégrante du temps de travail en France. Il faut donc intégrer cette notion de « temps de disponibilité » en droit français.

Cependant, la seule adoption des temps de disponibilité ne permet pas à la réglementation française d'être aux normes européennes.

En effet, si les durées réglementaires dites de « temps de service »* semblent plus longues que ce que prévoit la Directive européenne, il n'en demeure pas moins que la durée maximale de temps de travail effectif est la durée prévue dans le Code du travail français soit 46 heures. La réglementation européenne prévoit, elle, avec en plus une définition moins extensive du temps de travail, une durée maximale de 48 heures, sur une période de référence de 4 mois. Cette durée peut être portée à 60 heures sur une semaine isolée.

Il faut adopter les normes européennes de temps de travail qui ont été édictées pour pouvoir être compatibles avec les normes de temps de conduite et de repos du Règlement européen 561/2006. Ce Règlement prévoit que l'on peut conduire 56 heures sur une semaine, et 90 heures sur deux semaines.

En France, avec 46 heures maximales de temps de travail effectif, il est impossible pour un conducteur français de rouler aussi longtemps que des conducteurs du reste de l'Europe, y compris sur le territoire français!

Ces différents éléments sont à l'origine d'une distorsion majeure de concurrence au détriment des entreprises françaises, non seulement au niveau international, mais également sur leur propre territoire, car des entreprises étrangères soit en transit, soit réalisant du cabotage, peuvent, elles, profiter pleinement de la réglementation européenne.

* Le temps de service est spécifique au transport routier. Il correspond au temps de travail effectif augmenté des heures d'équivalence.

CLARIFIER LA QUESTION DU TRAVAIL DE NUIT

MESURE Depuis plusieurs mois, un certain nombre d'entreprises sont contrôlées, parfois verbalisées, concernant la durée du travail de nuit. Ce problème est lié aux différences de définitions des temps de travail entre le droit français et le droit européen.

En effet, le droit français dans le transport routier distingue temps de travail effectif et temps de service. Le temps de service diffère du temps de travail effectif : il se définit comme le temps de travail effectif auquel s'ajoutent les équivalences. Le décret n°83-40, qui distingue le temps de travail effectif du temps de service, prévoit une durée maximale du travail effectif de 10 heures et de temps de service de 12 heures.

Le droit européen, lui, ne connaît pas la notion de temps de service, mais ne l'interdit aucunement.

La Profession demande, compte tenu des incertitudes juridiques constatées, l'arrêt de toute verbalisation d'entreprise fondée sur le dépassement du temps de travail de nuit (et non pas sur le dépassement du temps de travail effectif).

OBJET Sécurisation de la situation juridique des entreprises.

MOTIF L'Administration considère que, dans le cadre du travail de nuit, les salariés doivent travailler 10 heures, et non 12 heures de temps de service. Les heures d'équivalence seraient donc exclues du décompte, ce qui rendrait plus délicates, pour les entreprises, l'accomplissement du travail de nuit.

La difficulté est que le décret n°83-40 est pleinement applicable, de jour comme de nuit. En d'autres termes, si les pouvoirs publics entendent considérer que le décret n'est pas applicable la nuit, il faudra qu'ils précisent le cadre juridique du travail de nuit pour les entreprises de transport routier, au regard de la notion de temps de service.

Il doit être rappelé que la transposition en droit français de la Directive européenne 2002/15 a conduit à limiter à 10 heures le temps de travail des personnels roulants relevant du Code des Transports amenés à effectuer une partie de leur service en période nocturne. En effet, la transposition française a reproduit le texte de la Directive sur la durée du travail en période nocturne, sans toutefois retenir la notion de temps de travail définie par la même Directive.

Ainsi, la Directive 2002/15 définit le temps de travail en précisant les temps qui y sont inclus ainsi que les temps qui en sont exclus, et notamment les temps de disponibilité, tout en permettant l'application des dispositions internes prévoyant une compensation de ces temps.

Quand bien même les temps de disponibilité seraient rémunérés en vertu du droit français, ces temps ne constituent pas nécessairement du temps de travail effectif. Ce principe a été récemment rappelé par la Cour de Cassation dans un arrêt du 5 juin 2012 (n°11-83319). Ce même arrêt a d'ailleurs rappelé que la Directive 2002/15 est d'application directe en droit interne.

Il doit être procédé à une réécriture du Code des Transports afin de permettre de faire pleinement application du règlement européen 561/2006 du 15 mars 2006, comme le font les Etats européens.

Il ne peut en conséquence être question de sanctionner pénalement les entreprises sur la seule question journalière alors qu'elles ne disposent d'aucune référence législative ou réglementaire leur permettant de respecter la réglementation qui serait applicable. Les principes fondamentaux des droits de la défense en matière pénale s'y opposent.

REDÉFINIR LA RÉGLEMENTATION RELATIVE AUX ATTESTATIONS DE VIGILANCE

MESURE Le décret du 21 novembre 2011 et sa circulaire d'application du 16 novembre 2012 viennent renforcer les obligations des co-contractants en matière de production d'attestation. Auparavant, le donneur d'ordre devait se procurer auprès de son sous-traitant une simple attestation de fourniture de déclarations sociales. Désormais, le donneur d'ordre doit s'assurer que son cocontractant est à jour du paiement de ses cotisations sociales. Cette attestation doit être obtenue, auprès de l'URSSAF, pour tout contrat portant sur l'exécution d'une prestation de travail, la fourniture d'une prestation de service ou l'accomplissement d'un acte de commerce d'au moins 3 000 €. Cette attestation doit être produite lors de la signature du contrat puis renouvelée tous les 6 mois. À défaut d'obtenir une telle attestation, le donneur d'ordre peut voir sa responsabilité civile et pénale engagée.

La Profession demande que les modalités réglementaires relatives aux attestations de vigilance soit revues, pour tenir compte des principes du droit et de la réalité pratique de la gestion des entreprises.

OBJET Alléger la réglementation pour ne pas condamner a priori l'entreprise.

MOTIF L'article III.2 page 5 de la circulaire précise « qu'en cas de contestation, par recours contentieux, l'attestation n'est pas délivrée tant que le Tribunal des Affaires Sociales n'a pas été saisi [...] Pour les contestations de redressement faisant suite à une verbalisation pour travail dissimulé ayant fait l'objet d'une transmission du procès-verbal au procureur de la République, l'attestation ne peut être délivrée, sauf si la personne en cause bénéficie d'une relaxe dans le cadre de la procédure pénale. Le classement sans suite du procès-verbal au procureur de la République ne permet pas la délivrance de l'attestation tant que les faits en cause ne sont pas prescrits. »

Cette réglementation vient alourdir très dangereusement les conséquences d'un contentieux URSSAF pour les entreprises, y compris dans des situations courantes.

En pratique, l'entreprise n'a donc plus les moyens de se défendre, puisqu'on l'amène, indirectement, à régler le contentieux avant que ses possibilités de recours ne soient épuisées et ceci pour simplement disposer du droit de continuer à exercer son activité avec ses donneurs d'ordre. Il est évident qu'en pareille situation, et compte tenu de la pression concurrentielle dans le secteur du transport, le donneur d'ordre peut rapidement être tenté de changer de prestataire de transport.

Sur le fond, il est pour le moins étonnant que l'entreprise puisse être ainsi sanctionnée financièrement sans même qu'elle puisse s'expliquer contradictoirement sur les observations du contrôle et donc se défendre. Ceci va à l'encontre du principe juridique de base qui est que tout homme est présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable et, à l'encontre également, du principe des droits de la défense.

S'agissant de l'impact économique de ces mesures, il convient d'avoir à l'esprit que le montant d'un redressement URSSAF, peut être tel que son règlement peut être hors de portée de l'entreprise et mettre gravement en péril son équilibre économique.

En outre, la durée de ce refus de l'URSSAF, en cas de non-paiement, est totalement incompatible avec le fonctionnement de l'entreprise vis-à-vis de ses clients puisqu'il peut aller, de plusieurs mois, dans le cas général, à plusieurs années, en cas de suspicion de travail dissimulé.

RÉGLEMENTER LE TRANSPORT LÉGER AU NIVEAU EUROPÉEN

► **MESURE** Lorsqu'une entreprise de transport étrangère travaille de manière répétitive, régulière et continue sur le territoire français, elle doit être inscrite au registre des transporteurs en France. Le transport léger (véhicule de moins de 3,5 tonnes) lui ne fait aujourd'hui l'objet d'aucune réglementation européenne spécifique.

La Profession fait donc le constat d'une concurrence faussée par certains transporteurs légers étrangers, lesquels, non-soumis à une quelconque réglementation européenne spécifique, parviennent à récupérer des marchés sur le territoire français.

La Profession demande que soit adoptée, au niveau européen, une véritable réglementation de l'activité de transport léger, constitutive d'un véritable cadre juridique de cette activité.

► **OBJET** Réalisation d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises, et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents Traités de l'Union européenne.

► **MOTIF** Le règlement européen 1071/2009 sur l'accès à la profession de transporteur routier a fixé une nouvelle condition d'accès à la Profession : la condition d'établissement. Celle-ci consiste en l'obligation pour une entreprise d'être « établie de façon stable et effective dans un État membre ».

En droit français, l'exigence d'établissement a été introduite dans le Code des transports à l'article L3211-1 concernant le transport de marchandises. Elle s'applique à l'ensemble des entreprises du secteur du transport routier. L'entreprise doit pouvoir disposer dans l'État membre dans lequel le ou les véhicules sont enregistrés de locaux administratifs et d'installations techniques appropriées.

Cependant, le critère d'établissement est complexe : en effet, l'application concrète de la notion d'établissement implique que cette situation se déroule, non sur une unique opération, mais sur des opérations répétées dans le temps.

Le critère d'établissement ainsi défini s'avère insuffisant à garantir une concurrence saine et loyale dans le secteur du transport léger en l'absence de cadre juridique global propre à ce secteur.

Les pouvoirs publics, avec l'aval de Bruxelles, ont étendu les règles sur le cabotage aux véhicules de -3.5 tonnes, (par le biais de la loi contre le dumping social et la concurrence déloyale). C'est un premier pas.

Cependant, pour la Profession, seule la mise en place d'un cadre européen juridique spécifique à l'activité du transport léger pourra permettre de réguler les opérations qui sont menées dans le cadre de cette activité, et, ce faisant, garantir les conditions d'une concurrence saine et loyale entre entreprises.

LANCER UNE RÉFLEXION SUR LE CABOTAGE

► **MESURE** Le cabotage est la faculté pour un transporteur européen titulaire d'une licence communautaire de réaliser un transport intérieur dans un autre État que celui où il a son siège social sans y être établi.

Le cabotage ne peut intervenir qu'à la suite d'un transport international, et consister en trois opérations de transport maximum dans un délai de 7 jours suivant le déchargement des marchandises ayant fait l'objet de ce transport international.

En 2012, la part du cabotage effectuée par les pavillons étrangers en France se montait à 4% de l'activité totale réalisée sur le territoire français. Le quart de ce cabotage est réalisé par le pavillon espagnol et 15% par le pavillon polonais.

La Profession considère le cabotage comme de la concurrence déséquilibrée dans la mesure où il permet à des entreprises, travaillant à des coûts sociaux et fiscaux moins élevés, de travailler directement sur des territoires où elles s'avèrent nettement plus compétitives.

Aussi la Profession réclame t-elle aux pouvoirs publics l'ouverture d'une réflexion européenne sur le cabotage.

► **OBJET** Réalisation d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents traités de l'Union européenne.

► **MOTIF** Certaines autorités de contrôle françaises entendent considérer que le détachement devrait s'appliquer dès la première opération de cabotage en France.

L'interprétation provient :

► d'une part qu'avant 2010 (application du règlement européen de 2009 sur l'accès au marché) des dispositions existaient qui prévoyaient toutes les modalités de détachement en cas de cabotage. Il faut préciser à cet égard qu'avant le Règlement européen de 2009 aucun délai précis n'était fixé pour le cabotage.

► d'autre part que, lorsque le Règlement européen sur le cabotage a été adopté, la réglementation française a été modifiée. Un décret du 19 avril 2010 indique qu'au-delà de 8 jours une déclaration de détachement doit être faite.

Pour certaines autorités de contrôle, cela sous-entendrait qu'en deçà de ce délai de 8 jours, les règles de détachement devraient s'appliquer.

Cela s'avérerait en contradiction avec la jurisprudence européenne dans la mesure où la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur routier doit relever du territoire où il exerce le principal de son activité. Appliquer pour quelques jours dans l'année les dispositions sociales d'une autre loi s'avère de plus dans la pratique très difficile.

De plus, d'autres initiatives européennes, comme en Allemagne, ont également pour objet de lutter contre les distorsions de concurrence engendrées par le cabotage.

A compter du 1^{er} janvier 2015, le Smic allemand s'appliquerait aux opérateurs allemands et étrangers qui effectuent des activités de transport sur le territoire allemand (cabotage, transports internationaux à direction et en provenance d'Allemagne, transit).

Ces initiatives nationales non concertées imposent de fait une démarche européenne si l'on veut éviter une remise en cause du principe de libre circulation des biens et des marchandises.

La Profession entend donc que les pouvoirs publics lancent une réflexion sur le cabotage au niveau européen.

ÉTABLIR UN RÉGIME EUROPÉEN DU TRAVAILLEUR HAUTEMENT MOBILE

► **MESURE** Aujourd'hui, à l'exception du règlement 561/2006 sur les temps de conduite et de repos, il n'existe pas de texte permettant d'homogénéiser les conditions d'exercice de la profession de conducteur routier d'un Etat-membre à l'autre. La Directive 2002/15 sur le temps de travail des conducteurs est transposée de manière très différente dans chaque pays. Ce qui signifie qu'au-delà des normes qu'elle pose et, en fonction de la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur, les conducteurs routiers ne sont pas soumis aux mêmes règles concernant la durée du travail.

En outre, les différentiels de salaires et de charges sont un facteur de distorsion de concurrence entre les entreprises en fonction de leur localisation en Europe.

Il faut donc à la fois clarifier les critères déterminant la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur international, et élaborer au niveau européen, tout un ensemble de règles sociales, mettant les conducteurs et les entreprises, à un même niveau de concurrence.

La Profession réclame un régime européen spécifique clarifiant la situation sociale du travailleur hautement mobile.

► **OBJET** Améliorer les règles de concurrence entre les entreprises de transport routier en Europe, en évitant le dumping social.

► **MOTIF** Le conducteur est à l'international amené régulièrement, à partir du pays où l'entreprise employeur est établie, à réaliser des transports sur le territoire de plusieurs Etats-membres. Par le règlement sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la loi applicable à son contrat de travail est la loi choisie par les parties. Le plus souvent il s'agira de la loi du siège de l'entreprise employeur.

Cependant la Cour de Justice des Communautés Européennes, dans un arrêt du 15 mars 2011 (arrêt Koelzsch) a indiqué qu'en réalité il convient d'examiner dans quel pays le travailleur s'acquitte de ses obligations à l'égard de son employeur.

Cette jurisprudence présente le défaut de créer une incertitude juridique : on ne peut donc réellement déterminer quelle devrait être la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur international qu'après qu'il a été exécuté (a posteriori), et en cas de litige.

Aucun texte ne permet de savoir a priori quelle est la loi sociale applicable au contrat de travail de ces salariés, dans les situations complexes, où ces salariés exercent successivement sur le territoire de plusieurs Etats-membres.

Le support législatif manquant est celui qui permettrait de déterminer à l'avance quelle est la loi sociale applicable au salarié mobile qui est amené à exercer son activité sur le territoire de plusieurs Etats-membres.

Par sécurité juridique des facteurs de détermination de cette loi devraient être définis.

Ceci peut se faire par un complément de la Convention de Rome de 1980 sur les relations contractuelles qui préciseraient les critères de rattachement du contrat de travail à telle ou telle loi.

DÉFINIR LA SOUS-TRAITANCE ÉTRANGÈRE

► **MESURE** Actuellement la plus grande confusion règne sur l'appréciation des relations entre une entreprise française et sa ou ses filiales étrangères dans le transport routier de marchandises. Ces filiales ont été créées lors de la conquête de nouveaux marchés dans des pays membres de l'Union européenne et pour assurer des trafics internationaux.

La Profession réclame la publication d'un texte réglementaire relatif à la sous-traitance étrangère afin de préciser ce qui est licite ou non en matière de recours à la sous-traitance étrangère.

► **OBJET** Permettre une clarification des règles en matière de sous-traitance étrangère et sécuriser juridiquement les entreprises.

► **MOTIF** Rappelons que, faute de compétitivité, le pavillon routier français s'est effondré de près de 70% en 20 ans. Certaines entreprises françaises pour conserver une présence sur le transport à l'international ont donc fait le choix d'ouvrir des filiales dans d'autres États membres. La maison-mère française peut donc sous-traiter à des salariés de ses filiales européennes la réalisation de transports internationaux.

Dans le transport routier, la création de filiales à l'étranger est encadrée par le règlement européen 1072/2009 sur l'accès à la Profession.

Les salariés des filiales sont normalement soumis à la loi sociale du siège de l'employeur, à savoir, la loi du lieu d'établissement de la filiale. Le règlement européen 561/2006 sur les temps de conduite et de repos permet également l'application de la loi de résidence habituelle du conducteur. Il s'agit de la loi du pays où il réside de façon habituelle, et à condition qu'il retourne régulièrement chez lui.

La jurisprudence européenne a cependant tempéré ce principe en 2011. L'arrêt Koelzsch du 15 mars 2011 rendu par la CJCE (Cour de Justice des Communautés Européennes) pose comme principe que la loi applicable au contrat de travail d'un conducteur international est la loi où il exerce le principal de son activité.

Certaines inspections du travail, à l'occasion de contrôles de la maison-mère française, ont requalifié des contrats de sous-traitance étrangère (par le biais de filiales étrangères) en contrats de travail et ont poursuivi les entreprises pour travail dissimulé. Parallèlement les URSSAF procédaient à des redressements sur les cotisations qu'aurait dû acquitter la maison-mère sur les salariés des filiales.

Les interprétations en vigueur par l'administration française semblent donc parfois en contradiction avec les textes européens.

Aussi est-il urgent que l'administration française produise un texte réglementaire ou un guide s'appuyant sur les règles européennes et clarifiant les règles à respecter en matière de sous-traitance étrangère.

HARMONISER LES CONTRÔLES

► **MESURE** Pour garantir la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne, il est nécessaire que toutes les législations européennes applicables dans le transport routier de marchandises soient respectées de manière cohérente dans tous les Etats membres. Les infractions doivent être repérées de façon efficace à l'occasion des contrôles puis sanctionnées.

Les Etats membres de l'Union européenne doivent à cet effet être en capacité de mieux coopérer sur le plan transfrontalier.

Afin de renforcer la coopération entre les Etats membres, les initiatives actuelles de coopération devraient être rassemblées au sein d'un groupement européen de coopération territoriale, conformément aux modalités prévues dans le règlement 1082/2006CE.

La Profession réclame ainsi la création d'une agence européenne de contrôle en matière de transport routier.

► **OBJET** Réalisation d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises, et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents Traités de l'Union européenne.

► **MOTIF** Le contrôle est une dimension majeure de l'applicabilité des règles européennes. Trop souvent ces dernières années, les réglementations adoptées souffrent de différences d'interprétation entre Etats membres, auxquelles s'ajoutent de notables différences de priorité et de sanctions.

Viser à une « agence européenne de contrôle » en transport routier, ou à tout le moins à un groupement européen de coopération territoriale favoriserait l'échange entre les corps de contrôle des différents états membres, l'harmonisation des procédures, et au final une meilleure égalité de traitement des entreprises sur l'ensemble du territoire européen.

Certains Etats membres s'avèrent très réticents à cet objectif, dans la mesure où le contrôle est une activité régaliennne, relevant de la souveraineté des Etats. Sans remettre en cause les prérogatives des Etats membres, une meilleure coordination des corps de contrôle est indispensable pour une activité dont la principale caractéristique est la mobilité, et qui a vocation à ne pas connaître de frontières.

Il est à noter également qu'avant même de parvenir à cette coopération à un niveau supra-national, une coopération entre services d'un même Etat membre s'avérerait indispensable : les entreprises sont en effet soumises à des contrôles de différentes administrations, qui ne communiquent pas toujours entre elles.

ÉTENDRE LES OBLIGATIONS DU TRANSPORT AUX MATÉRIELS AGRICOLES

► **MESURE** Pour éviter la concurrence déloyale des matériels agricoles, ceux-ci doivent être soumis impérativement à certaines obligations relatives à la profession de transport routier.

La Profession demande que les obligations en matière de formation du conducteur, contrôle technique, contrôle des temps de conduite et de repos, relatives au transport routier soient également applicables aux matériels agricoles (tracteurs) utilisés pour le transport pour compte d'autrui.

► **OBJET** Réalisation d'une saine et loyale concurrence entre les entreprises, et ce conformément aux objectifs poursuivis par les différents Traités de l'Union européenne.

► **MOTIF** Les matériels agricoles ne sont soumis à aucune des obligations pesant sur le transport routier. Ils bénéficient par ailleurs d'avantages fiscaux par rapport aux poids lourds (fiscalité sur le carburant notamment).

Les distorsions de concurrence sont patentées.

Or, dans le domaine du transport agricole ou sur les chantiers de travaux publics, l'usage de plus en plus fréquent de matériels agricoles est avéré.

