



LE TRANSPORT ROUTIER, UN SECTEUR STRATÉGIQUE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

— 29 propositions
pour réussir le
quinquennat



INTRODUCTION

P. 3

Edito – « Ce n'est pas l'homme
qui prend la route, c'est la route
qui prend l'homme »

P. 4

À propos de l'OTRE

P. 5

Chiffres-clés

LES THÈMES

Transition écologique et énergétique

P. 7-9

Constat : Les transporteurs routiers
doivent être au cœur de la
politique environnementale

P. 10

Notre vision

P. 11

Propositions

Image et attractivité

P. 13-15

Constat : Un besoin de relancer
l'attractivité des métiers

P. 16

Notre vision

P. 17

Propositions

Souveraineté et compétitivité

P. 19-20

Constat : Une filière résiliente dont la
compétitivité est mise à mal

P. 21-22

Notre vision

P. 23

Propositions

Edito – « Ce n'est pas l'homme qui prend la route, c'est la route qui prend l'homme »

La crise sanitaire a mis en lumière le rôle déterminant de notre secteur et de nos entreprises, majoritairement des PME, nos « travailleurs de la route » qui arpentent le pays pour assurer la continuité de la vie économique et la mobilité de tous, au service de chacun.

Les professionnels de l'OTRE ont permis à notre nation de traverser cette épreuve difficile, de faire prendre conscience aux pouvoirs publics de l'importance de cette « deuxième ligne » de défense que nous incarnons. La reconnaissance obtenue en mars 2022 avec la prise en compte spécifique de notre secteur dans le plan de résilience du gouvernement, et l'allocation d'une aide directe d'urgence de 400M d'euros à notre profession, en est la confirmation.

La nouvelle mandature présidentielle est l'occasion pour notre organisation de continuer à interpeler les pouvoirs publics, non dans le cadre d'un recueil de propositions à destination des candidats à l'élection présidentielle, mais bien pour décrire ce que devrait être la feuille de route pour le transport routier au cours des cinq prochaines années. Elle est le fruit du travail des adhérents de l'OTRE à travers l'ensemble des territoires de France où nous sommes représentés. Elle trace une voie possible, pour nos décideurs, du transport routier de demain : vital, écologiquement responsable, pourvoyeur d'emploi et de croissance, et reconnu et soutenu comme tel. Notre secteur n'a malheureusement été que trop absent des débats durant la campagne

présidentielle de 2022 et, plus largement, a souffert d'une prise en compte très limitée dans les politiques économiques des dernières décennies.

L'heure est venue de rendre aux transporteurs routiers leurs lettres de noblesse. L'OTRE défendra le Pavillon Français, ses PME, et souhaite promouvoir leur développement en France mais aussi sur le marché européen dans un cadre concurrentiel rééquilibré, tout en s'efforçant d'atteindre les objectifs de neutralité carbone d'ici 2050 de façon organisée et pragmatique.

Il faut le rappeler : nos professionnels participent à la transition énergétique depuis de nombreuses années et jouent un rôle environnemental déterminant. Nous avons déjà su transformer nos flottes de véhicules, nos habitudes et nos méthodes de travail. Avec l'accompagnement et le soutien financier nécessaire de l'Etat pour les prochaines années, nous serons également en mesure de poursuivre cette indispensable transition.

Parfois caricaturés pour notre soi-disant archaïsme, nous représentons pourtant les métiers du futur, tant sur le plan écologique que technologique. La numérisation du secteur laisse présager une optimisation des trajets, des gains importants de productivité et une croissance potentielle.

L'on oublie, ou méconnaît, trop souvent les réalités de nos métiers réglementés du transport routier, de personnes comme de marchandises, dont l'activité nécessite de lourds investissements, avec des taux de marges faibles, de l'ordre de 1 ou 2% pour le TRM, pouvant aller jusqu'à 4% pour le TRV.

L'on oublie également les changements et difficultés auxquels le secteur fait face, comme la concurrence déloyale ou illégale, la fiscalité punitive plutôt qu'incitative, la dégradation progressive de l'image de nos métiers auprès du grand public, et nos conducteurs trop souvent déconsidérés dans leur quotidien.

Nos professionnels unissent notre pays au sens propre et figuré, en rapprochant nos citoyens, nos entreprises et nos territoires. Nous sommes aussi le trait d'union entre la France et notre Continent, pour nos exportations et importations de marchandises, nos transports de personnes vers ou en provenance de l'étranger, jusque-là où la route voudra bien nous mener.

Oui, nous, les professionnels du transport routier, dont les métiers remontent à la nuit des temps, nous le savons bien : **ce n'est pas l'homme qui prend la route, mais la route qui prend l'homme.** Les routes les plus célèbres, et les plus anciennes, ont façonné nos civilisations et nourri le développement de l'humanité à travers les siècles. L'enjeu, pour l'avenir, selon la maxime de l'OTRE, est surtout de continuer à « **faire route ensemble** », dans un monde à la fois plus ouvert et interconnecté mais aussi plus complexe face à des impératifs écologiques pressants. Nous pensons que cette feuille de route le permettra, pour les cinq prochaines années tout au moins !