Il convient donc de réduire les distorsions de concurrence par l'extension aux matériels agricoles de certaines obligations relatives au transport routier.

Annexe

Poids lourds	Tracteurs agricoles
Circulation	
PTRA maximal à 44T	Benne jusqu'à 50T
Contrôle routier surcharge et sanctions	peu ou pas de contrôle
Interdiction circulation locale, barrière de dégel	pas de contrôle
Limitation de vitesse sur réseau routier 90/80 km/h	limitation à 25 km/h mais 50 km par construction
Contrôle technique annuel du véhicule	rien
Obligation de l'affichage CO ₂ au 1 ^{er} octobre 2013	non soumis
Affichage pneumatiques	non soumis
Obligation du chronotachygraphe	non soumis
Carburant	
Gazole routier pour traction	
GNR pour moteurs auxiliaires	GNR obligatoire
Fiscalité	
Carburant : 43,19 € /hl	GNR : 2,20 € /hl
Taxe d'usage des infrastructures (taxe PL)	non soumis
Motorisation et classe environnement	
Euro VI	Tier 4 final
Social conducteur	
Permis PL et permis super lourds	Licence de transport
Formation profession et contrôle continue FIMO FCO	rien
Sanction : retrait de point permis de conduire	rien
Contrôle et sanction temps de conduite/repos par chronotachygraphe	rien

RÉGULER LES BOURSES DE FRET

MESURE Signature d'une charte professionnelle relative à la transparence des prix et des réglementations sur les bourses de fret. De même, leur qualité de courtier de prestation de transport doit être plus clairement affichée, et leur obligation d'information renforcée.

La Profession propose la signature d'une charte visant à la transparence des prix et des prescriptions réglementaires sur les bourses de fret.

OBJET Garantir la transparence des prix et des prescriptions réglementaires sur les bourses de fret.

MOTIF La sous-traitance est indispensable au fonctionnement du marché du transport, notamment pour absorber les pics d'activité. Il convient de distinguer deux types de sous-traitance : la sous-traitance spot et la sous-traitance longue durée.

La sous-traitance longue durée s'inscrit dans une logique partenariale sur un secteur géographique, ou une relation régulière entre une origine et une destination.

La sous-traitance « spot » vise plus à gérer un pic d'activité, traiter une opération de transport non régulière. Elle permet aussi de limiter les transports retours à vide.

Dans la sous-traitance spot, les bourses de fret jouent un rôle important du fait du nombre considérable de transactions journalières.

Les bourses de fret, quelles qu'elles soient, fonctionnent toutes sur le même modèle économique. Les offreurs et les preneurs sont tous des professionnels du transport (transporteurs ou commissionnaires) abonnés ou inscrits, qui paient pour accéder à ces bourses de fret. Le transporteur qui ne peut assurer lui-même un transport affiche une offre sur la bourse de fret indiquant la nature du transport et l'origine-destination, et éventuellement les exigences ou spécificités de ce transport. Aucun prix n'est affiché. Les transporteurs intéressés contactent en direct l'offreur.

En réalité, les bourses de fret sont des courtiers de prestations de transport, et des courtiers qui opèrent en ligne. En cette qualité, leur obligation d'information est significative : elles doivent à ce titre donner non seulement les éléments les plus complets pour la réalisation du contrat (nature de la marchandise, lieu exact de prise en charge, de livraison, délais...) mais également communiquer sur les éléments constitutifs du prix.

Régulièrement, il est fait état de prix très bas proposés sur les bourses de fret. En outre, régulièrement, les prescriptions législatives sur le prix de transport ne semblent pas respectées.

Sur ce marché particulier, la Profession doit donc porter une exigence de transparence des prix et faire en sorte que les prescriptions législatives et réglementaires soient clairement affichées. Un rappel systématique de ces dispositions ainsi qu'une référence aux coûts des transports tels qu'établis par le CNR seraient également envisageables.

Plus globalement, il serait souhaitable que soit affiché le prix auquel la prestation a été vendue, et qu'une sorte d'observatoire des prix moyens constatés soit mis en œuvre.

La signature d'une charte en ce sens entre les organisations professionnelles et les bourses de fret pourrait constituer une première étape dans cette démarche.

INTERDIRE LA PRATIQUE DES ENCHÈRES INVERSÉES POUR LES PRESTATIONS DE TRANSPORT ROUTIER

MESURE Depuis plusieurs mois, les acheteurs de transport recourent de plus en plus à la pratique des enchères inversées. En 2005, suite à la multiplication de cette pratique et des dérives constatées, des dispositions générales avait été intégrées dans le Code de commerce.

Ces dispositions visaient d'une part à encadrer les enchères inversées et à améliorer la transparence des enchères, et d'autre part à pénaliser les pratiques qui visaient à tronquer celles-ci.

La Profession avait déjà demandé à l'époque qu'il soit interdit de pratiquer les enchères inversées en matière de transport routier. Or, cette pratique n'a été interdite que pour l'achat de produits agricoles. Il convient d'étendre cette interdiction aux prestations de transport routier, du fait de son incidence en matière de sécurité routière et des personnels.

Si, à la suite de ces premières dispositions, il peut être constaté un recul de cette pratique, dans le domaine des transports routiers, il apparaît aujourd'hui une recrudescence de l'utilisation des enchères inversées.

Il est important de souligner que le législateur a été contraint également d'intervenir pour interdire la pratique des enchères inversées en matière de recrutement dans la mesure où des sites internet mettaient alors en concurrence les candidats à des emplois, et qu'était recruté celui demandant le salaire le plus bas !

Désormais, l'article L1221-4 du Code du Travail prévoit que « les procédures d'enchères électroniques inversées sont interdites en matière de fixation du salaire. Tout contrat de travail stipulant un salaire fixé à l'issue d'une procédure d'enchères électroniques est nul de plein droit ».

La Profession demande que, à l'instar de l'interdiction prévue pour les produits agricoles, les enchères inversées soient interdites pour les prestations de transport routier de marchandises.

OBJET Lutter contre les prix anormalement bas.

MOTIF La Profession a demandé de longue date l'interdiction des enchères inversées en matière de transport routier. En effet, du fait de l'utilisation de la voie publique, la prestation de service de transport ne peut être banalisée, et achetée comme un produit de consommation courante.

Les enchères inversées consistent à permettre au client de fixer un prix plafond pour une prestation de transport, et d'amener les transporteurs intéressés à offrir des prix de plus en plus bas.

Les modalités de fixation du prix de la prestation de transport sont également fixées précisément par le Code des transports (Article L3221-1 et suivants).

Notamment, il est prévu que le prix permette de couvrir un certain nombre de charges et en premier lieu « les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ».

Enfin, la pratique des prix anormalement bas est interdite par le Code des Transports L. 3242-2 du Code des transports et pénalement sanctionnée.

La Profession a toujours été attentive à la notion de juste prix du transport. Même si cette notion peut prêter à débat, il n'en demeure pas moins que le prix du transport ne doit pas avoir un impact négatif sur la sécurité tant des personnels de conduite, que des autres usagers de la route.

Or, un prix trop bas peut amener un opérateur de transport à enfreindre les règles édictées, en matière de temps de conduite des conducteurs routiers, de surcharge ou de vitesse des véhicules.

Les enchères inversées présentent l'inconvénient majeur de permettre au client

- ▶ de fixer le prix plafond, sans tenir compte des charges réelles supportées par le transport
- ▶ de tirer le prix toujours plus bas
- ▶ de négliger toute négociation commerciale
- ▶ de mettre en concurrence les transports sur le seul critère du prix de vente de la prestation
- ▶ de créer, par son immédiateté et l'émulation créée, de façon anonyme entre les candidats, un climat psychologique défavorable à l'établissement du prix adapté à la demande initiale. Gagner l'enchère peut primer alors sur toute autre notion rationnelle qui devrait amener un opérateur à cesser de participer à l'enchère.

Accepter un prix trop bas peut également amener le soumissionnaire à trouver des solutions visant à externaliser les risques et donc recourir à la sous-traitance, dans des conditions que l'on peut qualifier de dévoyée.

Annexe

La loi générale (article L442-10 du Code de commerce) dispose

I. Est nul le contrat par lequel un fournisseur s'engage envers tout producteur, commerçant, industriel ou personne immatriculée au répertoire des métiers sur une offre de prix à l'issue d'enchères inversées à distance, organisées notamment par voie électronique, lorsque l'une au moins des règles suivantes n'a pas été respectée :

1° Préalablement aux enchères, l'acheteur ou la personne qui les organise pour son compte communique de façon transparente et non discriminatoire à l'ensemble des candidats admis à présenter une offre les éléments déterminants des produits ou des prestations de services qu'il entend acquérir, ses conditions et modalités d'achat, ses critères de sélection détaillés ainsi que les règles selon lesquelles les enchères vont se dérouler ;

2° À l'issue de la période d'enchères, l'identité du candidat retenu est révélée au candidat qui, ayant participé à l'enchère, en fait la demande. Si l'auteur de l'offre sélectionnée est défaillant, nul n'est tenu de reprendre le marché au dernier prix ni à la dernière enchère.

II. L'acheteur ou la personne qui organise les enchères pour son compte effectue un enregistrement du déroulement des enchères qu'il conserve pendant un an. (...)

III. Les enchères à distance inversées organisées par l'acheteur ou par son représentant sont interdites pour les produits agricoles figurant sur une liste établie par décret, ainsi que pour les produits alimentaires de consommation courante issus de la première transformation de ces produits.

IV. Le fait de ne pas respecter les dispositions des I à III engage la responsabilité de son auteur et l'oblige à réparer le préjudice causé. Les dispositions des III et IV de l'article L. 442-6 sont applicables aux opérations visées aux I à III du présent article.

L'article 442-6 du Code de Commerce (article majeur en matière de régulation des pratiques commerciales) a été complété par ailleurs d'un article qui prévoit que :

« Lorsque la rupture de la relation commerciale résulte d'une mise en concurrence par enchères à distance par voie électronique, la durée minimale de préavis est double de celle résultant de l'application des dispositions du présent alinéa dans les cas où la durée du préavis initial est de moins de six mois, et d'au moins un an dans les autres cas. »

RETRAVAILLER LE CONTRAT-TYPE SOUS-TRAITANCE

▶ **MESURE** La sous-traitance est indispensable au fonctionnement du marché du transport, notamment pour absorber les pics d'activité. Il convient de distinguer deux types de sous-traitance : la sous-traitance spot et la sous-traitance longue durée. La sous-traitance longue durée s'inscrit dans une logique partenariale sur un secteur géographique, ou une relation régulière entre une origine et une destination.

La Profession demande la modernisation du contrat-type sous-traitance qui date de 2002

▶ **OBJET** Sécuriser les relations de sous-traitance de longue durée.

▶ **MOTIF** La sous-traitance de longue durée a vu son image se dégrader dans les années 1990, lorsque plusieurs contrôles des URSSAF et de l'Inspection du travail, ont abouti à la requalification des contrats de sous-traitance en contrats de travail.

Il était reproché à des sociétés « donneurs d'ordre » d'utiliser les sous-traitants comme des salariés tout en éludant l'ensemble des obligations attachées à un employeur. Se fondant sur les notions cumulatives de dépendance économique et de subordination juridique, ces affaires ont eu pour conséquences, outre les redressements de charges, une insécurité juridique totale. Comment distinguer la vraie sous-traitance d'un contournement des règles du Code du travail, tout en prenant en compte les spécificités du marché du transport routier ?

C'est dans ces conditions qu'a été élaboré le « contrat-type sous-traitance ». De nombreux contrats type existent en matière de transport routier. Ils ont vocation à régir les relations contractuelles entre les parties quand elles n'ont pas formalisé de contrats écrits. On les dits « supplétifs ».

Le contrat-type sous-traitance n'est pas à proprement parler un contrat-type mais plutôt un guide de rédaction d'un contrat écrit. Publié par décret en 2002, il est accompagné d'un guide pédagogique et d'un modèle de contrat.

En cas de silence du contrat écrit sur certaines clauses, il ne peut être appliqué par défaut par un juge en cas de litige, sauf sur un point : la durée de préavis de résiliation qui protège le sous-traitant d'une brusque rupture des relations commerciales.

S'il est un point sur lequel le contrat-type devait être amélioré ce serait donc sur le fait de contenir des dispositions plus affirmatives (et non plus des formules du type « les parties devront convenir... ») quitte à ce que les contractants qui souhaitent disposer autrement le fassent par un écrit.

Et sur le point du préavis de rupture, qui est au maximum de 3 mois, en fonction de l'ancienneté des relations commerciales entre le donneur d'ordres et son sous-traitant, il devrait pouvoir être relevé en cas de relations anciennes.

ÉTENDRE LE FCTVA AUX LOUEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS

MESURE Les collectivités locales font face à un défi de taille : continuer à assurer leurs missions de service public tout en maîtrisant mieux leur budget et leurs dépenses. Une extension des bénéfices du Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA) leur permettrait de profiter des avantages de la location longue durée des véhicules (et autres biens) en termes de compétitivité et d'efficacité.

La location de véhicules subit une discrimination fiscale liée à la non récupération de la TVA par les collectivités territoriales. Actuellement, via le FCTVA, les collectivités récupèrent 15,482% du montant TTC de l'achat des véhicules lorsqu'elles investissent et s'endettent pour leurs acquisitions. Lorsqu'elles font appel à des prestataires privés dans le cadre d'une délégation de service public pour certaines de leurs missions, comme le traitement des ordures ménagères par exemple, elles peuvent faire récupérer, au travers de leur délégataire, la TVA pesant sur la location ou le crédit-bail des équipements confiés au délégataire. En revanche, si ces mêmes collectivités exploitent en direct cette activité non soumise à la TVA et qu'elles font appel à la location pour gérer leur parc de véhicules, aucune récupération de la TVA n'est possible.

La Profession demande que l'accès au bénéfice du FCTVA soit rendu possible, sous certaines conditions, aux loueurs de véhicules industriels.

OBJET Faciliter l'accès au FCTVA par les collectivités locales pour la location de véhicules industriels.

MOTIF Les loueurs attendent tout d'abord que le FCTVA soit accessible aux locations de longue durée de plus de 3 ans sur la partie du loyer correspondant au financement du véhicule ; la partie du loyer correspondant aux services restant exclue car il s'agit de services « consommables ».

Le code général des collectivités territoriales en son article L.1615-2 dispose que les collectivités territoriales bénéficient d'une compensation de la TVA qu'elles acquittent sur une partie de leurs dépenses d'investissement : la collectivité doit acquérir le bien à l'issue de la location et ainsi enrichir son patrimoine pour bénéficier du FCTVA. Il suffit donc de trouver une solution de crédit-bail au travers de sociétés spécialisées ou des loueurs eux-mêmes pour financer la location et le rachat en fin de période grâce à un montage simple et légal.

Les loueurs souhaitent également l'élargissement du FCTVA à leurs prestations de service (entretien, gestions des pneumatiques...) qui traiterait toutes les solutions de gestion de parc au même niveau de fiscalité, les collectivités décidant alors sur les seuls critères de l'efficacité économique de chacune d'entre elles.

La conjonction de ces facteurs démontre que la location longue durée se révélerait être une solution permettant aux collectivités d'optimiser leurs coûts, par l'usage d'un matériel récent et entretenu, tout en ne supportant pas les frais induits par la gestion d'un parc vieillissant.

Par ailleurs, l'étalement du versement du Fonds au fur et à mesure de l'acquittement des loyers réduirait significativement son impact financier ainsi réparti et non plus versé en une seule fois. Il s'agit donc d'une mesure qui satisferait à la fois les collectivités locales et l'État dont le coût budgétaire d'attribution du FCTVA bénéficierait ainsi d'un étalement.

RÉTABLIR L'EXONÉRATION DU VERSEMENT TRANSPORT

MESURE Selon une instruction de l'ACOSS du 6 mars 1974, les caisses de congés payés n'étaient pas redevables du versement transport.

Cette position a été revue par lettre circulaire ACOSS n° 2011-0000103 du 27 septembre 2011.

La loi de financement de la sécurité sociale pour 2013 a modifié notamment les modalités de recouvrement de la contribution relative au versement transport en lui substituant un système de majoration calqué sur celui de la réduction Fillon. Ainsi, l'article 40 de la LFSS institue un nouvel article L. 243-1-3 du Code de la sécurité sociale qui dispose que ce sont désormais les employeurs affiliés aux caisses de congés payés qui acquittent de manière libératoire les cotisations et contributions FNAL et versement transport, majorées au titre des rémunérations qu'ils versent pour l'emploi de leurs salariés.

Un décret 2012-1552 du 28 décembre 2012 (JO du 30.12.2012) vient fixer à 11,50% le taux de ces majorations.

Cette disposition est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013.

Il apparaît clairement que cette réforme alourdit significativement la gestion administrative des paies dans les entreprises et génère un accroissement des charges sociales.

À la suite de contrôles effectués chez les employeurs affiliés, des erreurs ou oublis fréquents sont également constatés.

Ainsi, il est patent que la mesure introduite dans la LFSS 2013 n'a aucun effet sur le volume de la collecte.

La Profession demande le rétablissement de l'exonération du versement transport sur les indemnités versées par les Caisses de congés payés.

OBJET Faciliter la gestion administrative du personnel et rétablir un régime d'allègement de charges.

MOTIF Au plan administratif, le mécanisme de majoration d'assiettes n'est pas adapté aux différents régimes d'adhésion (régime obligatoire et régime facultatif) aux caisses de congés payés. Le cas spécifique des professions du transport n'a ainsi pas été pris en considération.

L'assiette de calcul des congés payés diffère déjà des autres assiettes de références par ses éléments constitutifs. Or la majoration de 11,50% vient encore en compliquer la gestion. En outre elle pénalise les entreprises qui accordent des avantages sociaux à leurs salariés – notamment le 13^e mois – et garantissent les droits de ces derniers en adhérant à des caisses de congés payés.

Par ailleurs, le rétablissement de cette exonération n'impacterait quasiment pas le montant de la collecte dans des professions peu éligibles. En effet, la taille des entreprises, leurs structures et la nature des emplois les dispensent souvent du versement de cette contribution.

Loin d'être un facteur de simplification, la situation nouvelle est synonyme d'accroissement de charges administratives et sociales.

PROMOUVOIR LE STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ (OEA)

MESURE Le règlement de la Commission européenne (RCE) n° 1875/2006 du 18 décembre 2006 introduit de nouvelles dispositions en matière de sécurité-sûreté régissant le commerce international. Il constitue, avec le RCE n° 648/2005 du 13 avril 2005, l'« amendement sécurité » et instaure un cadre de gestion des risques communs à tous les États membres.

L'Union européenne a mis en place un statut permettant d'accéder aux différentes facilitations douanières prévues par la réglementation et de favoriser la fluidité de la chaîne logistique internationale : le statut Opérateur Économique Agréé (OEA).

Un bilan chiffré, en date du 27 septembre 2013, classe la France au 3^e rang des pays de l'UE en matière de demandes et de certificats délivrés (984). En comparaison, l'Allemagne et les Pays-Bas affichent respectivement 6457 et 1431 certificats. Malgré ce résultat encourageant, des mesures incitatives sont attendues.

La Profession demande que les avantages liés au statut OEA soient plus marqués, particulièrement en simplifiant les procédures douanes/sûreté/sécurité auxquelles sont soumis les importateurs, les exportateurs et les opérateurs de transport internationaux (O.T.I.). Ces dispositions permettraient de rendre plus attrayante une démarche des entreprises vers le statut d'OEA.

OBJET Promouvoir, valoriser et simplifier la démarche de certification OEA pour les transporteurs routiers intervenant dans le pré et post acheminement. Faire de cette certification un réel avantage concurrentiel qui permette de faciliter et fluidifier les échanges sur les marchés internationaux.

MOTIF Le secteur du transport routier est actuellement dans une situation économique difficile, le pavillon français a subi un fort recul dans les échanges internationaux, les chiffres sont au plus bas. Les entreprises sont confrontées à une distorsion de concurrence vis-à-vis des partenaires européens (Pologne, Roumanie, Lituanie...), qui visiblement ne sont pas soumis aux mêmes réglementations et contraintes sociales et fiscales. Pour exemple, le manque d'harmonisation dans l'interprétation et l'application des textes relatifs à la certification OEA et notamment dans la sécurisation de la chaîne logistique internationale.

La certification doit être un réel avantage concurrentiel qui permette de faciliter et fluidifier les échanges sur les marchés internationaux.

La Profession demande que soit amélioré l'accompagnement des opérateurs vers une certification dont les avantages sont multiples :

- ▶ mise en place d'outils de lisibilité et de contrôle au sein de l'entreprise,
- ▶ réponse à l'une des conditions préalable aux appels d'offres,
- ▶ positionnement et reconnaissance internationale: La Suisse, la Norvège, le Japon et les États-Unis, Andorre et Saint-Marin reconnaissent désormais la certification OEA de l'Union européenne (négociations en cours avec la Chine, le Canada et Singapour),
- ▶ être prêt, lors de l'entrée en vigueur de l'application du code de l'Union en 2016, à satisfaire aux nouvelles conditions du commerce international.



LE TRM ENGAGÉ DANS UNE DÉMARCHÉ DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Quand on parle écologie, le camion est souvent montré du doigt, accusé d'être responsable de tous les maux. Cette idée reçue est pourtant bien loin de la réalité. Grâce à une démarche de développement durable initiée par la Profession il y a près de 25 ans, le TRM n'a cessé de progresser en matière de lutte contre les gaz polluants et les gaz à effets de serre (GES). Pour exemple, les poids lourds représentent aujourd'hui moins de 7% des émissions françaises de CO₂. Le tour d'horizon des avancées.

UNE DÉMARCHÉ, DES RÉSULTATS

Face aux nombreux enjeux environnementaux, le transport routier doit continuer à s'inscrire dans le cercle vertueux du développement durable. Relever les défis énergétiques et environnementaux, développer l'exigence de complémentarité des modes de transport est la seule attitude responsable.

En matière de développement durable, le transport routier est une partie de la solution et non du problème. Il y a 25 ans, le transport routier s'est résolument engagé dans une démarche de développement durable. La Profession a ainsi contribué à diviser par 3 le taux de présence des poids lourds dans les accidents, les dépenses énergétiques par tonne transportée ont baissé de 25%, les rejets de gaz polluant émis par le TRM ont été réduits de 80%.

Les résultats sont spectaculaires bien qu'encore trop souvent ignorés. L'effort doit être poursuivi sans relâche.

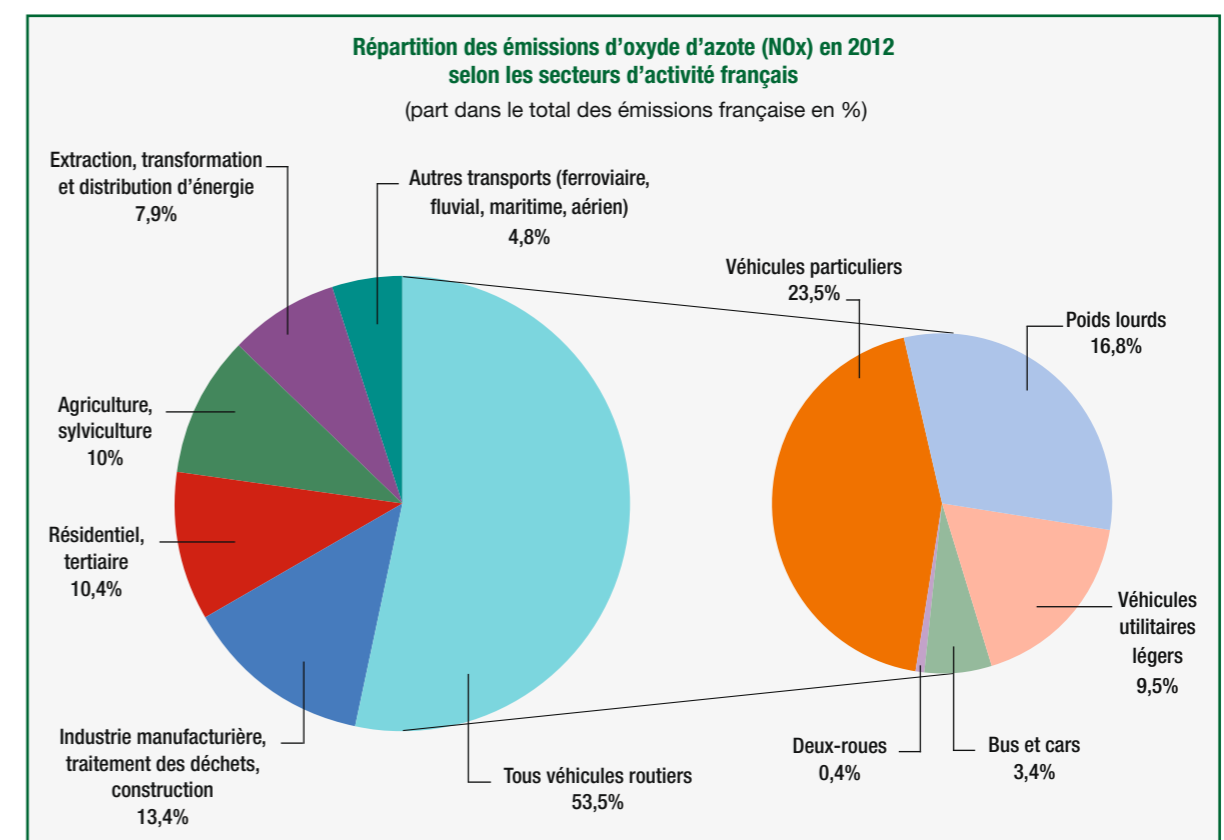
L'opinion commune voudrait que le transport routier ne paie pas ses coûts externes¹. Les partisans de cette thèse s'appuient sur des études souvent anciennes. Certaines études plus récentes démontrent pourtant le contraire.

Les gaz polluants fortement réduits

Les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets de gaz polluants² pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes européennes de plus en plus strictes s'appliquant aux poids lourds neufs. Son objectif est de limiter la pollution atmosphérique due au transport routier. Il s'agit donc d'un cadre différent de celui concernant la lutte contre les gaz à effet de serre (CO₂ notamment) responsables du réchauffement climatique.

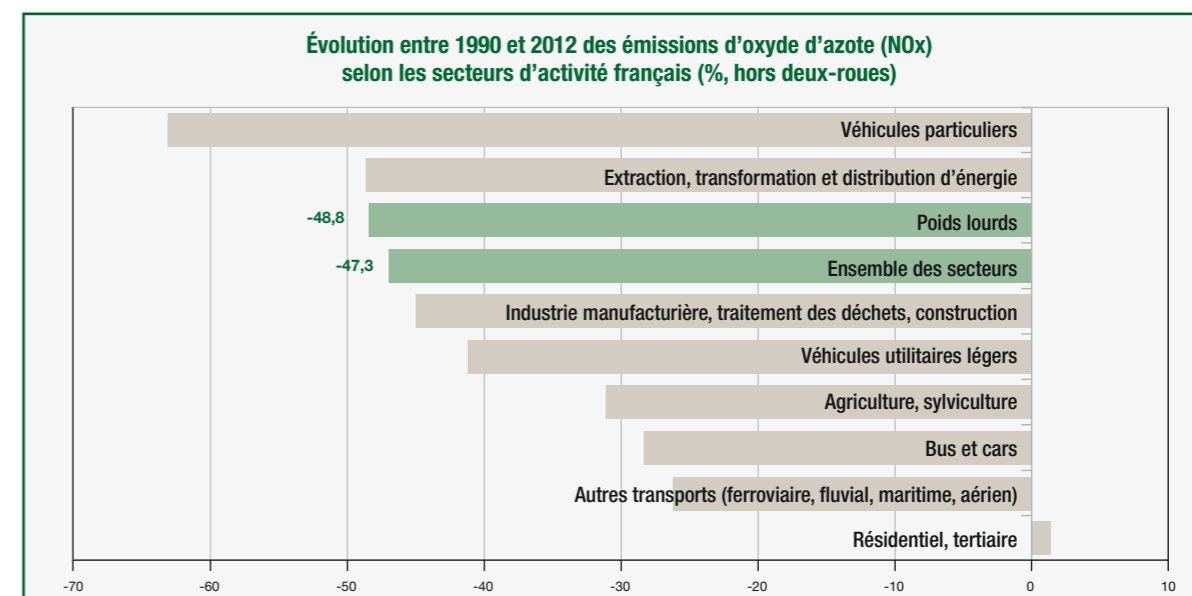
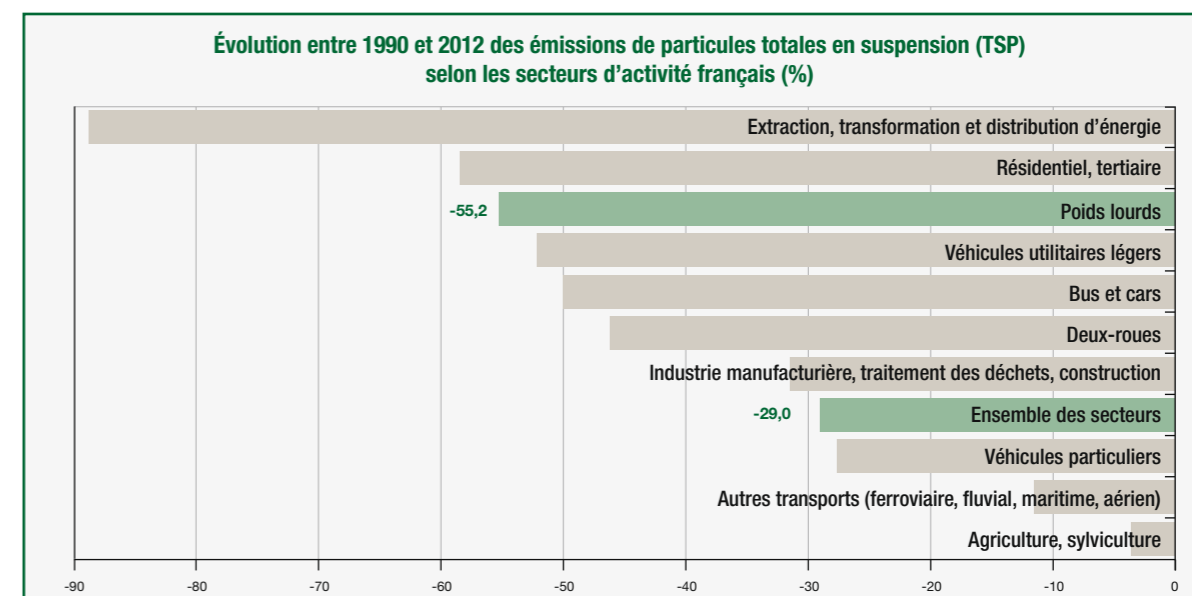
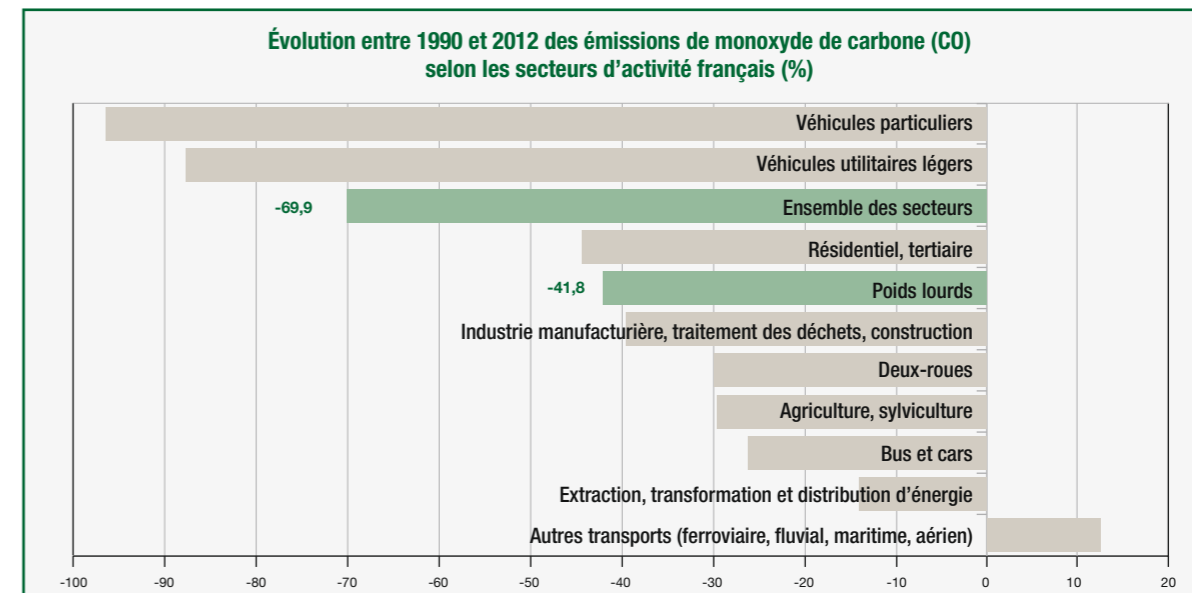
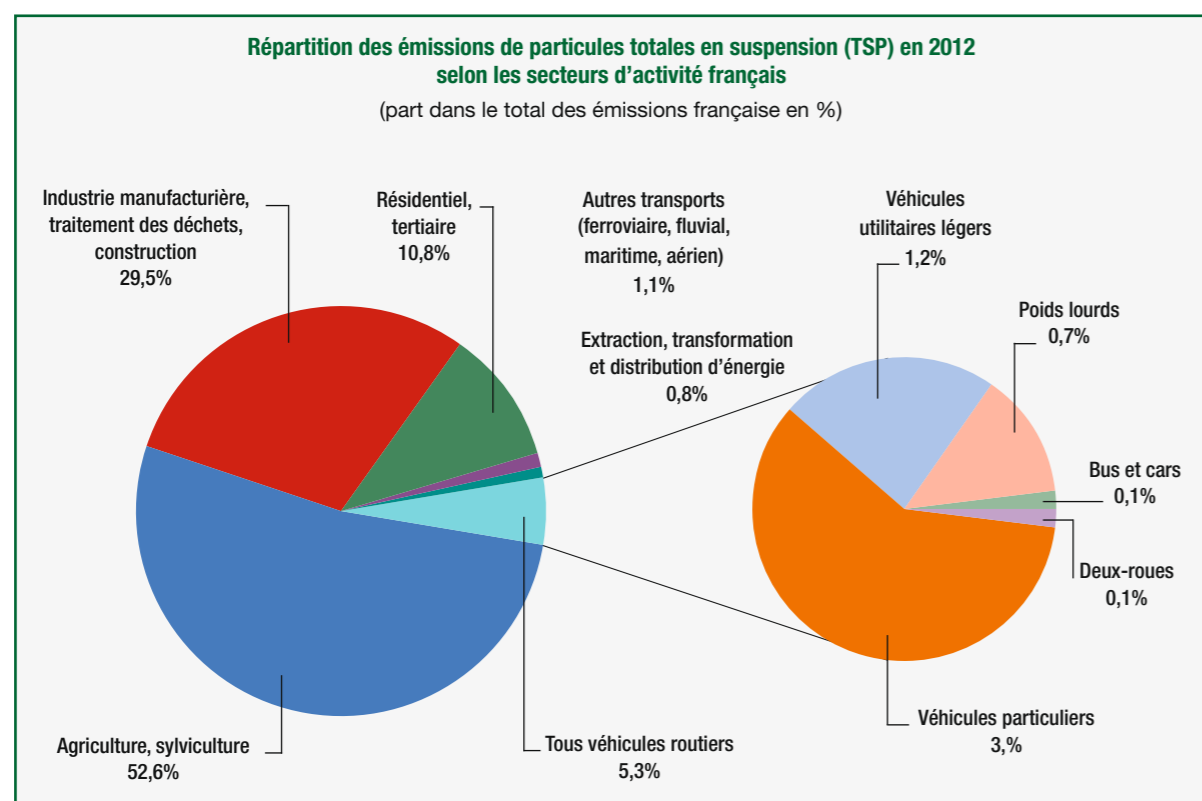
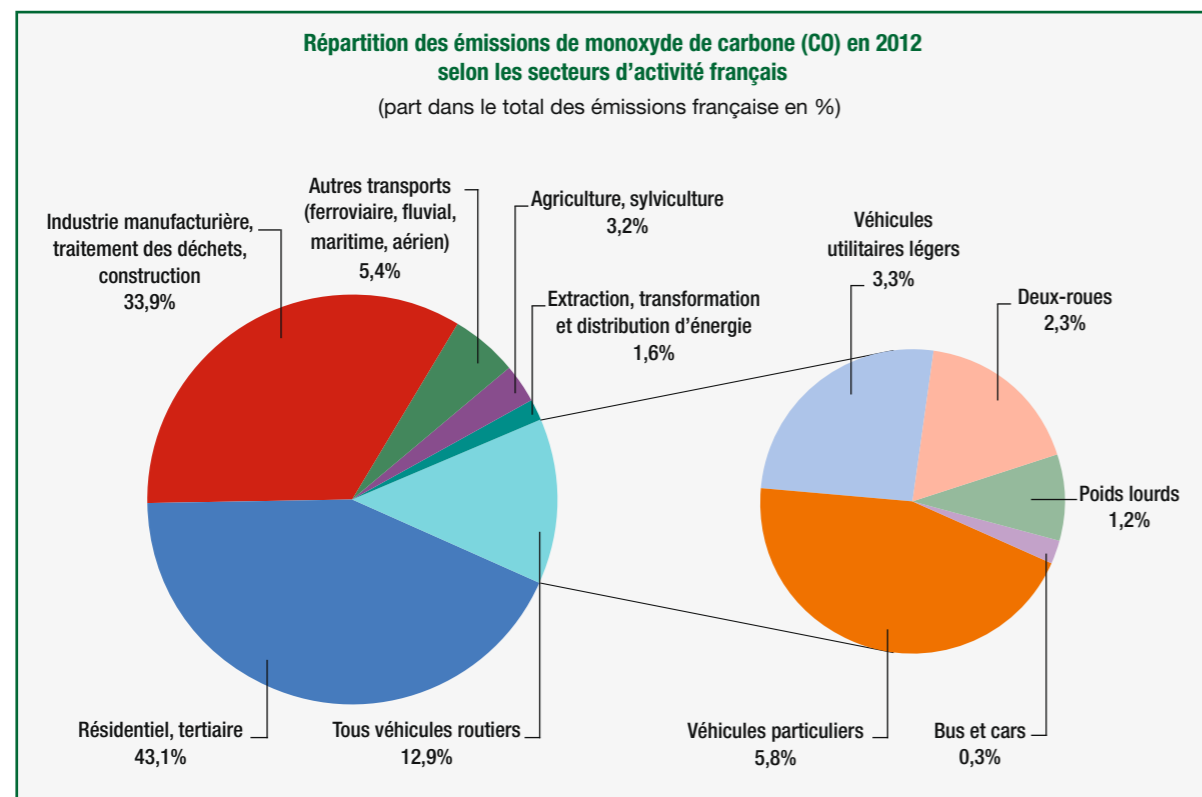
4 gaz polluants sont réglementés par l'Union européenne : les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC) et les particules (TSP).

France : limitations des émissions de substances dans l'air de la part des poids lourds français						
Nom de la norme EURO	Texte de référence (directive)	Date de mise en application (tous types)	Oxyde d'azote NO _x (g/kWh)	Monoxyde de carbone CO (g/kWh)	Hydrocarbures HC (g/kWh)	Particules (g/kWh)
EURO 0	88/77	01/10/1990	14,4	11,2	2,40	-
EURO I	91/542 (A)	01/10/1993	9,0	4,9	1,23	0,36
EURO II	91/542 (B)	01/10/1996	7,0	4,0	1,10	0,15
EURO III	1999/96	01/10/2001	5,0	2,1	0,66	0,13
EURO IV	1999/96	01/10/2006	3,5	1,5	0,46	0,02
EUROV	1999/96	01/10/2009	2,0	1,5	0,46	0,2
EURO VI	1999/96	31/12/2013	0,4	1,5	0,13	0,01
Évolution 2013 / 1990 ou 1993 (%)			-97,2%	-86,6%	-94,6%	-97,2%



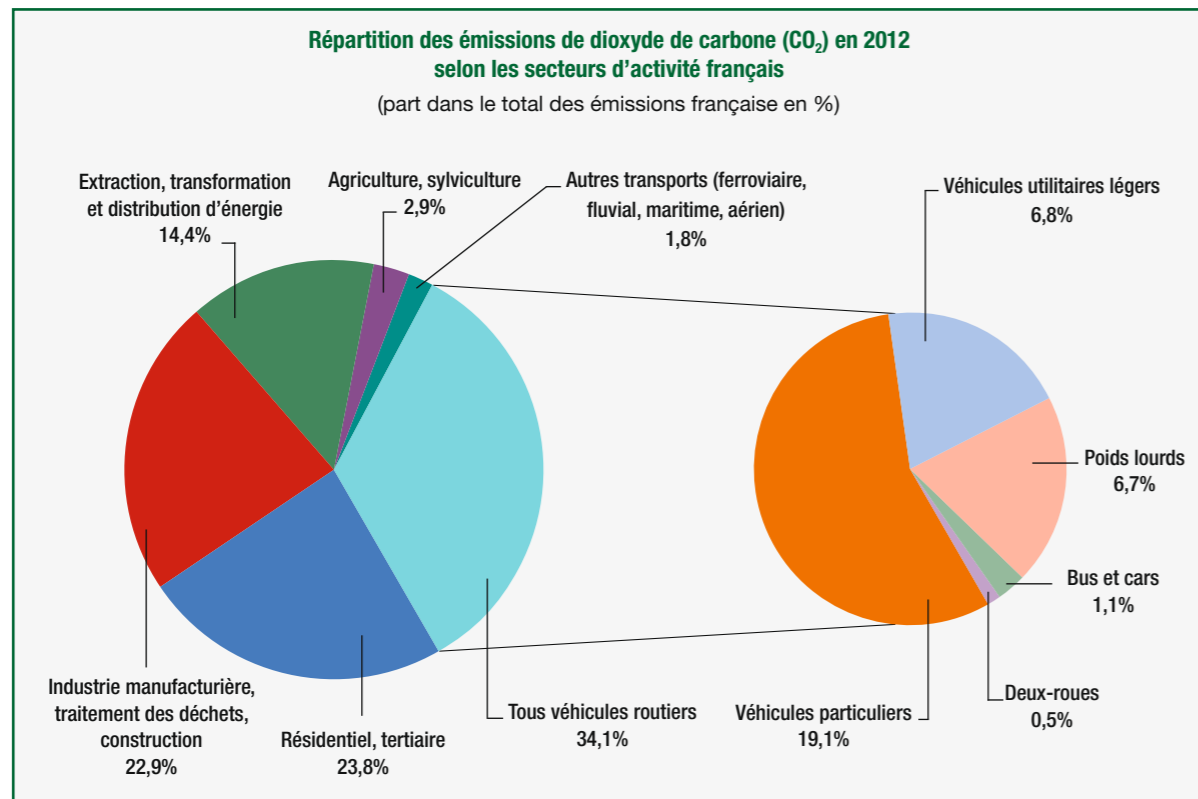
¹Les coûts externes du transport routier sont les coûts estimés des nuisances occasionnés par le transport routier à l'environnement (pollution, bruit, etc.) et à la société (accidents, congestion, etc.).