Alexis Gibergues
Président de l'OTRE



À propos de l'OTRE

L'OTRE, **Organisation des Transporteurs Routiers Européens**, est l'organisation professionnelle représentative sur le champ de la convention collective nationale du transport routier de marchandises et de logistique, de déménagement, de fonds et de valeurs, de personnes et de transport sanitaire.

Elle fédère plus de **3 200 entreprises**, essentiellement familiales et à fonds patrimoniaux français, réparties sur l'ensemble du territoire. **Majoritairement des TPE-PME-ETI**, elles emploient plus de **80 000 salariés**.

Ces entreprises sont très attachées à la **défense du modèle social à la Française** mais aussi à la **défense du pavillon français face à la concurrence déloyale**, engendrée notamment par le contournement des règles du cabotage.

Le secteur routier fait face à de nombreux défis tant conjoncturels (répercussions du Covid, hausse des prix des carburants, des matières premières, ...), que structurels (problèmes d'attractivité, d'image et de recrutement, restrictions de circulation, hausse de la fiscalité environnementale, concurrence déloyale, ...). Dans ce contexte de profondes mutations du secteur, l'OTRE joue pleinement son rôle d'organisation professionnelle qui accompagne et soutient les entreprises et les différents métiers du transport routier.

L'OTRE et les entreprises qu'elle représente souhaitent **contribuer au défi de la transition des mobilités, tant environnementale que sociale et technologique**. C'est ainsi que l'OTRE est engagée comme porteur associé depuis 2019 dans le Programme EVE (Engagement Volontaire pour l'Environnement) succédant au dispositif « Charte CO2 les Transporteurs s'engagent », qui permet une économie de 3 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an. L'OTRE est également à l'initiative de la Task Force sur la transition du transport routier et dont les conclusions mériteraient d'être largement prises en compte.

L'OTRE a confirmé son rôle majeur **quant à la défense des intérêts** des professionnels du secteur lors de la pandémie de Covid-19, qui se poursuit aujourd'hui via l'obtention de mesures concrètes de soutien, en réponse à la flambée du prix des carburants, conséquence du conflit russo-ukrainien.

L'OTRE est aujourd'hui un **interlocuteur incontournable des pouvoirs publics** quant aux questions relatives au transport routier de personnes et transport routier de marchandises.

Les chiffres-clés



Un secteur routier pour compte d'autrui composé à

90%
de PME-TPE-ETI.



Un atout majeur pour les différents pans de l'économie française (Source OPTL) :



150 000
formations obligatoires et continues,



95%
des salariés en CDI,



13%
des effectifs en 5 ans.



Un parc moteur dense représentant **50% des véhicules lourds en circulation** (Source SDES 2021)



Un parc PL tous tonnages pour le TRM compte d'autrui à **280 000** unités,



Un parc VUL compte d'autrui à **155 990** unités,



Un parc autocars (hors autocars public) à **66 500** unités,



Un parc ambulances et VSL à **24 000** unités.



Un rôle crucial du transport routier dans la vie économique du pays, mis en exergue par la crise sanitaire, permettant un maillage complet du territoire national afin que chacun -entreprises et particuliers- puisse : (Sources : Service statistique Ministère de la transition énergétique)



Expédier/recevoir plus de **400 000** trajets/an,



Se déplacer près de **100 000** trajets/an,



Déménager plus de **10 000** déménagements par an,



Être transporté pour des raisons sanitaires plus de **60 000** trajets/an.



Des activités toutefois marquées par de lourdes charges (Source CNR).



Le carburant représente entre **25%** et **35%** du prix de revient d'un service,



Depuis le 1er janvier 2022 : hausse de **50%** (600 euros supplémentaires pour 1 000 litres de gazole achetés).



Un secteur qui prend part aux défis de la transition écologique (Sources : CITEPA, ADEME, Task-Force, DGITM)



En 2020, le transport routier représentait **29%** des émissions de GES en France dont 7,2% pour les véhicules lourds et 4,3% pour les VUL. Sur ces 29%, la répartition par véhicule est de 60% véhicules particuliers, 25% véhicules lourds et 15% VUL,



La part d'émissions de CO2 par t.km transportée en camions a diminué de **24%** depuis 2001,



Le transport de marchandises est le **2ème secteur** ayant la plus forte diminution des émissions de particules en suspension. Il représente seulement 1% des émissions de particules totales en suspension,



Un autocar, c'est 30 voitures de moins sur la route. **38%** est le taux d'occupation à partir duquel le bilan environnemental de l'autocar devient positif,



62% des autocars répondent aux normes Euro 5 ou 6,



100% des nouveaux entrepôts sont certifiés pour la qualité environnementale.