²Les gaz émis dans l'atmosphère sont de deux types : les gaz polluants ont des effets locaux sur la santé et les bâtiments (CO, NO_x, hydrocarbures, particules...). Les gaz à effet de serre, essentiellement composés du dioxyde de carbone (CO₂), retiennent le rayonnement solaire et participent ainsi au réchauffement climatique. Le gaz carbonique ou dioxyde de carbone provient essentiellement de la combustion des énergies fossiles et de la déforestation.

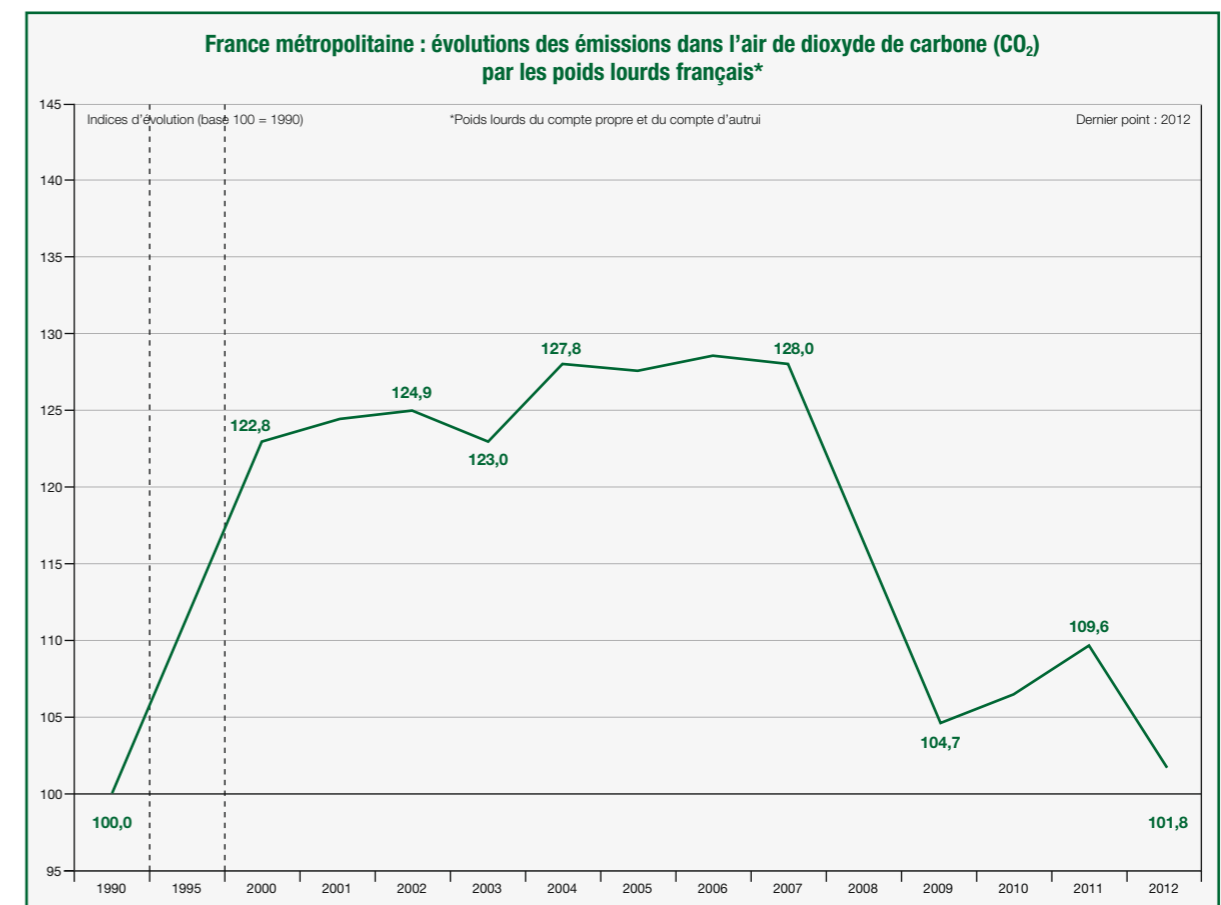
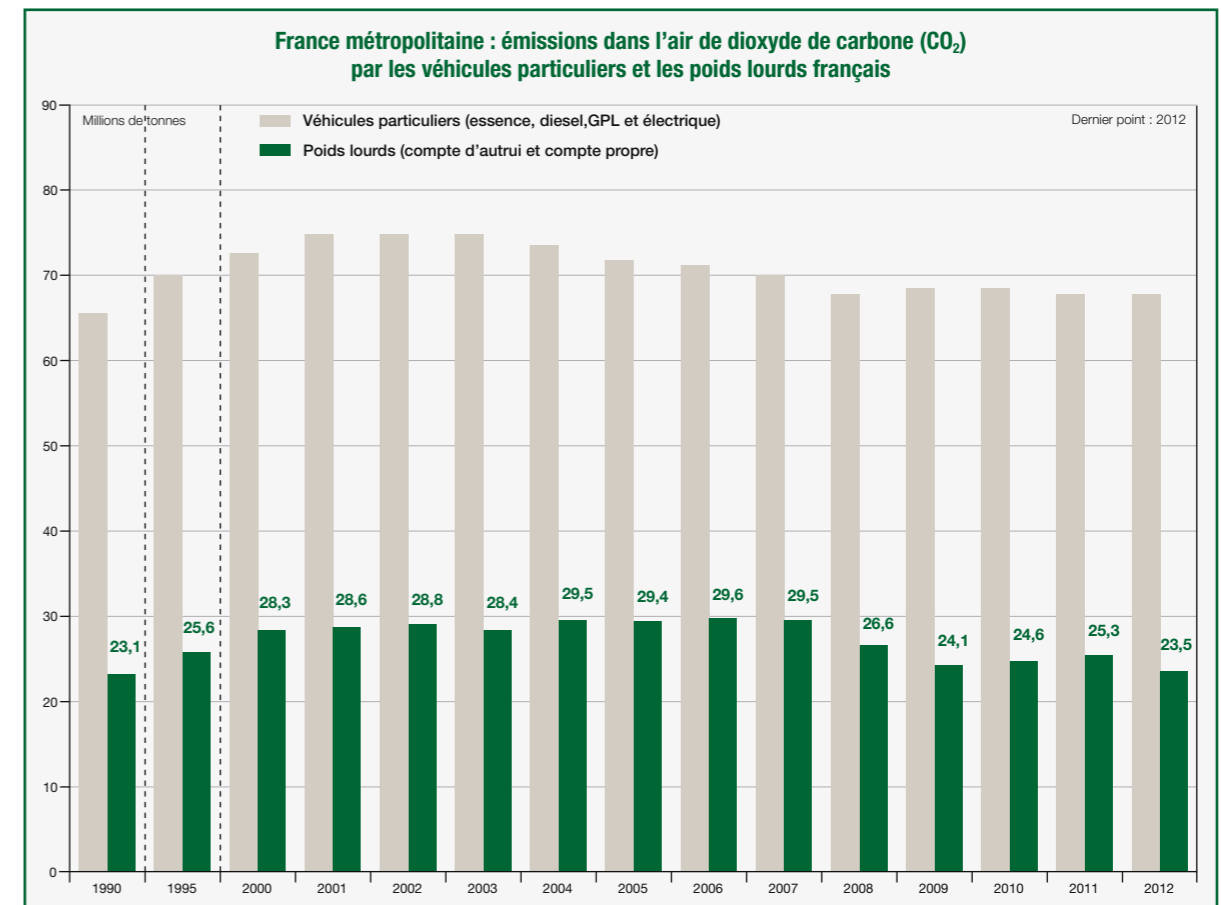
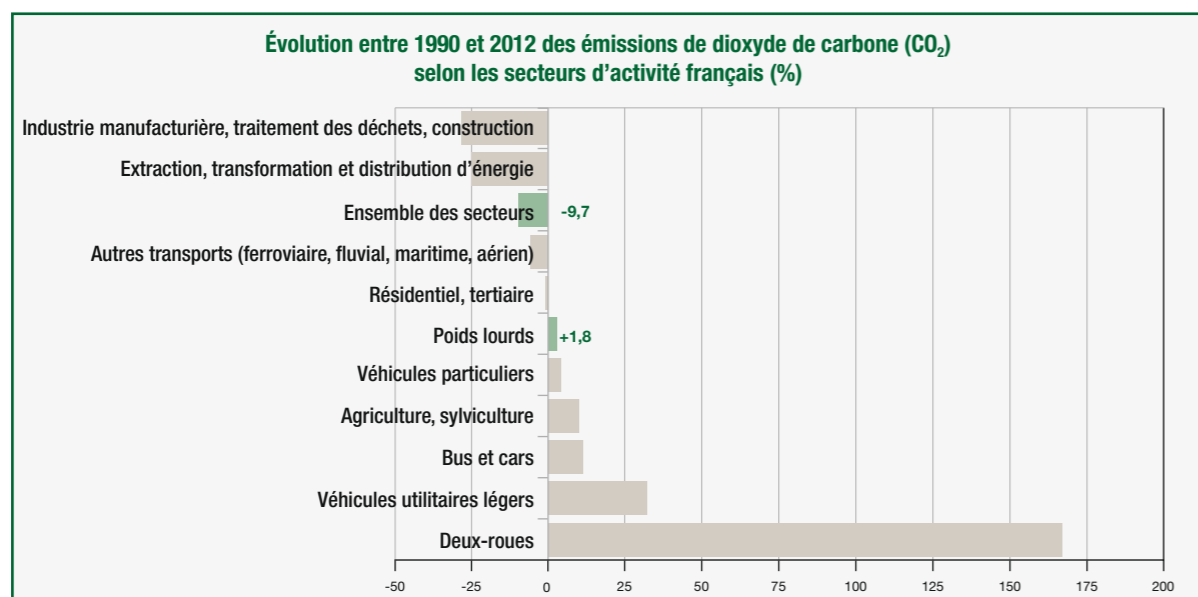


LA LUTTE CONTRE LES GAZ À EFFET DE SERRE

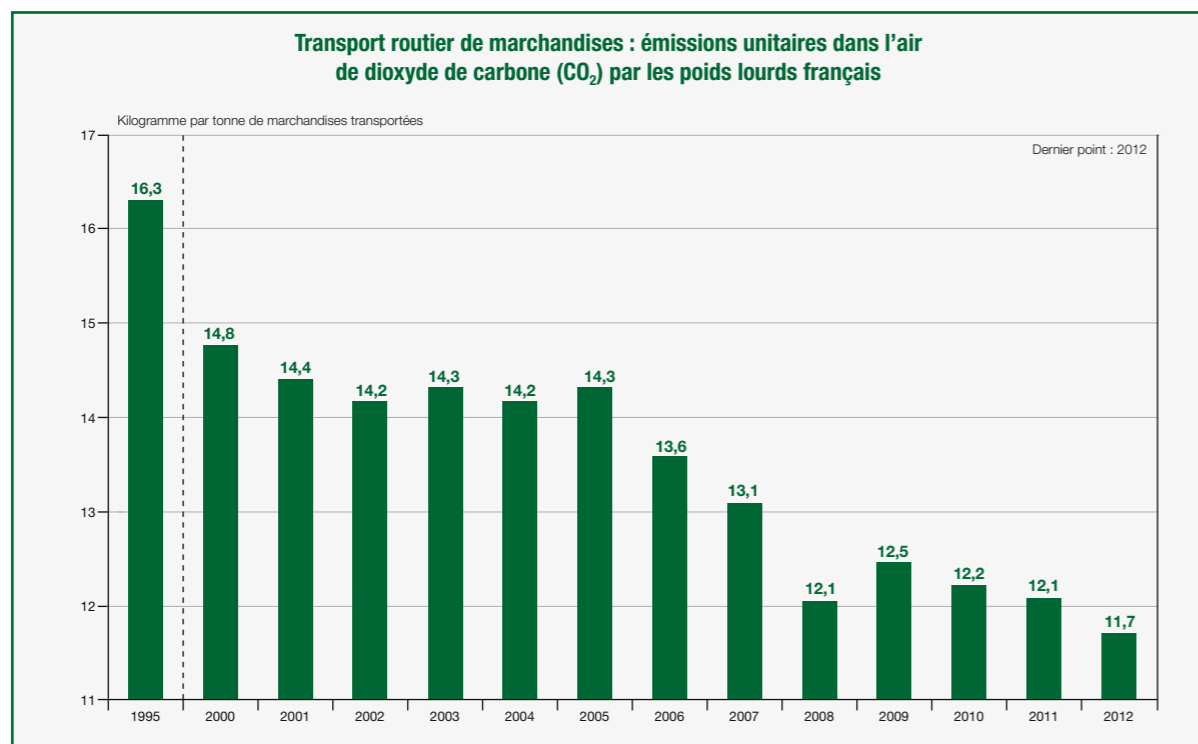
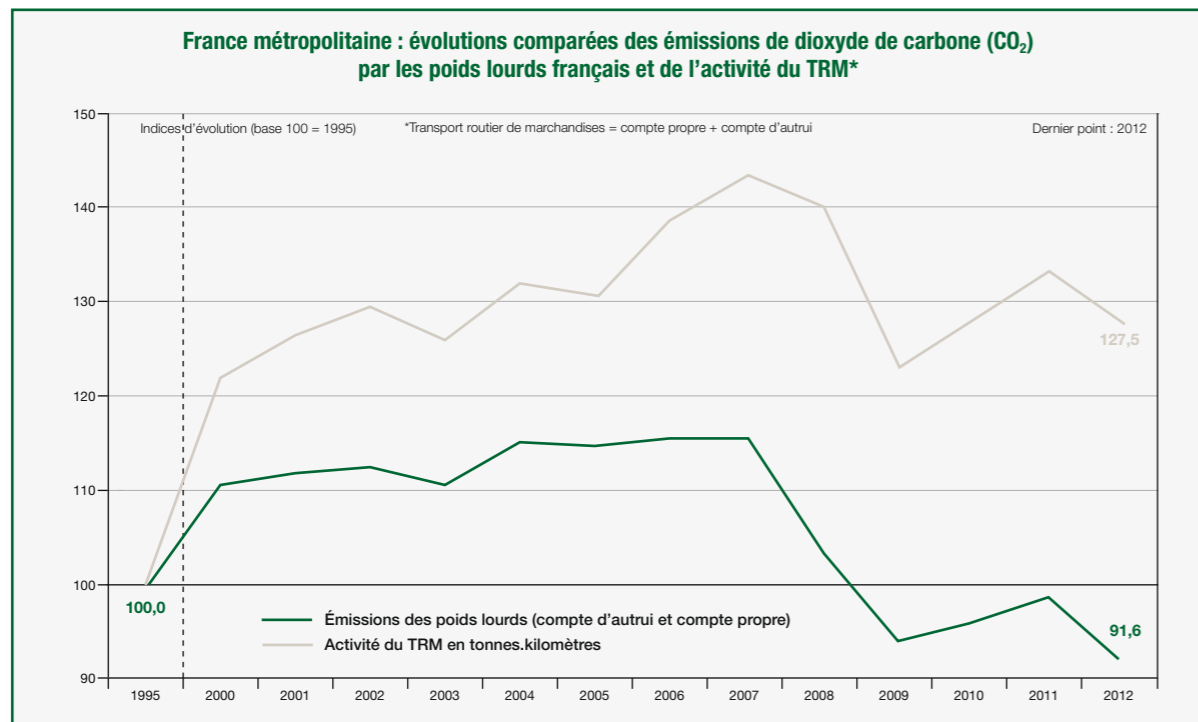
L'enjeu est aujourd'hui la réduction des gaz à effet de serre et donc notamment celle du CO₂ (dioxyde de carbone), principal responsable du réchauffement climatique. En 2012, si l'ensemble des transports routiers (voitures, deux roues, camionnettes, bus, poids lourds) émet 34,1% du CO₂ rejetés dans l'atmosphère en France, les poids lourds en produisent un cinquième, soit 6,7% de l'ensemble du CO₂ français loin derrière les voitures (19,1%).



En dépit d'une hausse du trafic poids lourds, les émissions de CO₂ des poids lourds sont restées quasiment stables entre 1990 et 2012 : +1,8%.



Dans la même période, la performance énergétique des poids lourds s'est grandement améliorée. En 2012, les émissions unitaires de CO₂ par les poids lourds français sont inférieures de 28,2% par rapport à leur niveau de 1995. Elles sont passées de 16,3 kg par tonne de marchandises transportées à moins de 11,7 kg par tonne de marchandises transportées.



L'organisation des transports, la conduite économique, les moteurs plus performants, la modernisation de la flotte, la formation des conducteurs, la composition des carburants sont les principaux outils de cette amélioration de la performance énergétique des véhicules.

La charte CO₂ des transporteurs

La charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent » continue de rassembler les entreprises dans une démarche de développement durable. Elle bénéficie de l'appui sur le terrain des délégués des organisations professionnelles et du réseau des chargés de mission CO₂ de l'AFT et de l'ADEME. Cette charte concrétise la volonté du secteur de lutter contre le changement climatique et plus précisément de réduire ses émissions de CO₂.

Pour les entreprises signataires, la charte d'engagements volontaires Objectif CO₂ représente :

- ▶ une réduction de la consommation de carburant ;
- ▶ une meilleure gestion du carburant grâce à la mise en place d'un tableau de bord de suivi des consommations ;
- ▶ un engagement dans une démarche structurante, source de mobilisation et de motivation du personnel ;
- ▶ une image d'entreprise moderne, respectueuse de l'environnement, s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

Grâce aux engagements et réengagements de plus de 1 000 entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs au niveau national, la démarche a déjà permis d'éviter l'émission de près de 1 000 000 tonnes de CO₂ en France depuis 2008.

Grâce à la démarche, les objectifs économiques de réduction de consommation de carburant rejoignent la volonté de protection de l'environnement.

Dans le transport routier, les impératifs économiques et environnementaux se conjugent.

ZOOM sur la question des externalités

Les camions causent des coûts (usure des routes, pollutions, etc.) pour lesquels ils ne paient rien directement. Mais ils paient indirectement, sous la forme d'impôts spécifiques (comme la TICPE ou la taxe à l'essieu) versés aux administrations. Ces impôts couvrent-ils bien tous ces coûts ? Beaucoup en France, sur la base d'études anciennes et discutables, pensent et disent que non.

L'étude du Professeur Rémy Prud'homme de 2013 montre qu'ils se trompent. En réalité, la question posée appelle des réponses plurielles parce qu'elle peut être abordée sous plusieurs angles. On peut distinguer trois approches, qui sont davantage complémentaires qu'alternatives. Les chiffres qui suivent se rapportent à 2011.

L'approche finances publiques

Cette approche consiste à se demander si les dépenses effectuées par les administrations pour les camions (essentiellement la création et l'entretien des routes) sont plus ou moins importantes que les impôts et taxes spécifiques payés par les camions aux administrations. Spécifique veut dire exorbitant du droit commun : l'impôt sur les sociétés ou la TVA sont des impôts de droit commun payés par toutes les entreprises ou tous les biens ; la TICPE est un impôt spécifique au transport routier.

Il est facile de répondre à la question pour l'ensemble du transport routier, poids lourds et véhicules légers confondus. En 2011, les dépenses des administrations s'élèvent à 16 milliards d'euros, les impôts spécifiques payés aux administrations à 38 milliards d'euros. Le taux de couverture de la route en général est donc de 240%, sans contestation possible.

Il est un peu moins facile de répondre pour les seuls poids lourds. On retient un coefficient d'équivalence de trois pour l'allocation des dépenses routières : 1 PL = 3 VP (véhicules particuliers). La connaissance du nombre de véhicules par km parcourus par les PL et par les VP permet d'évaluer la part des dépenses routières imputables aux poids lourds à environ 8% du total, soit 1,3 milliard d'euros. Le taux de couverture des coûts par les impôts pour les seuls poids lourds est donc d'environ 440%.

L'approche coûts complets

Cette approche compare les impôts spécifiques payés par les poids lourds aux dépenses routières et aux coûts externes causés par les poids lourds. Elle ne diffère de la précédente que par l'adjonction de ces coûts externes. On distingue cinq externalités : le CO₂, les pollutions locales (NOx, particules, etc.), le bruit, les accidents, la congestion. Les trois premières sont de véritables externalités, des dommages causés par les camions au reste de l'économie. On dispose d'estimations plus ou moins officielles du coût de ces dommages, qui varient considérablement (pour les pollutions locales et pour le bruit) avec le caractère urbain ou non urbain de la circulation. Le total de ces externalités s'élève à environ 2 milliards d'euros.

En ajoutant les 2 milliards d'externalités aux coûts d'entretien des routes de 1,3 milliards, on obtient des coûts complets de 3,3 milliards d'euros causés par les poids lourds, à comparer aux 5,7 milliards d'impôts spécifiques payés par ces mêmes poids lourds. Le taux de couverture s'établit à 170%. Ce taux est inférieur au taux de couverture des dépenses publiques, mais il reste six fois plus élevé que celui du fret ferroviaire.

L'approche coûts-bénéfices

Cette approche considère l'existence du transport routier de marchandises comme le résultat d'une politique, qui compare (ou additionne) quatre grandeurs générées par cette politique :

- ▶ Le surplus du producteur (les dépenses publiques) : -1,3 milliards d'euros
- ▶ Les externalités : -2,0 milliards d'euros
- ▶ Les recettes publiques additionnelles : +5,7 milliards d'euros
- ▶ Le surplus du consommateur, c'est-à-dire ici l'utilité créée par le TRM : +45,5 milliards d'euros.

Ce surplus est égal à la différence entre ce que les usagers du TRM seraient prêts à payer, tel que le révèle la courbe de demande, et ce qu'ils payent effectivement. Avec une élasticité-prix de la demande égale à -0,5, on calcule que ce surplus est égal à +45,5 milliards d'euros.

Soit un total de 50,2 milliards d'euros pour les bénéfices et de 3,3 milliards d'euros pour les coûts. Le taux de couverture des coûts par les bénéfices est donc de 1 500%.

Conclusion

Selon ces 3 approches, le taux de couverture des coûts des poids lourds par leurs impôts peut se résumer ainsi :

- | | |
|----------------------|--------|
| ▶ Finances publiques | 440% |
| ▶ Coût complet | 170% |
| ▶ Coûts-bénéfices | 1 500% |

Deux caractéristiques du trafic poids lourds en France expliquent ces résultats. L'une est qu'une part importante (40%) de ce trafic est réalisée sur les autoroutes concédées. Sur ces autoroutes, les camions paient des péages, mais ne causent aucun coût aux administrations. L'autre est que 85% de ce trafic est réalisé en zones non-urbaines, où le coût unitaire des externalités est dix ou vingt fois moindre que dans les zones urbaines. Dans tous les cas, les poids lourds paient plus, et souvent beaucoup plus, en taxes spécifiques que les coûts qu'ils causent à la société.

LES MESURES

Pour aborder la transition énergétique dans les meilleures conditions, la Profession a besoin du soutien de l'Etat. Pour préciser la démarche de développement durable et accompagner la transition énergétique du transport routier, des mesures s'imposent.

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU TRM

En matière de développement durable, le camion moderne, piloté par un personnel formé et qualifié n'est pas le problème, c'est la solution. Un nouveau seuil doit être franchi pour encourager le passage à l'éco-camion de demain, c'est-à-dire aux véhicules permettant de réduire drastiquement les émissions de gaz polluants. A ce stade de développement des technologies nouvelles de motorisation, l'intervention de l'Etat est nécessaire au plan financier et réglementaire pour favoriser les motorisations électriques et hybrides ainsi que la filière gaz naturel pour véhicules (GNV).

Il appartient donc aux pouvoirs publics d'accompagner les entreprises dans leur démarche de développement durable et dans leur transition énergétique.

Qu'est-ce que le GNV ?

Le Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) est le même gaz naturel que celui utilisé par les ménages et les industriels comme combustible (méthane à 97%).

Le GNV peut être distribué sous forme comprimée (GNVc) ou liquéfiée (GNL).

Dans la distribution sous forme comprimée, le gaz naturel provient de l'importation par gazoduc (Algérie, Russie,...) et circule en France par le réseau GrDF, mais peut aussi provenir de stations de méthanisation des déchets, c'est alors du biogaz (version décarbonée du GNV) qui peut soit être réinjecté dans le réseau GrDF, soit distribué en direct. Les véhicules s'avitailent dans les stations de compression (avec ou sans phase de stockage).

Dans sa forme liquéfiée, le gaz naturel est importé en France par bateau-tanker, puis stocké en cuve et transporté vers les stations d'avitaillement par camion-citerne. Sa chaîne de distribution est proche de celle du carburant diesel, à la seule différence des infrastructures nécessaires au maintien sous sa forme liquide à très basse température (-160°C).

GNV (Gaz Naturel pour véhicules)				
Provenance	Gaz Naturel importé par gazoduc		Biogaz issu de la méthanisation des déchets	Gaz Naturel Liquéfié importé par bateau-tanker
Circulation	Par réseau	Injecté dans le réseau gaz naturel	Par réseau dédié	Stocké en cuve à -160°C
Distribution	Station de compression (avec ou sans stockage)		Station de compression (avec ou sans stockage)	Stocké en cuve en station de distribution
Utilisation	Véhicules Gaz GNVc			Véhicules Gaz GNL

FAVORISER LA LABELLISATION « OBJECTIF CO₂ »

MESURE Depuis décembre 2008, la Profession s'est largement impliquée dans l'opération menée conjointement avec l'ADEME et le Ministère des Transports « Objectif CO₂ - Les transporteurs s'engagent ». Aujourd'hui plus de 1 000 entreprises sont inscrites dans cette démarche, avec à la clé une réduction des émissions de CO₂ de plus d'un million de tonnes en 5 ans.

Ces engagements menés par période de 3 ans permettent aux entreprises d'améliorer la maîtrise de leur consommation de gazole, principale source d'émission de CO₂ du véhicule, contribuant ainsi aux objectifs fixés par la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les entreprises les plus performantes en matière de réduction des émissions de CO₂ ne peuvent, à l'issue de l'ensemble des mesures mises en œuvre, s'engager plus avant dans une amélioration forte, l'essentiel des réductions ayant été déjà effectuées. Pour autant, il apparaît souhaitable de reconnaître le niveau de performance énergétique et environnementale atteint.

La Profession demande que l'effort consenti pour réduire l'impact environnemental de l'activité soit reconnu formellement par un label, délivré par les services de l'Etat, afin de certifier le niveau de performance atteint par l'entreprise. Le fonctionnement de ce système de labellisation des entreprises de transport doit pouvoir être financé dans le cadre d'un programme d'accompagnement CEE (Certificat d'Economie d'Energie). De plus, les entreprises labellisées devraient pouvoir bénéficier d'une bonification (doublement) sur les actions transport CEE standardisées, au même titre que la norme ISO 50001.

NATURE Passage d'une politique du développement durable fondée sur des engagements volontaires à des mesures incitatives contribuant à atteindre plus rapidement les objectifs de réduction de l'empreinte carbone de la circulation utilitaire.

MOTIF S'agissant des transports, les conclusions du Grenelle de l'Environnement de fin 2007 ont retenu l'objectif de réduire de 20% d'ici à 2020 les émissions actuelles de CO₂ de l'ensemble des transports en France (pour les ramener au niveau de 1990). Les objectifs européens et ceux de la loi sur la transition énergétique ont renforcé cette nécessité.

La Profession réalise déjà de nombreux efforts conduisant à une réduction significative de l'empreinte carbone de la mobilité utilitaire. Ceci se traduit notamment par l'acquisition de véhicules moins polluants, la mise en œuvre de formation à l'éco-conduite, l'adoption de dispositifs aérodynamiques (déflecteurs de tracteur), un suivi détaillé des consommations des véhicules, l'emploi de logiciels d'optimisation de tournée et de chargement, une maintenance adaptée des véhicules, l'usage de lubrifiants moteurs à économie d'énergie, des pneumatiques performants (re-creusage, rechapage, gonflage, géométrie).

« La charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ » nommée Objectif CO₂ s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO₂. Effet positif, cette démarche contribue à la réduction de la consommation de carburant et engendre de fait une économie de la charge de l'entreprise.

Cette démarche a désormais atteint son niveau de maturité et risque de connaître un essoufflement face aux exigences intrinsèques de progrès permanent requis par la charte : les entreprises les plus performantes se verraient dès lors exclues d'un dispositif, alors même qu'elles contribuent efficacement à l'objectif national de réduction des gaz à effet de serre. C'est pourquoi il s'avère indispensable d'apporter une réponse qui encourage le maintien de ces entreprises dans le dispositif « Objectif CO₂ », tout en reconnaissant le niveau de performance énergétique et environnementale atteint sous la forme d'un label.

Ce label, tout comme la démarche « Objectif CO₂ », doit demeurer volontaire et gratuit.

DÉVELOPPER L'UTILISATION DE VÉHICULES À MOTORISATION ÉLECTRIQUE

► **MESURE** La logistique urbaine correspond à l'acheminement dans les meilleures conditions des flux de marchandises à destination ou en provenance de la ville, pour l'approvisionnement des commerces et des citoyens dans le respect de l'équilibre de l'activité économique.

Cependant, les enjeux en matière de santé publique amènent aujourd'hui les collectivités locales à prendre des mesures restrictives en matière de circulation routière et à promouvoir les solutions vertueuses. C'est pourquoi ces collectivités locales (villes, communautés d'agglomérations ou régions) décident de mettre en place des chartes pour une logistique urbaine durable et/ou des réglementations spécifiques pour restreindre l'accès aux zones denses aux véhicules les plus polluants.

La Profession réclame des mesures d'aide à l'acquisition de véhicules à motorisation électrique dédiés à la livraison du dernier kilomètre.

► **NATURE** Permettre aux transporteurs de s'engager dans la lutte contre les émissions de particules et de GES et le bruit en soutenant financièrement l'acquisition de véhicules électriques de moins de 12 tonnes de PTAC pour les livraisons en zone urbaine dense.

► **MOTIF** Une des voies étudiées dans le cadre des chartes logistiques urbaines est d'inciter à l'électromobilité pour la livraison des marchandises dites « du dernier kilomètre ».

Le véhicule électrique présente de nombreux atouts : aucune émission polluante directe, de faibles émissions sonores, une chaîne de traction à haut rendement, des sources d'énergie primaire variées et des émissions de CO₂ potentiellement très faibles si l'électricité est produite à partir d'énergie renouvelable, nucléaire ou fossile avec captage et stockage du CO₂.

L'acquisition d'un véhicule électrique entraîne un surcoût à l'acquisition et à la maintenance de 40 à 50%, selon les types de véhicules et par rapport à une motorisation diesel. En outre, cela nécessite une réorganisation complète des schémas logistiques, l'autonomie de véhicules électriques étant, aujourd'hui encore, limitée à moins de 100 km.

Les surcoûts, liés aux investissements et à la réorganisation logistique, et les contraintes réglementaires, engendrées par ce changement de motorisation, rendent incertain le retour sur investissement pour les transporteurs.

De plus, l'utilisation de véhicules électriques est conditionnée au maillage d'un réseau de bornes de recharge, nécessitant un investissement pour le déploiement de ce réseau à la condition d'une perspective de demande soutenue.

Dans l'état actuel des types de véhicules proposés par les constructeurs, les motorisations électriques ne concernent principalement que les moins de 3,5 tonnes, autrement appelés Véhicules Utilitaires Légers (VUL) donc destinés à certaines filières marchandises, et ne peuvent être étendues, pour des questions de faisabilité technique, à des véhicules de plus gros gabarit.

Dans un souci de maintien et de développement de l'activité économique en zones urbaines denses, il est nécessaire que les pouvoirs publics incitent les transporteurs à acquérir des VUL électriques, afin d'encourager la progression de cette solution alternative au diesel. Cette incitation pourra être une prime à l'acquisition d'un montant pouvant varier de 10 à 20% du montant de l'investissement.

MISE EN PLACE D'UNE NORME EURO VI EEV

► **MESURE** Le GNV se positionne bien au-delà des exigences de la norme européenne Euro VI actuellement en vigueur.

La réglementation européenne interdit pourtant de subventionner l'achat de véhicules équipés de motorisation dont la norme est obligatoire (la norme Euro VI est obligatoire dans l'UE pour les poids lourds depuis le 1^{er} janvier 2014). Or, les véhicules à motorisation gaz sont à la norme Euro VI.

Les motorisations au gaz carburant devraient donc pouvoir bénéficier d'un label spécifique « post Euro VI » ou « Euro VI EEV ».

La Profession demande la mise en place d'une norme euro VI EEV permettant aux pouvoirs publics d'aider à l'acquisition de véhicules à motorisation gaz.

► **NATURE** Mesure de nature réglementaire

► **MOTIF** Les normes européennes d'émission, dites normes Euro, sont issues de Directives et Règlements européens qui fixent les limites maximales de rejets de polluants pour les véhicules roulants. Leur objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

La Directive initiale 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 a permis de mettre en place le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules.

La Directive 1999/96/CE a défini les caractéristiques des motorisations Euro V. En complément, dans son article 1^{er}, cette directive définit ce qu'est un véhicule plus respectueux de l'environnement (EEV : Enhanced Environmentally friendly Vehicle), c'est-à-dire un véhicule propulsé par un moteur qui respecte les valeurs limites d'émissions à caractère facultatif indiquées dans la directive (ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I). Le caractère facultatif donnant ainsi aux États la possibilité d'instituer des aides financières pour les motorisations EEV, même après la date d'application de la norme Euro V.

Cette Directive propose dans son article 7, la possibilité de révision pour abaisser les seuils du fait de l'introduction généralisée de nouveaux carburants de substitution.

C'est le règlement 595/2009 qui précise les règles d'émission de polluants pour les motorisations Euro VI. Cependant, il ne reprend pas, comme l'avait fait la Directive 1999/96, de seuil « EEV ». Les véhicules utilisant du gaz carburant entrent donc dans le champ de la norme Euro VI.

Cependant les considérants 10 à 17 du règlement 595/2009 précisent que les performances des motorisations devront tendre à la diminution sensible des polluants, et les articles 12 et 13 précisent que la commission est assistée par un comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM), qui peut émettre une recommandation visant à modifier le règlement selon de nouvelles données justifiées.

L'article 10 du règlement CE 595/2009 précise que les incitations financières ne peuvent s'appliquer aux véhicules neufs de la norme Euro VI que jusqu'au 31 décembre 2013.

Le paragraphe 4 de l'article 10 de ce règlement 595/2009 précise que « la Commission est informée des projets d'instituer ou de modifier les incitations financières visées aux paragraphes 1 et 2. »

Ce paragraphe permettrait peut-être aux pouvoirs publics français d'informer la Commission Européenne qu'ils souhaitent mettre en place une incitation financière, malgré la date de mise en service obligatoire, pour l'acquisition de véhicules Euro VI disposant de motorisations utilisant le gaz comme carburant, aux motifs avérés et communiqués au CTVM, que les émissions de polluants atmosphériques des Euro VI gaz sont bien plus basses que celles des véhicules diesel Euro VI.

AIDER À L'ACHAT DE VÉHICULES À MOTORISATION AU GAZ

MESURE Le gaz carburant (GNV) n'est pas un nouveau carburant, puisqu'il existe depuis plusieurs années. Il est cependant en phase de forte croissance depuis quelque temps, car il représente une réelle alternative au diesel, notamment pour les agglomérations denses qui cherchent des solutions aux dépassements de plus en plus fréquents des seuils de pollution aux particules.

La Profession est elle-même engagée dans une démarche de développement durable. L'accès aux technologies moins polluantes apparaît comme un des moyens les plus appropriés de réduction des nuisances du transport routier.

La Profession demande des mesures incitant à l'acquisition de véhicules utilisant le gaz naturel, alternative au diesel.

NATURE Permettre aux transporteurs de s'engager dans la lutte contre les émissions de particules et de GES en soutenant l'aide à l'acquisition de véhicules utilisant des technologies alternatives au diesel, notamment le GNV.

MOTIF Une des voies étudiées dans le cadre des chartes logistiques urbaines est d'inciter à l'utilisation de véhicules propulsés par des motorisations à gaz naturel (GNV) : dans sa forme comprimée (GNC) ou liquifiée (GNL).

L'acquisition d'un véhicule GNV entraîne un surcoût à l'acquisition et à la maintenance de +20% à +30%, selon les types de véhicules et par rapport à une motorisation diesel. Pour rappel, les coûts d'investissement pour un véhicule GNV sont en moyenne de 30% plus important que pour un véhicule diesel (ex. 26 tonnes gazole = 80 K€, 26 tonnes GNV = 110k€). Les coûts de maintenance sont aussi plus élevés d'environ 70% (6,8k€/an pour un 26t GO (ref. CNR) soit environ 11k€/an pour un 26t GNV) et la valeur résiduelle à la revente est à ce jour inconnue.

Cela nécessite également une réorganisation des flux logistiques. Les surcoûts engendrés par ce changement de motorisation rendent incertain le retour sur investissement pour les entreprises dans une période de forte pression sur les prix du transport.

De plus, l'utilisation du GNV est conditionnée au maillage d'un réseau de stations d'approvisionnement, les fournisseurs d'énergie ne pouvant investir dans le déploiement de ce réseau qu'à la condition d'une demande soutenue.

Face à de tels surcoûts et incertitudes, une incitation à l'acquisition est donc impérative pour un développement rapide de la flotte de véhicules industriels GNV en France.

Il est nécessaire que les pouvoirs publics incitent les entreprises de transport à acquérir des véhicules au GNV, afin de provoquer le déclenchement de la progression de cette solution alternative au diesel.

Cette incitation pourra être une prime à l'acquisition d'un montant pouvant varier de 5 à 10% du montant de l'investissement.

Annexe

Les performances environnementales du GNV

Exemple d'un moteur IVECO					
Emissions homologuées sur cycle WHTC (EuroVI)	en g/kWh				
	NOx	CO	NMHC	CH4	Particules masse
IVECO CURSOR 8CNG	0.14	2.53	0.08	0.012	0.0016
	-70%	-37%	-50%	-98%	-84%
Limites Euro VI	0.46	4.00	0.16	0.500	0.0100

Le GNV dispose donc, à rendements techniques quasiment identiques, d'une bien meilleure performance environnementale que les motorisations diesel, notamment en matière d'émission de particules et de NOx, éléments particulièrement sensibles dans les zones urbaines denses.

On peut aussi s'appuyer sur les recommandations du rapport de l'OPECST (Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Techniques) pour accorder, aux véhicules GNV/BioGNV, le statut de « véhicules écologiques » et les avantages correspondants tels ceux consentis aux véhicules électriques.

Enfin, la Commission européenne a adopté le 21 mai dernier une stratégie qui prévoit que les camions, les autobus et les autocars devront utiliser à la fois moins de carburant et émettre moins de dioxyde de carbone (CO₂). Une des options étudiées par la Commission pourrait inclure le « développement d'infrastructures modernes favorisant les carburants de substitution pour les véhicules utilitaires lourds, une tarification plus intelligente de l'utilisation des infrastructures, l'utilisation efficace et cohérente de la taxation des véhicules par les États membres et d'autres mécanismes fondés sur le marché. ».

Cette décision abonde dans le sens du soutien au développement des motorisations au gaz.

INSTAURER UNE FISCALITÉ AVANTAGEUSE EN FAVEUR DU GAZ NATUREL COMME CARBURANT

MESURE Les propositions de la filière transport de marchandises pour contribuer efficacement à la transition énergétique dans le transport, s'appuient notamment sur les recommandations du rapport de l'OPECST (Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Techniques) pour :

- ▶ Accorder aux véhicules GNV/BioGNV, le statut de « véhicules écologiques » et les avantages correspondants tels ceux consentis aux véhicules électriques,
- ▶ Contenir la fiscalité sur le GNV sur une période suffisante, au-delà de 2016, pour accompagner le développement de ce carburant vertueux.
- ▶ Prendre en compte le bilan carbone avantageux du BioGNV dans la TICPE
- ▶ Favoriser, notamment par des mesures fiscales dédiées, l'utilisation de véhicules GNV/BioGNV dans les flottes professionnelles (administrations et entreprises)
- ▶ Faire bénéficier le GNV de l'exemption sectorielle telle que celle accordée sur la TICPE accordée au gazole (taxis ; transport de marchandises ; transports publics).

La Profession demande le maintien dans le temps d'une fiscalité avantageuse pesant sur le carburant GNV.

NATURE Mesure de nature législative et réglementaire

MOTIF ■ La fiscalité du gaz naturel en général

Créée par la loi de finances de 1986, le régime de la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN, article 266 quinquies du code des douanes) a été modifié par la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007.

Les changements intervenus ont pour effet de soumettre à la taxe l'ensemble des consommations et de l'appliquer dès le premier kWh consommé. Dans le nouveau régime entré en vigueur le 1^{er} avril 2008, le taux de taxation reste identique à celui appliqué précédemment et s'établit à 1,19 € par MWh. Il concerne le gaz utilisé comme combustible.

■ La fiscalité du gaz utilisé comme carburant

Cependant, le gaz n'est pas soumis à la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel (TICGN) lorsqu'il est utilisé comme carburant (GNV – Gaz Naturel pour Véhicule) que ce soit sous sa forme gazeuse ou liquide, et il est exonéré de TICPE depuis le 1^{er} janvier 2008.

La TVA est appliquée à son taux général de 20%.