Transition écologique et énergétique

CONSTAT

Les transporteurs routiers doivent être au cœur de la politique environnementale

Un décalage entre l'agenda politique et la réalité d'une offre alternative mature

Les pouvoirs publics demandent, à raison, d'accélérer le verdissement des mobilités. Cet élan se traduit par de nombreuses mesures relatives à la circulation des véhicules, à leurs émissions, leur commercialisation, la fiscalité ainsi que leur accès aux centres-villes.

Certaines de ces décisions sont souvent déconnectées des réalités du secteur, donnant lieu à des incohérences notables.

Le diesel restera présent pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040, notamment pour le transport régional et pour la longue distance, principalement pour les tonnages supérieurs à 26t pour le secteur marchandises (segment représentant la grande masse de la flotte) et la moyenne et longue distance pour les autocars (lignes régulières SLO, tourisme, etc.). L'offre la plus fournie en motorisations alternatives répond généralement aux activités de distribution urbaine, voire de transport de courte distance, et certaines activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics, et le transport scolaire pour les autocars (source Task-Force).

Le nombre d'infrastructures de recharge est largement insuffisant pour envisager sérieusement l'électrification du parc de véhicules lourds dans des échéances rapides. Le développement de l'hydrogène ou de l'électriques pour ces véhicules ne peut se faire sans déploiement d'un réseau d'avitaillement sur l'ensemble du territoire et notamment en itinérance pour les trajets de moyenne et longue distance (source Task-Force).

L'utilisation des motorisations électriques nécessite des temps de recharge longs pour une autonomie encore limitée. L'affectation de ce type de véhicules réduit sa flexibilité d'utilisation, et se limite à des usages restreints, comme la distribution urbaine en zones à forte densité de population et le transport de personnes sur de courtes distances (source Task-Force).

La volonté de remplacement des véhicules lourds par des véhicules plus légers, voire des vélos, n'est pas économiquement envisageable pour les transporteurs et socialement contestable au vu des conditions de travail pour nombre de livreurs en centre-ville. De plus, la substitution de poids-lourds par des véhicules utilitaires légers s'avère souvent contre-productive sur le plan environnemental (émission GES, congestion, bruit). En effet, un seul poids lourd est moins polluant que l'ensemble des véhicules nécessaires pour le remplacer. Avec une charge utile de 25 à 29 tonnes, un 44 tonnes représente environ l'équivalent de 30 utilitaires dont la charge utile est en moyenne de 800 kg. **Imaginer prendre cette mesure au nom de la lutte contre la hausse des émissions et le réchauffement climatique s'avèrerait être un désastre écologique.**



L'OTRE tient également à rappeler que les véhicules thermiques sont aujourd'hui plus écologiques avec l'évolution des normes Euro, et plus sûrs qu'autrefois. Les transporteurs ont assumé seuls le coût de ces évolutions depuis 30 ans. En comparaison pour une motorisation électrique, le coût d'achat actuel d'un porteur 26 tonnes est brutalement multiplié par 3,5, celui des autocars scolaires est multiplié par 2,5, sans que cette évolution ne soit compensée par des aides suffisantes (Source GT TCO Task-Force). Les transporteurs ont donc à supporter seuls une grande partie de la transition écologique. L'acquisition de véhicules neufs est de plus en plus prohibitive, alors que la concurrence entre entreprises se fait de plus en plus forte.

Une fiscalité punitive, désincitative et inéquitable

La fiscalité qui pèse sur le transport routier (TICPE notamment, TSVR pour le TRM) est trop forte, inégalitaire, changeante et inadaptée. La France se classe au troisième rang européen de la plus importante fiscalité sur le carburant (source CNR). Cette dynamique a, en partie, conduit au déclassement du Pavillon Français depuis près de trente ans.

Les professionnels insistent sur le besoin d'une vision à long terme, afin de pouvoir calibrer les investissements. La visibilité est essentielle pour les transporteurs. Concernant le remboursement partiel de la TICPE sur le carburant, la fiscalité appliquée est supérieure au plancher européen. Il faut permettre de rendre les énergies propres rentables et donc attractives pour les acteurs de la filière.

Le déremboursement de la TICPE à horizon 2030 pour le TRM, acté dans la loi Climat et Résilience de 2021, bien trop brusque, est un nouvel exemple de la déconnexion entre les décisions prises et la réalité du terrain.

Des alternatives au diesel existent déjà et leur utilisation est croissante dans les entreprises.

Elles se concentrent généralement sur les énergies biogaz pour les tonnages supérieurs à 19t et les biodiesel (B100 ou HVO). Elles répondent à la plupart des usages des transporteurs dont certains besoins des activités urbaines, de courtes distances ou d'activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ou encore le transport scolaire.

A date, les transporteurs anticipent, du simple fait de l'électrification des flottes, une perte importante de productivité dans le cas de véhicules à batteries, ce qui aggrave encore la perte de compétitivité, et implique, dans une grande partie des usages, une modification profonde des plans de transport. De plus, les travaux de la Task-Force n'apportent pas d'éléments conclusifs sur la réalité de ce TCO à moyen et long terme.



Un problème croissant d'accessibilité en centre-ville pour les professionnels du secteur

La transition écologique du secteur doit relever le double enjeu de l'acceptabilité et de la faisabilité.

Malheureusement, la non-prise en compte de la profession dans la mise en place des restrictions de circulation a abouti à des non-sens dont les effets vont se faire ressentir pleinement avec le déploiement des 45 zones à faibles émissions.

Ce décalage se constate à chaque niveau, avec une mauvaise répartition entre les différents véhicules sur les routes, entre particuliers, professionnels, véhicules lourds et légers, voire livraison à vélos cargos qui s'effectue dans un cadre non réglementé. De plus en plus d'agglomérations cherchent également à interdire l'accès aux hypercentres des autocars spécialisés dans le tourisme et les lignes interurbaines, ou à durcir les conditions de stationnement. Les transporteurs vont devoir effectuer des kilomètres supplémentaires imposés par ces restrictions, ce qui rallongera le temps de travail augmentant ainsi la fatigue et la pénibilité de ces métiers déjà éprouvants.

La transition doit se faire avec la profession et non contre elle, car tous les experts le confirment : la route restera le mode de transport très largement majoritaire notamment pour le secteur des marchandises.

Selon eux, en 2050, l'outil principal de gestion des flux de marchandises en France restera bien à 75% le camion. La neutralité carbone dans les transports routiers de marchandises devra donc nécessairement passer par une politique axée sur le camion zéro ou faibles émissions.

Un motif de satisfaction, à pérenniser, la Task-Force :

Pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit l'Etat, les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens. Initialement, l'objectif de ces travaux était de parvenir d'ici l'été 2021 à une convention d'objectifs entre les différents acteurs. Ils se poursuivent maintenant dans le cadre de l'article 301 de la Loi Climat et Résilience avec pour objectif l'élaboration d'une feuille de route décarbonation au plus tard au 1^{er} janvier 2023 et dans la perspective d'une Loi de programmation énergie climat attendue pour le 1^{er} juillet 2023.

➔ Dans ce nouveau cadre, **l'OTRE appelle de ses vœux à la prise en compte des conclusions intermédiaires de la Task-Force transmises par les organisations professionnelles.** Autrement, la législation aboutira de nouveau à des mesures contraires au bon sens, comme l'interdiction de la vente de véhicules lourds principalement à énergie fossile en 2040 ou l'arrêt de remboursement partiel de la TICPE en 2030, déjà adoptés.



NOTRE VISION



Un besoin de lisibilité et de stabilité quant aux normes, règles et lois

La planification de la transition énergétique du transport routier impose d'avoir une vision à long terme construite sur une programmation réaliste, pragmatique et claire.



Une fiscalité incitative et juste

Nous appelons à en finir avec les traitements inéquitables et le tout punitif afin de redonner au pavillon français ses lettres de noblesse tout en réaffirmant le rôle stratégique du transport de personnes et de marchandises, nécessaire à l'indépendance de l'économie du pays. Il est nécessaire de concilier l'efficacité économique et écologique avec la rentabilité des entreprises.



Les surcoûts de la transition énergétique ne doivent pas être assumés par les seuls transporteurs

La transition énergétique pour le secteur du transport routier engagera des ressources financières considérables, en investissements publics et privés, en subventions, impliquant un grand nombre de parties prenantes. Chaque acteur devra y contribuer, des constructeurs aux énergéticiens, de l'Etat aux chargeurs, sans oublier les consommateurs eux-mêmes sous peine de menacer la pérennité des entreprises et de porter atteinte au dynamisme économique du secteur qui contribue à la croissance française.



PROPOSITIONS

1

Les travaux de la Task-Force confirment que le diesel restera présent majoritairement pour la plupart des usages a minima jusqu'en 2040. Il faut donc revoir certains objectifs de la Loi Climat et Résilience devenus peu réalistes :

- ➔ Abroger l'Article 130 prévoyant de procéder à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici le 1er janvier 2030,
- ➔ Réviser l'article 103 prévoyant la fin de la vente des véhicules lourds neufs utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici 2040.

2

En raison d'un réseau de distribution notamment électrique qui ne sera pas mature avant au mieux 2040 :

- ➔ Favoriser le recours à tous les biodiesels en usage exclusif et irréversible ainsi qu'aux biogaz comme une alternative pertinente de nature à augmenter significativement et immédiatement la capacité des transporteurs à contribuer à la transition énergétique.