La loi de finance 2014 a cependant instauré une « taxe carbone » sur le gaz naturel utilisé comme carburant, à raison de :

Quantité / Fiscalité	2014	2015	2016
100 m ³	1,49 €	3,09 €	4,69 €

■ Comparatif gazole/GNV et de l'incidence de la fiscalité

	2014		2015			2016		
	gazole	GNV		gazole	GNV		gazole	GNV
Prix HT au litre*/m ³	1,10 €	1,00 €	Prix HT au litre*/kg	1,10 €	1,00 €	Prix HT au litre*/kg	1,10 €	1,00 €
Fiscalité au litre/m ³	0,0886 €	0,0149 €	Fiscalité au litre/m ³	0,1084 €	0,0309 €	Fiscalité au litre/m ³	0,1283 €	0,0469 €
Remboursement carburant pro**	0,05 €	-	Remboursement carburant pro**	0,0500 €	-	Remboursement carburant pro**	0,0500 €	-
Total HT au litre/kg	1,1386 €	1,01 €	Total HT au litre	1,1584 €	1,03 €	Total HT au litre	1,1783 €	1,05 €

*Hypothèse prix constant, prix à la pompe (CNR et GNVert). **Hypothèse d'une ristourne constante au prix plancher 2013.

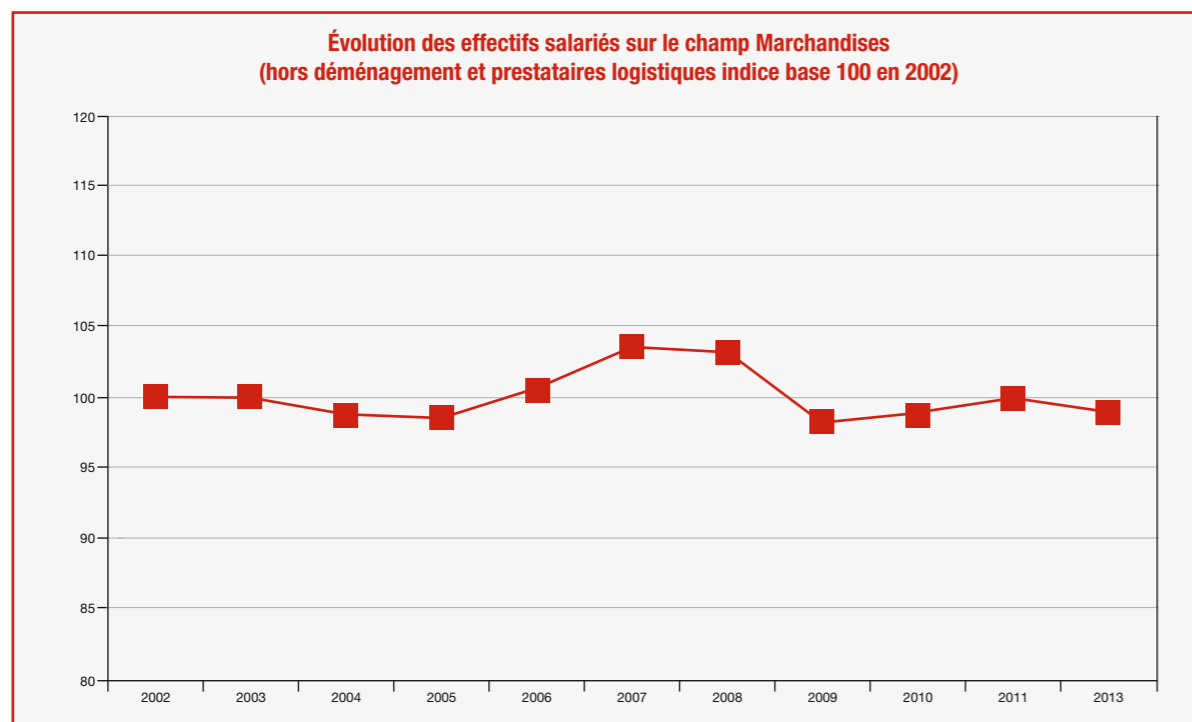
LE TRM : UN SECTEUR À FORT ENJEU POUR L'EMPLOI

Les fonctions transport et logistique représentent dans l'économie française plus de 1,5 millions d'emploi. Elles constituent l'un des tous premiers secteurs créateurs d'emploi. À ce titre, la formation constitue un élément clé incontournable.

UN SECTEUR OÙ L'EMPLOI EST STABLE

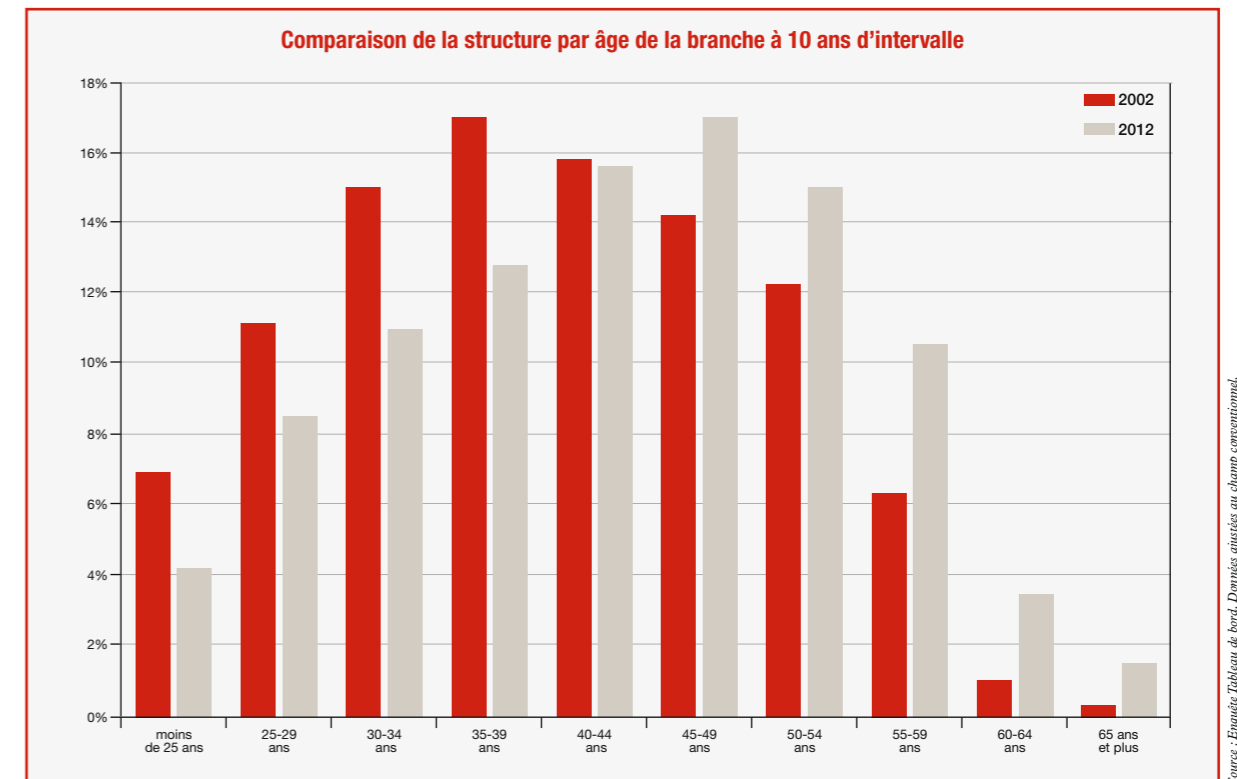
Le secteur du transport routier et des activités logistiques représente près de 650 000 emplois en France dans la seule branche transport. Ce secteur offre donc une large place aux jeunes, de tous niveaux, ainsi que de nombreuses possibilités d'évolution professionnelle. Pour les entreprises, la qualité du recrutement constitue un enjeu important pour assurer l'avenir.

Malgré le contexte économique général, les effectifs du transport routier de marchandises sont restés relativement stables sur les 10 dernières années.



VERS UN IMPORTANT RENOUVELLEMENT DES EFFECTIFS

Comme les autres secteurs de l'économie, le transport routier de marchandises est soumis au vieillissement de sa population. En 2002, la moitié des salariés de la branche avaient moins de 40 ans, alors qu'ils sont seulement 38% dix ans plus tard. Le nombre de salariés de 50 ans et plus a progressé de 8%.



Le taux de renouvellement, c'est-à-dire la part des plus de 50 ans sur le nombre total de salariés, illustre les départs à la retraite théorique dans les 10 années à venir. Avec un taux de 25%, le secteur du transport routier de marchandises devra renouveler au moins un quart de ses effectifs dans les 10 prochaines années.

L'enjeu des prochaines années

Pour le transport routier de marchandises, l'enjeu dans le futur sera donc d'embaucher pour faire face au développement des entreprises mais aussi de remplacer les classes d'âge partant à la retraite. Ainsi, chaque année, ce sont près de 30 000 nouveaux conducteurs routiers dont les entreprises françaises ont besoin pour renouveler leurs effectifs, mais également de nombreux jeunes qualifiés pour les métiers d'organisation, d'exploitation et de management.

Pour répondre à cet enjeu, le TRM devra attirer encore plus de jeunes et faire appel à une population féminine encore insuffisamment représentée.

La conjoncture actuelle permet de limiter – partiellement – les facteurs de tension sur le marché du travail. Toutefois, en cas de reprise économique, il est certain que la question des recrutements sera déterminante et nécessitera la pleine mobilisation de tous les outils de la branche : l'AFT, l'OPCA Transports, l'AFTRAL, ainsi que l'ensemble des partenaires concernés.

■ Une formation diversifiée

Avec de nombreuses formations de niveau CAP et Bac Pro, tant dans l'Education Nationale qu'au sein des Centres de formation d'apprentis transport - logistique (CFA TL), la Profession du Transport peut aussi offrir des emplois aux demandeurs d'emploi ou aux jeunes qui « décrochent » du système éducatif sans qualification et disposent d'aptitudes professionnelles.

Les métiers de l'exploitation et du management, correspondant à des formations allant du bac + 2 à bac + 6, représentent également des enjeux essentiels à la bonne marche des entreprises de Transport. Les formations des Ecoles ISTEELI (16 sites en France), de l'EST (Ecole Supérieure des Transports - Paris) ou des universités partenaires de l'AFT, nécessitent une mise à jour permanente des cursus de formation pour s'adapter aux évolutions des entreprises.

La Profession du transport routier étant souvent méconnue, elle doit sans cesse renouveler les actions d'information sur les métiers qu'elle offre, afin d'attirer vers elle les personnes, jeunes ou moins jeunes, les plus motivées et les plus aptes à répondre aux besoins des entreprises de transport qui évoluent dans un champ particulièrement concurrentiel.

Aussi, la FNTR, TLF et l'UNOSTRA se sont réunies pour rappeler, avec leurs partenaires formation, les enjeux de la formation professionnelle sur lesquelles elles entendent peser au cours des prochaines années.

UNE FORMATION BIEN STRUCTURÉE

La formation professionnelle et l'emploi sont au cœur des préoccupations de la Profession du transport routier depuis plusieurs décennies. C'est ainsi que dès 1957, elle a été une des premières branches professionnelles à structurer une politique de formation lui permettant de répondre aux besoins de croissance rapide du transport routier, et cela bien avant les premières lois de 1971 sur la formation professionnelle. Etablissant avec l'Education Nationale les premiers diplômes concernant le transport routier, puis pratiquant une politique active de soutien aux établissements scolaires préparant à ces diplômes, elle est aujourd'hui une profession exemplaire notamment par ce lien très fort établi entre l'Education Nationale et les entreprises de transport.

La Profession a été pionnière en Europe pour la création des formations initiales minimales de conducteur (les FIMO), ainsi que les formations continues obligatoires (les FCO), qui ont par la suite servi de référence à la Directive Européenne de 2003, étendant ce système de formation à l'ensemble des conducteurs professionnels des pays de l'Union à partir de 2009.

Ressentant également un besoin fort d'élévation du niveau de ses personnels, elle a créé des écoles professionnelles supérieures (les ISTEELI), qui ont aujourd'hui un taux de placement de plus de 90% des jeunes qui en sont issus. En matière d'apprentissage, les CFA TL (centres de formation d'apprentis - Transport Logistique) de la Profession, enregistrent des taux d'emploi de plus de 85% à l'issue du diplôme.

Les résultats sont là : chaque année 100 000 conducteurs suivent une formation continue, plus de 30 000 jeunes ou demandeurs emploi suivent une formation initiale de conducteur pour entrer dans le métier, et plus de 20 000 jeunes se préparent à un diplôme Transport-Logistique dans un établissement de l'Education Nationale, avec le soutien actif de la Profession.

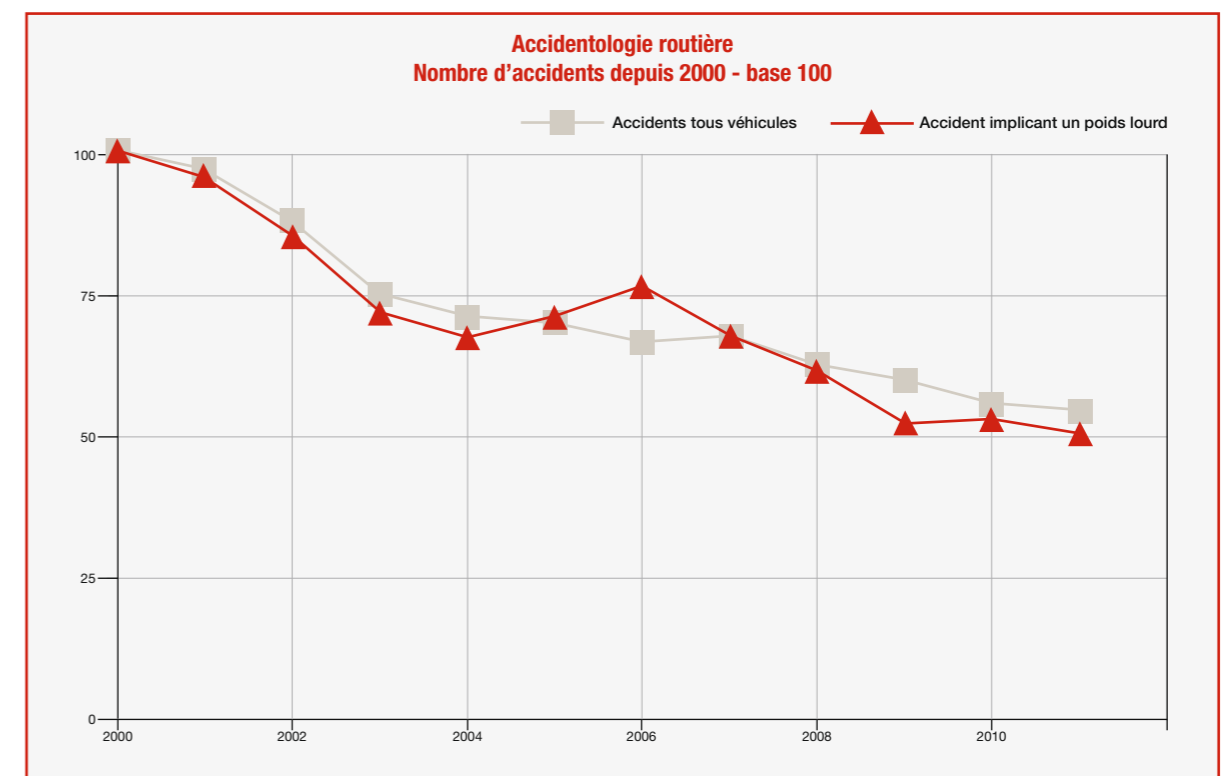
■ Des outils au service de la Formation

Pour cela, le transport routier a créé les outils nécessaires : l'AFT tout d'abord, l'outil de développement de la formation professionnelle dans les transports routiers, œuvrant en lien étroit avec la Profession, notamment dans les relations avec les pouvoirs publics. L'AFTRAL, issue de l'AFT, mais aujourd'hui indépendante, est l'outil professionnel de référence pour la réalisation des formations initiales et continues ; et un OPCA, l'OPCA Transport, spécialisé dans les métiers du transport, pour la collecte des fonds de la formation professionnelle continue, et à partir de 2016, de la taxe d'apprentissage.

Une ressource d'origine fiscale spécifiquement dédiée au développement de la formation professionnelle dans les transports routiers a également été créée à la demande de la Profession, et affectée à l'AFT pour permettre ce développement : il est bien sûr essentiel d'en garantir la pérennité pour le bon fonctionnement du système de formation.

■ Des évolutions constantes

Le développement de la formation professionnelle a contribué à la baisse de l'accidentologie routière (Cf. graphique), à la prise en compte des risques professionnels, et au développement du professionnalisme dans les entreprises. Ces évolutions ont des incidences économiques positives pour les entreprises au niveau des coûts des assurances véhicules, marchandises, des consommations de carburant ou encore des accidents du travail / maladies professionnelles.



Plus récemment, la Profession a lancé des opérations spécifiques pour permettre aux handicapés moteur de trouver un emploi dans le transport, y compris dans la conduite routière.

D'autre part, consciente qu'elle représente une profession relativement peu féminisée, elle a initié des opérations au niveau national avec les Ministères concernés, et sur le terrain en régions, pour apporter des réponses adaptées.

La Profession s'est engagée avec l'Etat dans un plan d'Action de Développement de l'Emploi et des Compétences (ADEC), à la suite du Contrat d'Etudes Prospective qui a rendu ses préconisations fin 2013. Cet ADEC permet de mobiliser les organismes de la branche, chargés du développement et du financement de la formation, autour des grands axes qui vont permettre de faire évoluer notre branche professionnelle.

Les mesures Cap 2020 identifiées par la Profession s'inscrivent ainsi en complémentarité avec les expérimentations et développements d'outils, de formation et de projets qui seront entrepris dans le cadre de l'ADEC.

LES MESURES

Pour continuer d'assurer une formation de qualité répondant aux évolutions du secteur, la Profession préconise la mise en œuvre de différentes mesures.

LES MESURES SONT RÉPERTORIÉES SELON 5 GRANDS THÈMES :

■ 1. Faire évoluer la politique de formation de la branche

- ▶ Développer les CQP de branche et accompagner la mise en place du CPF (compte personnel de formation) en application de la nouvelle loi sur la formation professionnelle.
- ▶ Développer des formations en e-learning pour faciliter l'accès à des modules de formation spécifiques (réglementation, prévention sécurité, RH, arrimage...).
- ▶ Généraliser les procédures dématérialisées liées à la formation.

■ 2. Mettre en place un plan d'action sur la prévention des risques professionnels

- ▶ Addictions.
- ▶ Renforcement des cursus de formation.
- ▶ Accompagnement des entreprises.

■ 3. Promouvoir l'attractivité des métiers et de l'alternance

- ▶ Développer l'information et l'orientation des jeunes et des personnes en recherche d'emploi ou d'évolution professionnelle vers les métiers du Transport.
- ▶ Renforcer le partenariat avec l'Education Nationale et les liens entre établissements de l'Education Nationale et les CFA Transport Logistique, en liaison avec les professionnels locaux, avec l'aide de l'AFT et des Comités Régionaux de la Formations Professionnelle (CRFPTL), afin que les jeunes issus de ces formations soient le mieux préparés aux métiers du transport et de la logistique.

▶ Faire connaître les métiers d'encadrement des entreprises de transport et logistique, qui constituent des leviers essentiels de l'efficacité des entreprises, développer les formations supérieures avec l'ISTELI qui s'appuie sur une forte implication des professionnels en région, et mettre en place dans ces mêmes écoles, avec l'appui des professionnels, une nouvelle formation dans le domaine commercial transport.

▶ Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes handicapées dans le domaine des Transports et de la Logistique, et favoriser la mixité dans les emplois.

■ 4. Organiser autrement les missions déléguées

■ 5. Améliorer l'efficacité de la formation des conducteurs

- ▶ Réduire les délais de délivrance des documents obligatoires du conducteur : CQC, carte chronotachygraphe.
- ▶ Mettre en place la conduite accompagnée pour les permis lourds des jeunes en formation initiale (CAP et Bac Pro Conducteur Routier).
- ▶ Promouvoir l'éco-conduite dans toutes les formations de conducteur.
- ▶ Développer l'usage des simulateurs de conduite routière dans la formation initiale et continue des conducteurs routiers.

Le point, fiche par fiche.

FAIRE ÉVOLUER LA POLITIQUE DE FORMATION DE LA BRANCHE

MESURE Pour s'adapter à la réforme de la formation professionnelle :

- ▶ Développer les CQP (certificats de qualification professionnelle) de branche pour répondre à des besoins spécifiques : distribution urbaine, déclarant en douane, métiers spécifiques (transports exceptionnels, froid, ...), et adapter les titres et diplômes Transport et Logistique aux nouveaux besoins.
- ▶ Développer les formations en e-learning pour proposer des formations plus innovantes, plus faciles d'accès et ainsi répondre à des besoins de formation aujourd'hui non satisfaits.
- ▶ Généraliser les procédures dématérialisées liées à la formation

La Profession développera des mesures d'aide de formation permettant de s'adapter aux nouveaux besoins engendrés par la réforme de la formation professionnelle.

NATURE Champ d'intervention conventionnel de la branche et évolutions de l'offre de formation de l'AFTRAL.