3

Accompagner l'investissement des entreprises en matière de verdissement de flottes :

- ➔ Proposer des aides financières renforcées (suramortissement, prêt à taux zéro, etc.) et soutenir à la filière du retrofit.

4

Dispositions spécifiques pour les VUL :

- ➔ Définir un cadre professionnel à la conduite des VUL valorisé à 4,5 tonnes en gardant le bénéfice du permis B, destiné aux seuls professionnels de la route. Ce bénéfice en charge utile serait limité aux seuls véhicules à énergie alternative et pourrait être conditionné à des obligations nouvelles comme une visite médicale annuelle ou une formation spécifique ;
- ➔ Instaurer une formation initiale obligatoire pour renforcer la professionnalisation et l'attractivité du métier, comprenant un volet relatif à l'impact environnemental de la conduite, pour les conducteurs de VUL pour compte d'autrui ;
- ➔ En s'inspirant des règles applicables aux véhicules lourds, renforcer les contrôles techniques dont font l'objet les VUL en prévoyant un contrôle annuel ;
- ➔ Sanctuariser, moderniser et augmenter les aires de livraison en centres-villes pour les VUL ;
- ➔ Responsabiliser les consommateurs sur l'impact social et environnemental de leurs livraisons (interdire la notion de « frais de transport gratuit », taxer le retour de marchandises, inciter à la livraison en point relais au détriment de la livraison à domicile etc.) ;
- ➔ Obtenir la déductibilité totale pour l'employeur du coût du matériel de recharge électrique et des frais d'installation pour une mise en place, aux domiciles des salariés, d'un système de recharge automobile des véhicules de l'entreprise lorsque le salarié le conserve à son domicile.



Image et
attractivité

CONSTAT

Un besoin de relancer l'attractivité des métiers

Le secteur du transport routier fait face à des tensions de recrutement et de fidélisation. Ces difficultés, qui ne sont pas nouvelles se sont accélérées avec la reprise économique post-crise sanitaire, l'émergence de nouveaux flux logistiques et une évolution de la mobilité des personnes se tournant davantage vers les transports collectifs au détriment de la voiture individuelle. **Créateur d'emplois sur l'ensemble du territoire, il convient de relancer la notoriété et l'attractivité des métiers de la filière.** Les entreprises du transport routier doivent redonner envie aux jeunes de les rejoindre et de les convaincre que nos métiers seront demain de plus en plus innovants et donc d'avenir.

Depuis une trentaine d'années, les conditions de travail se sont dégradées : détérioration des conditions d'accueil sur les sites logistiques et lieux de chargement-déchargement ; délai maximum d'attente non respecté ; hausse de l'insécurité (vol de carburants et de marchandises, attaques de véhicules). Elles sont particulièrement difficiles pour les transporteurs routiers de voyageurs : fortes responsabilités (transport d'enfants) ; horaires de travail atypiques (tôt le matin, tard le soir) ; temps partiel engendrant une faible rémunération (750 euros/mois en moyenne), une évolution des comportements déviants des clients (incivilité).

Les transporteurs routiers de marchandises se heurtent à des comportements anormaux de certains clients, qui ne respectent pas les conditions d'accueil et certaines règles inscrites dans les contrats-types.

A cela s'ajoute une forte méconnaissance de la réalité des métiers par l'opinion publique comme par les conseillers en orientation et les conseillers en recrutement, notamment par une présentation erronée des conditions d'exercice professionnel, de la modernisation des métiers et des perspectives d'évolutions au sein des entreprises.



Des métiers d'avenir, en transformation

Les mutations économiques (hausse de la vente à distance et des flux de transport), technologiques (numérisation des métiers, robotisation) et écologiques (écoconduite, nouvelle organisation du travail) transforment les métiers du secteur du transport routier : disparition de certaines tâches au profit de nouveaux métiers, souvent plus qualifiés. Elles font émerger de nouveaux acteurs et appellent à repenser les besoins en compétences (ingénierie, management, marketing, services aux clients). Il convient donc d'anticiper ces évolutions.

Si elles transforment profondément le secteur, ces mutations participent également à positionner nos métiers comme des métiers d'avenir, de plus en plus connectées, sachant s'adapter aux enjeux sociétaux et contribuant à la création d'emplois quel que soit le niveau d'études. Toutefois, le secteur se heurte à la réalité économique d'un transport routier dégagant de faibles marges, ne permettant pas suffisamment aux professionnels du secteur d'employer et de fidéliser leurs salariés, d'innover et d'investir dans des équipements plus attractifs participant à revaloriser l'image du secteur.

Un coût de travail élevé et une fragilité financière des entreprises du secteur

Le coût de travail du transport routier de marchandises est l'un des plus importants d'Europe : Coût annuel total d'un conducteur international (Source étude CNR Europe, valeur 2016) France 45 852€, Pologne 19 813€, Roumanie 17868€, Bulgarie 15 859€. Ce coût élevé freine le recrutement et l'entrepreneuriat dans ce secteur.

Pour le transport routier de voyageurs, la forte proportion de conducteurs à temps partiel est un important frein au recrutement, les montants de rémunération n'étant pas attractifs pour les nouveaux publics.

Les investissements initiaux importants (achat de camions, d'autocars, d'outils technologiques), la fiscalité des énergies et le poids des charges sociales pèsent lourdement sur les employeurs. Les transporteurs routiers sont régulièrement confrontés à une augmentation sensible de certains coûts : carburants, achats et maintenance des véhicules, pneumatiques et assurances. Le poste "salaires et charges" représente avec le carburant les deux principales charges d'exploitation de l'entreprise. Avec une très faible rentabilité et une faible trésorerie, les entreprises du secteur, composé à 90% de TPE, PME et ETI, sont financièrement fragilisées. Elles rencontrent régulièrement des difficultés à couvrir les frais engagés et à s'adapter en cas de changement conjoncturel brutal et des aléas géopolitiques. (hausse de la fiscalité, renforcement de la réglementation et des charges sociales).

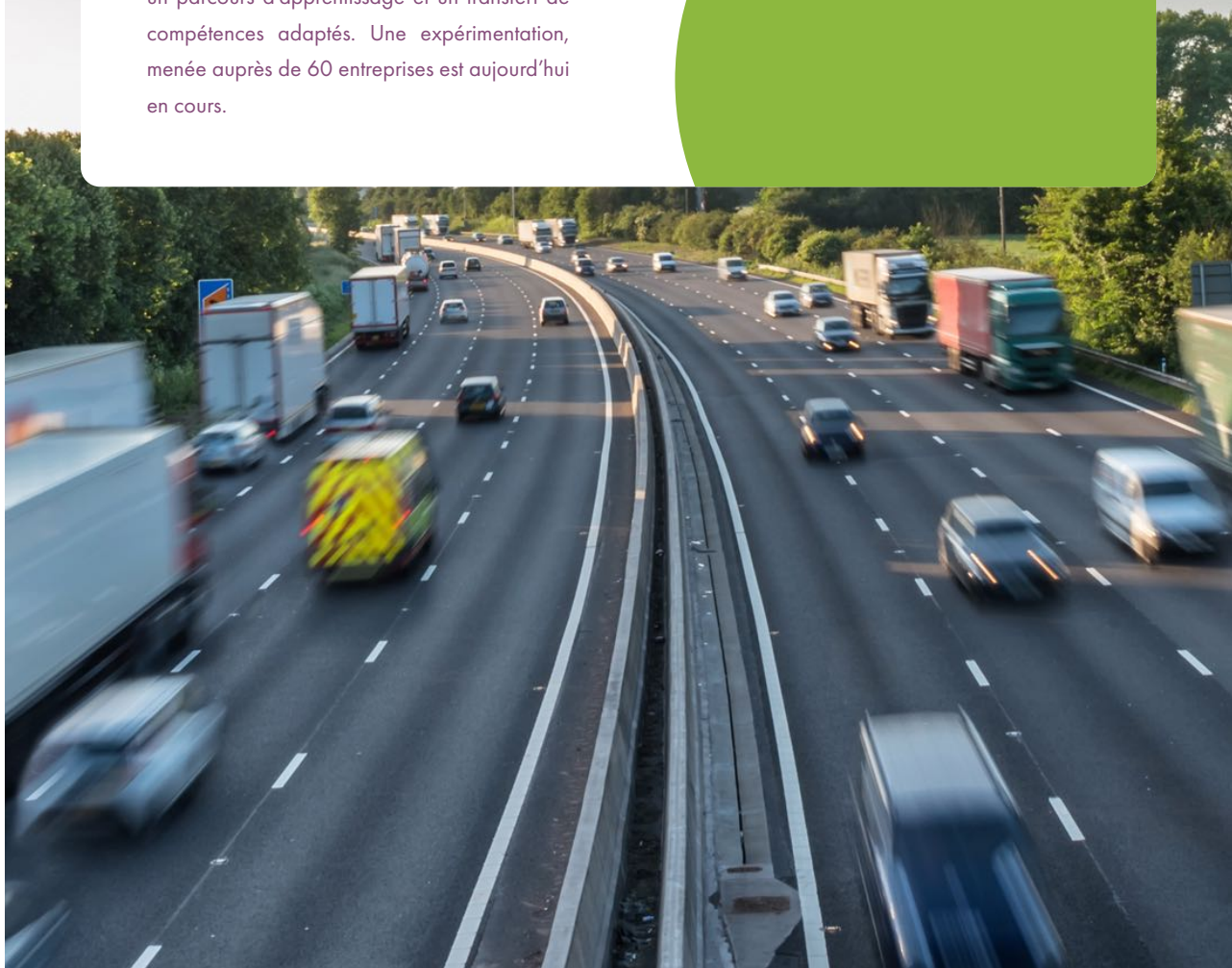


Former pour tutorer :