MOTIF La réforme de la formation professionnelle introduit deux dispositions qui auront des impacts forts sur la politique de formation professionnelle :

- ▶ le DIF est supprimé. Le Compte Personnel de Formation est créé. Le CPF est principalement réservé à des formations certifiantes ou qualifiantes. Il vise ainsi à favoriser les évolutions professionnelles et l'initiative individuelle. Cela conduit à repenser la politique de branche en termes de Certificats de Qualification professionnelle (CQP, éligibles au CPF) qui vont se développer avec cette réforme, et adapter les diplômes et les titres professionnels pour leur permettre d'être réalisés par modules, en combinant le cas échéant VAE (validation des acquis de l'Expérience) et formation.
- ▶ la suppression de l'obligation fiscale du plan de formation, remplacée par une obligation de résultat, conduit à repenser la nature des formations suivies. En effet, le e-learning, qui suscite une forte attente de la part des entreprises, n'était jusqu'à présent que rarement compatible avec la dimension administrative du plan de formation. Désormais, la loi encourage explicitement cette évolution vers l'enseignement à distance, et la branche doit s'y préparer.

Par ailleurs, l'OPCA Transports a lancé un important chantier de dématérialisation des procédures administratives de gestion de formation, et développe de nouveaux services pour les entreprises (référencement d'organismes, actions collectives...). Celles-ci permettent d'optimiser le financement de la formation.

METTRE EN PLACE UN PLAN D'ACTION SUR LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

MESURE La Profession, dans le cadre d'un partenariat avec l'AFT, la CNAMTS, l'OPCA Transports et CARCEPT PREV, souhaite promouvoir la prévention des risques professionnels et engage des actions visant à :

- ▶ mieux informer et sensibiliser les chefs d'entreprises du transport et de la logistique sur les risques professionnels liés à la nature du travail, sur l'amélioration de la santé, l'hygiène et la qualité de vie au travail ;
- ▶ intégrer les thèmes de prévention des risques professionnels et d'amélioration de la santé au travail dans les référentiels de formation des titres, diplômes et CQP ;
- ▶ diffuser auprès des stagiaires notamment des formations FIMO et FCO et des élèves des sections transport une documentation propre à ces thématiques ;
- ▶ mettre en place dans des régions pilotes des « chargés de mission prévention » partagés pour accompagner les entreprises sur le terrain ;
- ▶ mettre en place et suivre l'évolution d'indicateurs propres au secteur professionnel en particulier sur le risque routier, les troubles musculo-squelettiques, les facteurs de pénibilité, du stress, de la santé de l'hygiène et de la qualité de vie au travail ;
- ▶ engager des actions spécifiques sur la lutte contre les addictions, les distracteurs de conduite, l'hypovigilance au volant...

La Profession entend s'engager dans un plan permettant de promouvoir les risques professionnels

NATURE Démarche initiée par la Profession avec ses outils professionnels.

MOTIF La prévention des risques professionnels, notamment le risque routier, est depuis longtemps une préoccupation majeure des professionnels du transport routier tant pour les personnels mobiles que sédentaires.

Depuis plus de 15 ans, l'accent a été mis sur la qualité de la formation des conducteurs routiers en intégrant la FIMO après le passage du seul permis de conduire et en instaurant le recyclage des conducteurs tous les 5 ans avec la FCO. Cette action a contribué à diviser presque par 2 le nombre d'accidents de la route liés aux poids lourds au cours des 10 dernières années.

Aujourd'hui, les entreprises du secteur transport logistique expriment un intérêt fort pour ces objectifs, tout en exprimant de vives inquiétudes sur la complexité du compte personnel de pénibilité, inadapté aux PME du secteur.

Afin d'aider les entreprises dans leurs démarches de prévention, il apparaît donc nécessaire que les entreprises soient mieux accompagnées dans la prise en compte des risques professionnels et la santé au travail.

PROMOUVOIR L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS ET L'ALTERNANCE

MESURE 1. Développer l'information et l'orientation des jeunes et des personnes en recherche d'emploi ou d'évolution professionnelle vers les métiers du Transport.

► Participation aux forums, salons, journées d'information, structures en charge de l'information et de l'orientation (CIO, missions locales, pôle emploi...) et journées d'information aux métiers du transport et de la logistique organisées dans le cadre des Service Emploi Formation Information de l'AFT (SEFITL) qui chaque année reçoivent près de 20 000 jeunes ;

► Organisation de rencontres entre les professionnels, les jeunes et les enseignants et interventions de professionnels dans les classes de collèges et de lycées ;

► Mise en place de campagnes en faveur des métiers du transport et de la logistique.

2. Mettre l'accent sur le recrutement de l'encadrement des entreprises de transport

2.1 Développer les formations supérieures (du Bac +2 au Bac +5) par l'alternance notamment avec les écoles ISTEELI qui s'appuient sur une forte implication des professionnels en région, en augmentant le nombre d'établissements à proximité des bassins d'emploi. Les formations déployées permettent ainsi aux entreprises de bénéficier de personnels opérationnels aux métiers d'exploitation et de responsables d'agences ou centres de profit.

2.2 Mettre en place au sein des écoles ISTEELI avec l'appui des professionnels une nouvelle formation dans le domaine commercial spécifique à la prestation transport. Le besoin de pouvoir recruter des commerciaux spécialisés à la vente de prestations transport logistique est exprimé par de nombreuses entreprises dans toutes les régions et quelle que soit leur activité. Le constat actuel est qu'il n'existe pas de formation de ce type dans le dispositif de formation initiale. L'objectif est donc de pouvoir professionnaliser cette fonction, indispensable au développement de l'activité des entreprises par la création d'une nouvelle formation en lien avec les professionnels.

3. Développer la mixité dans les métiers du Transport :

► Sensibiliser les entreprises sur le développement de la mixité dans les recrutements.

► Renforcer l'information sur les métiers et les formations du transport en direction des jeunes filles et des femmes.

► Accompagner les entreprises dans l'élaboration de contrats de mixité et d'accords égalité avec une aide dans l'identification des conditions permettant aux femmes de mener à bien leurs missions.

► Mise en place de partenariats régionaux avec tous les acteurs en charge de cet objectif (Profession, Délégations aux droits des femmes, Conseil régional, rectorat d'Académie, Pôle emploi, missions locales...)

4. Développer l'emploi des personnes handicapées :

La Profession entend développer des actions visant à promouvoir l'attractivité des métiers du transport

NATURE Mobilisation des fédérations professionnelles, au national et en régions, de l'OPCA Transports, de l'AFT, des Ecoles ISTEELI et de l'AFTRAL sur ces enjeux, en liaison avec les acteurs concernés : AGEFIPH, missions locales, Pôle Emploi...

MOTIF Les métiers du transport sont souvent mal connus et souvent confrontés à un déficit d'image. L'évolution défavorable de la pyramide des âges dans la Profession, les besoins toujours importants des entreprises pour recruter des personnels de maîtrise et d'encadrement bien formés à leurs activités spécifiques d'exploitation et de commercial rendent nécessaire de mieux faire connaître les différents métiers.

Les enjeux de performance et les attentes des clients impliquent des besoins de collaborateurs qualifiés et aptes à s'adapter aux différentes situations rencontrées dans l'entreprise. L'enjeu pour la Profession est donc d'attirer vers ses métiers les jeunes et les personnes dont les entreprises auront besoin pour faire face à leur développement et renouveler les départs naturels.

La Profession a mis en place un dispositif complet de formations professionnelles du CAP au Bac +5, permettant d'offrir à des jeunes et des personnes motivées, de réelles possibilités d'emplois et de carrière, et avec de très bons taux d'insertion à l'issue de la formation.

L'AFT notamment pour les publics jeunes, et l'OPCA Transports doivent donc conjuguer leurs efforts en liaison étroite avec les professionnels et les acteurs de l'information et de l'orientation nationaux et régionaux.

En particulier, les personnels d'encadrement jouent un rôle essentiel dans la réussite du management et les résultats de l'entreprise. Aussi, un accent particulier doit être mis dans la formation des personnels d'encadrement, avec des carrières qui offrent de réelles perspectives d'emploi et d'évolution.

La mixité présente de nombreux points positifs pour les entreprises. C'est par ailleurs un véritable enjeu économique et sociétal pour le secteur des transports routiers de marchandises. Si les femmes occupent 18% des emplois de la branche, leur représentation varie selon les secteurs d'activité et les familles professionnelles. Dans le transport routier de marchandises, seulement 3% des emplois de conduite sont occupés par des femmes. Un véritable plan d'actions, s'appuyant sur les initiatives nationales et régionales, doit donc être mis en place.

Enfin, à l'instar des dispositifs d'accès aux métiers de conduite routière pour les personnes ayant perdu l'usage de certains membres, mis en place avec la délégation régionale Bretagne de la FNTR, l'AGEFIPH et l'AFT, il convient de poursuivre les actions favorisant l'insertion des personnes handicapées dans les métiers du Transport.

L'OPCA Transports, dans le cadre de sa convention avec l'AGEFIPH, apportera à la branche les préconisations opérationnelles du diagnostic de branche effectué fin 2014/début 2015. Et ce, afin de mieux identifier les leviers à développer pour accompagner les entreprises dans le recrutement, l'accompagnement et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap ou d'incapacité au travail.

ORGANISER AUTREMENT LES MISSIONS DÉLÉGUÉES

► **MESURE** Etudier, avec la Profession et l'AFT, la possibilité d'organiser différemment les missions que les pouvoirs publics envisagent de déléguer aujourd'hui directement dans le domaine de la formation (examen de l'attestation de capacité professionnelle, permis de conduire...)

La Profession entend se mettre en capacité de recevoir les missions confiées par les pouvoirs publics

► **NATURE** Modification de la réglementation et appel à projets lancés par les pouvoirs publics.

► **MOTIF** Les évolutions de l'organisation de l'Etat conduisent à l'externalisation, partielle ou totale, de certaines de ses missions. C'est le cas de l'examen du permis de conduire sur lequel le Ministère de l'Intérieur s'est exprimé dernièrement, ou encore de l'examen des attestations de capacité professionnelle Transport pour lequel un appel à manifestation d'intérêt avait été lancé il y a quelques mois par le ministère chargé des Transports.

La Profession, comme dans d'autres pays européens, doit se mobiliser pour trouver les réponses adaptées à ces évolutions de l'organisation du paysage professionnel, et apporter de ce fait les garanties nécessaires aux entreprises.

Elle pourra s'appuyer sur l'AFT qui, à la suite des réorganisations qui viennent d'avoir lieu, est désormais pleinement recentrée sur les missions de développement de la formation que lui avaient confiée la Profession au moment de sa création. L'AFT peut ainsi intervenir indépendamment des organismes de formation du secteur.

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DE LA FORMATION DES CONDUCTEURS

► **MESURE** 1. Réduire les délais de première délivrance de la Carte de Qualification Conducteur (CQC) et de la carte de chronotachygraphe, pour permettre aux personnes nouvellement formées de débiter leur activité professionnelle avec un délai normal (qui peut atteindre 3 mois aujourd'hui).

2. Introduire une conduite accompagnée en entreprise pour les permis lourds, afin d'accroître l'expérience des jeunes formés en CAP et Bac Pro de conducteurs.

3. Renforcer l'éco-conduite dans toutes les formations de conducteurs.

4. Développer l'usage des simulateurs de conduite routière dans la formation initiale et continue des conducteurs.

La Profession souhaite que des mesures soient prises permettant d'améliorer la formation des conducteurs

► **NATURE** 1. La réduction des délais de délivrance de la CQC et de la carte de chronotachygraphe nécessite la rédaction d'un addendum au Protocole d'Instruction de Délivrance des cartes tachygraphes, de la compétence du ministère chargé des Transports.

2. La mesure relative à la conduite accompagnée des jeunes en formation longue relève des ministères de l'Intérieur et de l'Education Nationale.

3. La promotion de l'éco-conduite en formation nécessite des investissements des organismes de formation et des adaptations des référentiels de formation.

► **MOTIF** 1. Le titre professionnel de conducteur et les formations longues de conducteurs réalisées dans les lycées et les CFA sont prisés des transporteurs et des jeunes car ils apportent la qualification la plus élevée. Toutefois, pour exercer, le nouveau conducteur doit disposer, outre le permis de conduire lourd, d'une Carte de Qualification de Conducteur (CQC) et d'une carte de chronotachygraphe, délivrées toutes les deux par Chronoservices, dans le cadre de contrats de service mis en place par le Ministère des Transports. Ces documents étant délivrés une fois le permis émis par la préfecture, le délai global entre la fin de la formation et le début de l'activité professionnelle peut dépasser 2 à 3 mois.

Il est donc proposé d'introduire la possibilité de demander la CQC et la carte de chronotachygraphe sur présentation d'une attestation de réussite à l'examen, délivrée par le centre de formation, et non plus sur présentation du permis de conduire émis, ce qui permettrait de réduire le délai évoqué à 1 mois.

2. Les formations en alternance sont promues par les pouvoirs publics pour améliorer l'insertion professionnelle. Cependant, pour les formations de conducteurs en CAP ou Bac Pro, les jeunes ayant déjà débuté leur formation de conduite, ne disposent de leur permis qu'en fin de formation. Ils ne peuvent donc pratiquer en entreprise du fait de l'absence de dispositif de type conduite accompagnée, alors que celle-ci leur permettrait d'accroître l'expérience acquise au moment du passage du permis et avant l'entrée dans le métier. Des mesures complémentaires sont à prévoir : formation de l'encadrant en entreprise, attestation de niveau suffisant du jeune par le centre de formation, ...

3. L'éco-conduite, largement pratiquée par les transporteurs, nécessite un rappel régulier des bonnes pratiques, qui viennent compléter les différents outils mis en place par l'entreprise, notamment au travers de la charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent ». L'éco-conduite doit demeurer un axe essentiel pour les organismes de formation. A ce titre, l'AFTRAL a généralisé l'utilisation de l'informatique embarquée (dispositif ECOPILOTE) pour que chaque personne formée en formation initiale ou continue puisse bénéficier de cet enseignement. Rappelons que l'éco-conduite permet de réduire de 5 à 10% les consommations.

4. Dès 1997, l'AFT avait été pionnière en proposant l'utilisation de simulateurs de conduite dans l'apprentissage de la conduite routière. Aujourd'hui de nouvelles générations de simulateurs apportent des solutions pédagogiques innovantes avec des fonctionnalités enrichies permettant d'envisager une plus large utilisation de ces matériels.

Très utiles en début d'apprentissage de la conduite et permettant en perfectionnement de se confronter à des situations professionnelles singulières (crevaisson de pneu sur route, panne de frein, conduite sur neige à toute période de l'année, ...),

► l'AFT promouvra la reconnaissance de ces outils dans les référentiels de formation mais également les référentiels d'évaluation

► l'AFTRAL développera ces simulateurs et leur usage dans les formations initiales et continues et les mettra en œuvre dans la promotion des métiers du transport routier lors des salons professionnels et réunions d'information auprès des jeunes et des familles.



MODERNISER LA PROTECTION SOCIALE DU TRM

Le transport routier est une activité mobile. 70% des personnels employés sont des conducteurs routiers. Pour ces véritables professionnels de la route, une protection sociale spécifique s'est construite au fil des années. En raison des évolutions sociétales en cours, il est aujourd'hui nécessaire de repenser ce modèle avec pour objectif la modernisation de la protection sociale du transport routier.

UNE ORGANISATION DU TRAVAIL ATYPIQUE

En tant qu'activité de service qui ne peut connaître la discontinuité, l'organisation du travail des conducteurs routiers s'avère atypique, en termes de durée du travail. Le secteur connaît un volume significatif d'heures supplémentaires, le travail de nuit n'y est pas inhabituel. L'éloignement du siège de l'entreprise, l'isolement du salarié dans l'exercice de son activité (malgré le développement des outils de géolocalisation et de communication) font le quotidien du conducteur. Outre ses activités de conduite, le conducteur peut être amené à effectuer de multiples autres tâches comme le chargement/déchargement, la manutention, la gestion des documents de transport.

Chez les sédentaires, si l'on trouve les fonctions support de toute entreprise, la gestion de la mobilité des personnels et des marchandises, l'activité d'exploitation et les activités logistiques supposent en particulier une grande réactivité et une organisation solide.

■ Des outils de prévoyance particuliers

Depuis 50 ans, le secteur a su développer des outils de prévoyance originaux tels que l'inaptitude à la conduite et le congé de fin d'activité. De la même façon, le secteur a élaboré une politique de formation qui a favorisé la professionnalisation, l'employabilité des personnels, leur sécurité ainsi que celles des autres usagers de la voie publique. Les conducteurs routiers sont de véritables professionnels de la route.

Le tout se traduit par des contributions spécifiques pour les entreprises et les salariés.

De son côté, l'Etat a élaboré une réglementation très stricte pour encadrer le transport routier et l'activité des personnels, tout en accompagnant le secteur dans sa protection sociale, notamment en participant financièrement au régime du congé de fin d'activité.

Mais le marché des transports a évolué, et les métiers aussi.

■ Un secteur en mutation

Aujourd'hui, la mobilité inhérente aux transports, avec ses conséquences en matière d'organisation du travail, n'est plus un facteur d'attractivité. Peu de jeunes, peu de personnes en recherche d'emploi sont attirés par des activités aux horaires décalés, ou qui supposent un éloignement du domicile sur plus d'une journée.

L'image du transport routier s'est dégradée, malgré l'amélioration objective en termes d'accidentologie ou de pollution. Il suffit d'un seul accident où est impliqué un poids lourds pour entamer un peu plus cette image.

Le transport léger s'est également considérablement développé, ce qui suppose l'adaptation des outils de formation et de protection sociale à des conducteurs qui jusqu'ici n'en bénéficiaient pas.

La crise a masqué un phénomène qui transparissait au milieu des années 2000 : la pénurie de conducteurs. Ce constat était réalisé tant au niveau français qu'europpéen. Durant la crise qui perdure, le secteur a su indiscutablement limiter les dégâts d'un effondrement économique sur l'emploi.

■ L'innovation au service de l'attractivité des métiers

En cette période de mutation, il est donc indispensable de repenser, dans une perspective de modernisation du transport routier, son aspect social, et donc aussi sa protection sociale.

L'objectif recherché est de concilier la performance économique des entreprises, leur compétitivité avec l'amélioration des conditions de travail, et l'évolution des carrières des personnels.

UNE PROTECTION SOCIALE SPÉCIFIQUE

Le secteur du transport routier et des activités logistiques fait bénéficier à ses salariés, depuis 1955, d'une couverture large de protection sociale spécifique. Les régimes ont été mis en place avec le concours de l'Etat.

Les régimes sont gérés au sein d'institutions - notamment institutions de retraite complémentaire et institutions de prévoyance - pilotées par les partenaires sociaux (CARCEPT, CARCEPT Prévoyance, IPRIAC, FONGECFA).

Ils couvrent notamment :

■ Les aléas les plus graves de la vie

En cas de décès ou d'invalidité, il est versé aux salariés non cadres du secteur ou à leurs ayants-droits un capital fixé à 1 an de salaire (6 mois lorsque le salarié est veuf, célibataire ou divorcé et sans enfant à charge), majoré en fonction du nombre d'enfants à charge.

Par accord du 5 mars 1986, les partenaires sociaux de la Profession ont décidé la création d'une institution de prévoyance (la CARCEPT Prévoyance), à laquelle ils ont confié la couverture de ce régime institué par le décret du 3 octobre 1955.

La cotisation s'élève à 0,50% du salaire brut, répartie à part égales entre l'employeur et le salarié.

■ Le risque de perte d'emploi du conducteur pour raison médicale

Créée par arrêté du 29 décembre 1982 pour la mise en œuvre de l'accord signé par les partenaires sociaux le 24 septembre 1980, l'IPRIAC a pour objet la gestion du risque d'inaptitude à la conduite pour raisons médicales ayant entraîné la perte de l'emploi. L'inaptitude peut être consécutive :

- ▶ au retrait du permis de conduire par la commission préfectorale des permis de conduire,
- ▶ ou/et à la déclaration d'inaptitude à la conduite par la médecine du travail.

Le taux de cotisation est fixé à 0,25% de la rémunération brute (60% à la charge de l'entreprise, 40% à celle du salarié).

Le régime concerne les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Pour bénéficier des prestations, les conducteurs doivent être âgés d'au moins 46 ans, être reconnus définitivement inaptes à la conduite pour raisons médicales par la commission médicale du régime, et justifier, à la date d'inaptitude reconnue, d'une ancienneté minimale (de 15 à 19 ans, la somme âge + ancienneté devant être égale à 65).

Le montant de la prestation est égal, au maximum, à 35% de la rémunération brute totale perçue au cours des 12 derniers mois qui précèdent la date de reconnaissance de l'inaptitude par la commission médicale du régime ou par la commission d'appel.

Si le conducteur est reclassé par son employeur dans un autre emploi, et si le salaire de reclassement est supérieur ou égal à 90% de l'ancien salaire, la prestation est versée à l'entreprise.

■ La gestion des fins de carrière

A la suite d'un protocole d'accord tripartite conclu le 29 novembre 1996, les partenaires sociaux ont mis en place par un accord du 28 mars 1997 un dispositif de congés de fin d'activité, géré par le FONGECFA Transport. Ce dispositif permet aux conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes, de cesser de travailler sous certaines conditions dès 57 ans et de bénéficier d'une allocation temporaire jusqu'à l'âge légal de départ à la retraite. L'employeur est tenu de procéder au remplacement du collaborateur (contrepartie d'embauche).

Le taux de cotisation actuel est fixé à 2,80% de la rémunération brute (60% à la charge de l'entreprise, 40% à celle du salarié).