Afin de diversifier les profils de recrutements, transmettre et développer les compétences, il convient de faciliter l'insertion professionnelle sur le marché du travail et l'intégration des jeunes dans les entreprises. La formation par l'apprentissage ou l'alternance est l'un des piliers majeurs d'intégration des jeunes dans l'emploi et les entreprises. Ces jeunes doivent toutefois être accompagnés tout au long de leur parcours. Le rôle, des tuteurs et maîtres d'apprentissage au sein des entreprises est primordial pour s'assurer de la bonne intégration de l'alternant ou de l'apprenti comme l'est celui du tuteur d'intégration et d'accueil dans l'entreprise du primo entrant.

Un outil de branche, financé par l'OPCO Mobilité « M-Tutorat » est disponible. Il facilite la formation des tuteurs et maîtres d'apprentissage en entreprise et permet aux salariés tutorés de bénéficier d'un appui personnalisé à travers un parcours d'apprentissage et un transfert de compétences adaptés. Une expérimentation, menée auprès de 60 entreprises est aujourd'hui en cours.

- ➡ **L'OTRE appelle de ses vœux à ce que le financement de ces formations soit conforté et à ce que l'expérimentation soit renouvelée sur une nouvelle vague d'entreprises, essentiellement des TPE et PME, à travers un soutien financier de l'Etat.**
- ➡ **Plus globalement, l'OTRE appelle de ses vœux à mieux accompagner financièrement les entreprises dans le développement des tuteurs d'entreprises et des référents**



NOTRE VISION



Valoriser en urgence les métiers

Dans un contexte particulièrement tendu pour le secteur, qui connaît de graves difficultés de recrutement, il convient de reconnaître, à sa juste mesure, la profession et les salariés du transport routier. Cela passe par une valorisation des métiers du secteur, pilier indispensable pour attirer et fidéliser les candidats.



Revoir les modalités de formation et d'accès à la profession

Les modalités de formation et d'accès à la profession doivent également être repensées et adaptées aux nouveaux besoins de compétences et aux évolutions technologiques. Il s'agit de permettre une intégration et une évolution rapide des candidats au sein des entreprises.



Faciliter l'embauche

Face aux difficultés d'embauches, il convient également de donner les moyens aux employeurs de recruter à travers une « décomplexification » des démarches administratives et un accompagnement des professionnels dans l'orientation et le recrutement des candidats.



Encourager et faciliter les passerelles métiers

L'adaptation des métiers et des formations à la transition énergétique et écologique et les transitions professionnelles qui en découlent, mettent en évidence la nécessaire construction de passerelles d'un métier fragilisé vers un métier émergent (parcours professionnel) : via des diagnostics sectoriels, via des expérimentations de CDI multi-employeurs (par exemple : déménagement-voyageurs).



PROPOSITIONS

- 1 Réglementer les conditions d'accueil des conducteurs chez les clients (accessibilité aux sanitaires, aux distributeurs de boissons, etc.) ;
- 2 Réglementer l'interdiction des opérations de chargement et de déchargement des véhicules >3,5 tonnes, tant à l'origine qu'à la destination, à l'exception de certaines opérations pour lesquelles la participation des conducteurs aux opérations apparaît nécessaire, notamment au regard des réglementations applicables ou de la nature des opérations (ex : déménagements ; citernes, messagerie etc.) ;
- 3 Réglementer les conditions de gestion et d'échanges des palettes, source de stress et de manutention pour les conducteurs ;
- 4 Instaurer un permis de conduire pour les professionnels de la route ;
- 5 Permettre aux apprenants conducteurs en formation (CAP, ...) de conduire durant les périodes en entreprise via la mise en place du dispositif de la conduite encadrée ;
- 6 Réduire les délais de délivrance, après la fin de la formation, des documents nécessaires à l'exercice du métier de conducteur (titres professionnels, carte de qualification conducteur ...) aujourd'hui de plusieurs mois dans de nombreuses régions et économiquement lourd pour l'entreprise ;
- 7 Accompagner les entreprises dans la transition numérique par la sécurisation des échanges de données ;
- 8 Développer la fonction du tuteur d'entreprise et du référent, tant pour les salariés en alternance que pour l'accueil et l'accompagnement des nouveaux salariés ;
- 9 Faciliter, accompagner les recrutements et agir sur la qualité de l'emploi en accélérant la synergie des PME-TPE avec Pôle emploi et les missions locales, notamment à travers la mise à disposition par Pôle emploi d'une offre de service proactive et un ciblage plus systématique de candidats détenteurs d'un permis de conduire poids lourds.