Les conducteurs de véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC doivent justifier d'un nombre d'années minimum de conduite (qui atteindra progressivement 26 ans au 1^{er} avril 2015 pour les conducteurs routiers de marchandises et de déménagement et qui est de 20 ans pour les convoyeurs de fonds).

Le montant annuel de l'allocation de CFA est égal à 75% du salaire moyen brut que l'intéressé a ou aurait perçu au cours des 12 derniers mois précédant la date du dépôt du dossier. Ce montant est limité à 1 fois le plafond annuel de la Sécurité sociale.

L'Etat participe financièrement au dispositif, à hauteur de 80% pour la période comprise entre 59 et 62 ans.

Au-delà, le Titre II du Décret du 3 octobre 1955 attribue sous conditions aux participants du régime qui, à partir de l'âge de départ possible à la retraite ne remplissent pas les conditions requises pour bénéficier d'une pension d'assurance vieillesse à taux plein, une pension complémentaire à celle de la sécurité sociale.

■ Le risque maladie

Par un accord du 6 décembre 2011, étendu par arrêté du 21 décembre 2012, le transport routier de marchandises et des activités auxiliaires de transport a instauré une complémentaire santé conventionnelle composé d'un régime de base et de régimes optionnels. L'accord a désigné la CARCEPT Prévoyance pour la gestion de l'accord, pour les entreprises qui n'avaient pas souscrit au 1^{er} janvier 2013 un régime dont les garanties étaient supérieures à l'accord.

La cotisation mensuelle totale au régime de base obligatoire de branche est 1% du PMSS par salarié dont la moitié à la charge de l'entreprise.

UNE ÉVOLUTION NÉCESSAIRE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION SOCIALE

Le système de protection sociale du transport et des activités logistiques requiert aujourd'hui d'être modernisé pour mieux répondre à de nouvelles réalités économiques et sociales et tenir compte des évolutions structurelles et organisationnelles ainsi que des nouvelles contraintes juridiques.

L'avenir des couvertures sociales est fragilisé par la situation des finances du pays. Cette fragilité imposera de prendre, au cours des prochaines années et décennies, des mesures de redressement pour un retour à l'équilibre, et repositionnera le rôle des couvertures complémentaires.

De nouveaux besoins apparaissent, et doivent être couverts.

La population cotisante vieillit, ce qui entraîne une augmentation de la sinistralité dans le secteur et nécessite de mettre en place des politiques de prévention efficaces pour maîtriser l'évolution du coût de la protection sociale.

S'agissant de la gestion des fins de carrière, la création du compte personnel de prévention de la pénibilité, qui permet d'anticiper, jusqu'à 2 ans avant l'âge légal, le départ à la retraite pour les métiers considérés pénibles et crée de nouvelles charges pour les entreprises, requiert de repenser le dispositif de congé de fin d'activité.

Des contraintes juridiques imposent enfin de rénover les régimes du secteur, à la suite de nouvelles règles fixées pour le bénéfice des mécanismes d'exemption d'assiette de cotisations de sécurité sociale d'une part et de la décision du Conseil Constitutionnel du 13 juin 2013 d'autre part, qui a considéré les clauses de désignation, sous leur forme actuelle, contraires aux principes de liberté contractuelle et de liberté d'entreprendre.

Pourtant, la mutualisation des risques lourds (Prévoyance, Inaptitude à la conduite) paraît indispensable dans ce secteur, souffrant d'un déficit de compétitivité, afin de garantir aux entreprises une maîtrise des cotisations sociales.

■ Les enjeux d'un nouveau modèle de protection sociale

Les régimes de protection sociale complémentaire du secteur doivent évoluer pour répondre aux nouvelles attentes.

Leurs actions doivent en premier lieu davantage s'orienter vers la prévention et l'accompagnement des personnes les plus fragiles, en particulier dans le cadre d'une démarche menée conjointement entre l'ensemble des organismes professionnels du secteur (AFT, OPCA Transport).

Ils doivent en second lieu répondre davantage à un objectif de maintien ou de retour à l'emploi et s'inscrire dans un cadre plus global de gestion de la carrière, en lien également avec les organismes précités.

Enfin, ils doivent répondre aux attentes de souplesse exprimées par les entreprises et leurs salariés.

La réforme du dispositif doit ainsi permettre de réaffirmer les spécificités des régimes de protection sociale du transport et des activités logistiques et les pérenniser, renforcer l'attractivité de la Profession, et contribuer activement au soutien de l'emploi, renforcer l'accompagnement et la proximité et maîtriser le coût de la protection sociale, notamment de la Protection Sociale Complémentaire.

LES MESURES

Pour faire face aux mutations du secteur et anticiper une désaffection des personnels conducteurs, la Profession se doit d'anticiper. Pour que le transport routier et les activités de logistique puissent continuer à être attractives, différentes mesures doivent être prises.

■ Vers une meilleure attractivité des métiers

Pour attirer dans le secteur les jeunes ou les personnes éloignées de l'emploi, il faut offrir des perspectives, notamment en termes d'évolution de carrière : c'est tout l'enjeu de la rénovation de la convention collective ou de la refonte des classifications. Pour garantir l'emploi au salarié, il faut également envisager des passerelles entre les différents secteurs d'activité de la convention collective ou prévoir des aménagements d'activité ou des changements d'emploi, en fonction des contraintes particulières vécues.

C'est sans doute aussi élaborer des outils originaux qui limitent les contraintes de la mobilité et sécurisent les conducteurs dans leur vie quotidienne.

Les outils de protection sociale doivent donc évoluer pour répondre au plus près aux attentes des salariés et des entreprises. Il est parfaitement possible, à contribution équivalente, de faire différemment et mieux.

La compétitivité des entreprises passe indiscutablement par le volet économique. Mais elle passe aussi par la fidélisation des salariés, des conditions de travail performantes et des perspectives de carrière.

LES 5 GRANDES MESURES

- Moderniser la protection sociale des salariés ;
- Développer la qualité de vie dans le travail ;
- Valoriser l'égalité professionnelle hommes/femmes ;
- Moderniser les classifications conventionnelles ;
- Rénover la convention collective.

Le point, fiche par fiche.

MODERNISER LA PROTECTION SOCIALE DES SALARIÉS

► **MESURE** Création d'un nouveau modèle de protection sociale dans le Transport et la Logistique aux caractéristiques suivantes :

1. La protection sociale serait intégrée dans un dispositif plus large de gestion de la carrière du salarié, incluant la formation professionnelle et la gestion du temps.

2. Ce nouveau modèle de protection sociale serait en conséquence constitué de 4 socles :

■ Prévention des risques de santé, d'inemployabilité et accompagnement :

- ▶ Dépistage des maladies chroniques ;
- ▶ Mise en place d'actions de prévention à caractère général dans le secteur ;
- ▶ Labellisation d'actions de prévention / formation : toute action suivie par un salarié du secteur se traduirait par une amélioration de ses droits en cas d'invalidité ou de décès.
- ▶ Favoriser le maintien dans l'emploi ou le retour à l'emploi ;
- ▶ Renforcer les services en cas d'arrêt de travail, notamment au profit des travailleurs éloignés de leur domicile.

Un budget annuel conséquent serait consacré à ces actions de prévention et d'accompagnement d'intérêt général, lesquelles pourraient être menées notamment avec les organismes en charge de la formation professionnelle du secteur, dans le prolongement des actions d'ores et déjà entreprises.

■ Suivi et gestion des carrières :

- ▶ Mise en place de mécanismes permettant une acquisition de droits à protection sociale en fonction de l'avancée dans la carrière, et permettant au salarié d'être acteur de son régime de protection sociale, par la création d'un système par points, dans le prolongement des comptes personnel de prévention de la pénibilité et de formation professionnelle ;

■ Réparation :

- ▶ Couverture des ayant droits en cas de décès du salarié, renforcé par rapport au système actuel, pour permettre aux enfants poursuivant leurs études de bénéficier d'une aide ;
- ▶ Couverture de l'inaptitude du conducteur, dans le cadre d'un mécanisme rénové permettant de couvrir plus de bénéficiaires en assouplissant les conditions d'ancienneté du régime ;
- ▶ Couverture sous forme de rente de l'invalidité du salarié ;
- ▶ Congé anticipé à l'issue d'une carrière longue, réduit par rapport au système actuel pour intégrer la mise en place du compte personnel de prévention de la pénibilité qui permettra aux conducteurs soumis à un ou plusieurs facteurs de pénibilité d'anticiper jusqu'à 2 ans leur départ en retraite.
- ▶ Création de nouveaux droits, lors du départ à la retraite, pour améliorer la pension des bénéficiaires.

■ Accompagnement :

- ▶ Favoriser le maintien dans l'emploi ou le retour à l'emploi ;
- ▶ Renforcer les services en cas d'arrêt de travail, notamment au profit des travailleurs mobiles éloignés de leur domicile.

La Profession entend mettre en place un système de protection sociale à iso-coût pour les entreprises et assurant des bénéfices pour le secteur tels que :

- la garantie de l'emploi dans le secteur
- le renforcement de l'attractivité de la Profession
- l'amélioration du pouvoir d'achat des salariés du secteur.

NATURE La refonte des régimes de protection sociale du transport et de la logistique requiert en premier lieu un accord collectif des partenaires sociaux.

Une évolution législative permettrait de sécuriser juridiquement le dispositif, y compris la taxation applicable. Elle viserait notamment à créer un organisme paritaire chargé de gérer le nouveau dispositif et de coordonner les actions de formation, de prévention, d'accompagnement et de réparation.

MOTIF Le secteur du transport et de la logistique a mis en place, depuis 1955, une protection sociale spécifique pour ses salariés et gérées au sein d'Institutions Paritaires dédiées (CARCEPT, CARCEPT Prévoyance, IPRIAC et FONGECFA) : celle-ci couvre notamment l'invalidité / décès, l'inaptitude spécifique des conducteurs de poids lourds (depuis 1980), et donne la possibilité au conducteur de quitter plus tôt la vie professionnelle via le congé de fin d'activité (1997).

L'édifice s'est dernièrement amélioré, en 2011, par l'instauration d'une complémentaire santé pour tous les salariés, le secteur ayant là encore montré son rôle précurseur (avant l'ANI de 2013).

La pérennité des dispositifs est aujourd'hui menacée.

En premier lieu, le système de gestion des fins de carrière (congrés de fin d'activité) doit désormais intégrer la création du compte personnel de prévention de la pénibilité à compter du 1^{er} janvier 2015.

En second lieu, la crise que traverse le secteur impose de réaffirmer les objectifs de solidarité et de prévention poursuivis par les dispositifs.

C'est pourquoi la Profession et les pouvoirs publics doivent trouver les solutions qui permettront de conserver une mutualisation au sein de la profession, pour la gestion des risques liés à l'inaptitude à la conduite, à la prévoyance lourde, ainsi qu'aux mécanismes de gestion des fins de carrière.

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

MESURE La recherche de la compétitivité des entreprises ne peut s'effectuer sans prise en compte du cadre de vie des salariés, lequel ne se limite pas à la notion de salaire contractuel.

Le cadre de vie des salariés, indépendamment de leur sexe, implique la prise en compte d'un certain nombre de facteurs (santé, qualité des conditions de vie au travail, possibilités d'améliorer les conditions de bonne exécution de la prestation de travail).

La Profession entend s'engager à améliorer le cadre d'existence professionnelle des salariés, en travaillant à l'élaboration d'outils mutualisés à la fois auprès des organisations syndicales de salariés et des organismes paritaires concernés.

NATURE Norme conventionnelle.

MOTIF La Profession entend mener une réflexion, en coopération avec les partenaires sociaux et organismes paritaires concernés, sur l'amélioration de la qualité de vie au travail des salariés, facteur d'amélioration du dialogue social et de compétitivité des entreprises (attractivité des métiers et fidélisation des salariés).

L'amélioration de la qualité de vie des salariés, dans le cadre de leur travail, peut s'effectuer selon plusieurs modalités pratiques, correspondant à des objectifs déterminés : ainsi peut-on recourir, d'une part à la notion d'assistance du salarié, d'autre part à la notion de qualité de vie du salarié.

La notion d'assistance peut renvoyer à la préservation de l'état de santé du salarié. A cet égard, il est possible de citer un outil qui mériterait d'être développé : l'association « DocStop pour les Européens eV » a été créée pour soutenir les soins de santé publique et encourager une meilleure assistance médicale pour les conducteurs de véhicules commerciaux sur les routes.

Pour le moment, DocStop est un service offert en Allemagne par une association à but non-commercial « DocStop pour les Européens eV ».

Outre la notion d'assistance au salarié, la Profession entend travailler sur la notion de qualité de vie du salarié. Il s'agit alors d'envisager le développement d'outils permettant au salarié de réduire les contraintes et le stress liés à la délicate conciliation entre les impératifs professionnels et les impératifs relevant de la vie personnelle.

Un exemple peut être particulièrement illustrant : la crèche. Il n'est pas rare que les crèches publiques et privées soient complètes. La Profession entend mener une réflexion afin de déterminer les conditions dans lesquelles, quelle que soit leur taille, les entreprises pourraient mettre en place des dispositifs favorisant une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie familiale.

L'ensemble des dispositifs envisagés (qu'il s'agisse d'assistance ou de confort de vie du salarié) constituerait un facteur d'amélioration du dialogue social et seraient source d'une meilleure compétitivité des entreprises.

VALORISER L'ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE HOMMES/FEMMES

MESURE Consciente de l'insuffisante féminisation de la branche (19% de femmes et 81% d'hommes au 31 décembre 2012), la Profession entend se mobiliser pour développer le travail des femmes dans la branche et assurer une complète égalité des conditions de travail et des rémunérations.

La Profession a, en conséquence, sollicité au début de l'année 2014 l'ouverture d'une négociation collective sur ce thème avec les organisations syndicales.

La Profession a rédigé une trame qui constitue une structure d'accord, trame acceptée par les organisations syndicales. La Profession va poursuivre son engagement sur cette thématique afin de parvenir à la conclusion d'un accord de branche.

NATURE Norme conventionnelle.

MOTIF La valorisation de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, par l'intermédiaire d'un accord de branche, doit permettre :

- ▶ d'assurer l'accès des femmes à la branche du transport routier, ce qui favorisera la branche dans son ensemble à travers une image déconnectée de tout stéréotype ;
- ▶ de renouveler l'approche en matière d'emploi dans la branche, la féminisation des métiers étant susceptible de constituer un levier d'emploi pour le secteur ;
- ▶ de sécuriser l'environnement juridique des entreprises, en privilégiant l'existence de démarches actives qui évitent l'enfermement dans des contraintes réglementaires ;
- ▶ de s'inscrire résolument dans la démarche visant à assurer l'égalité entre salariés de sexe différent, conformément à la loi du 4 août 2014 portant sur l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

A cet égard, la Profession souligne que son engagement en la matière a déjà commencé à se matérialiser : en effet, le 16 juillet 2014, a été signé le premier plan sectoriel pour la mixité des métiers entre la Profession, l'OPCA Transports, Pôle Emploi et l'Etat.

Ce plan, qui a été conclu pour 3 ans, comporte plusieurs volets, qui consistent à :

- ▶ sensibiliser les entreprises à l'intérêt d'adopter une stratégie de recrutement favorisant la mixité ;
- ▶ accompagner et outiller les entreprises pour l'intégration des nouveaux salariés, notamment en accompagnant les conditions de travail et d'accueil au sein de l'entreprise (vestiaires distincts, ergonomie...);
- ▶ s'assurer de l'application des règles en matière d'égalité de politique salariale, de formation, de promotion et d'équilibre des temps de vie au cours de l'évolution professionnelle.
- ▶ favoriser l'échange de bonnes pratiques dans le secteur, avec l'élaboration d'un kit égalité.

La Profession entend poursuivre son engagement dans le cadre des négociations paritaires relatives à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

La trame d'accord proposée insiste sur les points suivants : conditions d'accès aux métiers du transport ainsi qu'à la formation professionnelle, promotion professionnelle, conditions de travail et d'emploi, salariés à temps partiel, ainsi que conciliation entre vie personnelle et vie professionnelle.

MODERNISER LES CLASSIFICATIONS CONVENTIONNELLES

MESURE La classification des métiers d'une convention collective nationale de branche (CCN) est un système de classement et de hiérarchisation des qualifications et des emplois, qui sert de référence aux entreprises comme aux salariés. Il permet de rattacher chaque salarié à une qualification de l'emploi occupé et à une rémunération déterminée.

Constatant que les classifications conventionnelles n'ont fait l'objet, en transport routier de marchandises, d'aucune modernisation depuis 1973, la Profession a décidé, depuis 2011, de procéder à un travail de modernisation de ces classifications consistant à modifier la structure de classification en transport routier de marchandises.

La Profession est déterminé à pouvoir aboutir, à terme, à une véritable refonte des classifications conventionnelles en transport routier de marchandises, en coopération avec les organisations syndicales de salariés.

NATURE Norme conventionnelle.

MOTIF La modernisation des grilles de classification doit permettre d'assurer :

- ▶ l'adéquation entre les dispositions conventionnelles de classification et les pratiques d'entreprises ;
- ▶ la sécurisation juridique des entreprises, à travers la mise en place de règles de classification claires et compréhensibles par tous les utilisateurs de la convention collective (entreprises comme salariés) ;
- ▶ une meilleure valorisation des compétences utilisées par les salariés en entreprises, et, par voie de conséquence, une évolution de carrière améliorée, reposant sur la variété de compétences utilisées.

Le système de classifications privilégié par la Profession est dit « méthode des critères classant ». Ce système repose sur la définition de niveaux de qualification à partir d'une série de critères prédéterminés ou implicites, identiques pour chaque niveau.

Dans la plupart des grilles de classification à critères classant, des échelons pour les différents critères sont identifiés, de façon à mettre en lumière les différents niveaux et les possibilités de progression.

Il existe plusieurs types de critères classant pouvant être pris en compte : niveau de connaissance, autonomie, capacités managériales, complexité du poste, responsabilité, prévention des risques, etc.

La Profession a pris l'initiative de solliciter l'ouverture de travaux sur la modernisation des grilles de classification conventionnelles, et entend poursuivre son engagement pour aboutir à la conclusion d'un accord permettant de disposer de classifications opérationnelles et compréhensibles.

La réflexion de la Profession consiste à partir des compétences concrètement mises en œuvre en entreprises, et non de celles que le salarié est potentiellement en capacité d'exercer.

Cela signifie que le raisonnement de base doit permettre d'identifier, notamment par rapport au contenu de la FIMO, des compétences de base communes à chaque conducteur.

Puis, pour d'autres types de conducteurs, certaines autres compétences concrètement exercées apparaîtraient, d'où un positionnement différent de ces conducteurs dans les grilles de classification.

En TRM, la Profession a présenté un premier document de travail, en octobre 2013, aux organisations syndicales. Celles-ci l'ont plutôt favorablement accueilli. Les travaux sur les classifications se poursuivront, dans les prochains mois, dans un cadre transversal. Cela signifie que vont être examinées les classifications correspondant aux métiers communs à l'ensemble de la branche, avant que ne soient étudiés plus précisément les déclinaisons sectorielles.

RÉNOVER LA CONVENTION COLLECTIVE

MESURE Compte tenu du constat, partagé par l'ensemble des partenaires sociaux, de l'obsolescence d'un certain nombre de dispositions communes de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport du 21 décembre 1950, il a été décidé de procéder à la rénovation de ladite convention.

Le travail de réécriture de la convention collective a été engagé, à l'initiative de la Profession, depuis le mois de septembre 2011, en liaison avec les organisations syndicales de salariés.

La Profession s'est fortement engagée dans cette démarche, et entend parvenir à finaliser ce dossier dans le cadre de négociations avec les organisations syndicales de salariés.

NATURE Norme conventionnelle.

MOTIF Le travail de rénovation de la convention collective s'inscrit dans un contexte plus large visant à privilégier le rôle de la négociation collective (aux niveaux interprofessionnel, de branche et d'entreprise) sur celui de la loi dans la création des normes sociales.

La Profession a mené son action dans le cadre de cette nouvelle logique défendue par le législateur, afin de préserver et de renforcer le rôle et l'importance de la branche, tant pour les entreprises que pour les salariés.

La modernisation de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport a pour objet d'assurer :

- ▶ la bonne application des normes conventionnelles, plus compréhensibles pour les entreprises comme pour les salariés ;
- ▶ des conditions de concurrence loyales et uniformes pour les entreprises entrant dans le champ d'application de la convention ;
- ▶ la sécurité juridique des utilisateurs de la convention collective (entreprises comme salariés) en garantissant la conformité des règles conventionnelles aux dispositions légales et réglementaires.

Dans le cadre de ce travail, la Profession a procédé à la réécriture de l'ensemble des dispositions communes, soit :

- ▶ l'intégralité des aspects liés à naissance, à l'exécution et à la rupture du contrat de travail, s'agissant des relations individuelles de travail ;
- ▶ les aspects liés à la représentation du personnel dans les entreprises, pour ce qui a trait aux relations collectives de travail.

Ce travail s'est, jusqu'à ce jour, effectué dans une logique de réécriture « à droit constant », consistant à ne pas modifier la substance des règles existantes (exception faite de dispositions désuètes ou devenues illicites).

La Profession a établi une liste des points devant être discutés dans le cadre d'une négociation : nouveau cadre de la négociation collective de branche (en lien avec la réforme du financement du dialogue social), durées des périodes d'essai et jours exceptionnels payés pour événements familiaux.