Souveraineté et
compétitivité

CONSTAT

Une filière résiliente dont la compétitivité est mise à mal

Une concurrence, souvent déloyale et non-encadrée, qui pèse lourdement sur la filière

Les métiers du transport routier subissent de plein fouet une concurrence nouvelle, qui prospère à cause d'un manque d'encadrement. La place croissante occupée par le e-commerce, tant dans les pratiques des consommateurs que dans les perspectives de développement du commerce en France, a été mise en évidence par la crise sanitaire du Covid. Le e-commerce a ainsi augmenté de plus de 37% au titre de 2020. L'explosion du B to C par le développement de l'offre numérique, dont la dynamique s'intensifie, est une opportunité pour notre économie. Mais cela entraîne l'arrivée d'acteurs n'étant pas soumis aux mêmes règles, mettant en tension l'ensemble de la filière. Il est nécessaire de contrôler ce mouvement et d'adapter la fiscalité. Le terme e-commerce masque une diversité de pratiques, dont les émissions de CO2 sont très éloignées les unes des autres, ainsi qu'une diversité de cas d'école, allant d'un particulier se déplaçant en voiture pour effectuer un achat unique à une livraison d'achats groupée via triporteur.

La régulation du e-commerce est un impératif et une urgence.

Les transporteurs font ainsi face à la concurrence de routiers internationaux, dans l'attente de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures du Paquet Mobilité et d'une volonté accrue des autorités françaises de mettre les moyens humains nécessaires pour en contrôler les effets. L'ensemble des professionnels en font toujours le constat et cette tendance ne s'améliore toujours pas. L'OTRE est consciente des difficultés rencontrées jusque-là par les pouvoirs publics quant au contrôle du travail illégal, de la concurrence déloyale, des réglementations sociales, des règles de cabotage et de détachement des conducteurs. Mais le paquet mobilité ouvre enfin les portes à un contrôle facilité de ces nouvelles règles.

La lutte contre le travail illégal et la concurrence déloyale est donc toujours une priorité forte, tout comme une meilleure régulation des plateformes numériques qui proposent notamment des services de e-commerce ou de l'inter-médiation.



Diminuer les charges et défiscaliser les heures supplémentaires

Dans le secteur des transports routiers, le régime des heures supplémentaires varie en fonction du secteur d'activité de l'entreprise et de la catégorie de personnel concerné. Pour les conducteurs, forts consommateurs d'heures supplémentaires, celles effectuées au-delà de 35 heures hebdomadaires sont majorées de 25 % et de 50 % au-delà de la 43^{ème} heure.

Maintenir la défiscalisation actuelle des cotisations sociales salariales des heures supplémentaires donne du pouvoir d'achat aux salariés ce qui contribue à l'attractivité de nos métiers. Elargir cette défiscalisation aux cotisations patronales et réinstaurer une déduction forfaitaire patronale pour heures supplémentaires pour les employeurs de 20 salariés et plus, contribueraient à améliorer la compétitivité des entreprises pour un secteur où les marges bénéficiaires restent extrêmement faibles.

Paquet mobilité : il faut maintenant transformer l'essai

L'OTRE s'est montrée favorable à la démarche, force de propositions et a accueilli avec enthousiasme le compromis trouvé. Toutefois, nous appelons à la vigilance des pouvoirs publics quant au bon respect de son calendrier d'entrée en vigueur et, surtout, de sa mise en œuvre.

➔ Nous appelons à la plus grande vigilance quant au respect des échéances prévues et souhaitons que les règles définies au niveau européen soient :

- respectées par l'ensemble des acteurs et parties prenantes ;
- mises en œuvre en droit Français mais aussi chez nos voisins européens. Une fois ces mesures instaurées, il faudra veiller à ce qu'elles soient efficacement contrôlées.

De trop nombreuses prestations non-valorisées

En plus de leur métier de transporteur, les entreprises du transport routier réalisent des prestations annexes telles que le stockage de marchandises, la location et l'entretien de véhicules, ou encore la gestion des palettes. Le système de l'échange de palettes est problématique, car, au mépris des dispositions juridiques du Contrat Type, les industriels et distributeurs répercutent sur le transporteur les coûts de dysfonctionnement du mécanisme. De plus, le transporteur assume des coûts directs et indirects alors même que la gestion de l'échange palette n'est pas de sa compétence. Le système actuel des échanges palettes altère la santé des salariés du transport routier qui doivent manipuler quotidiennement des dizaines de palettes, chacune d'entre elles faisant au minimum 25 kilos et génère du stress.

Ces prestations ne sont parfois que peu, voire pas, rémunérées alors qu'elles participent à la chaîne de valeur et qu'elles ne pèsent que sur les coûts des entreprises de transport. Des prestations initialement offertes par les transporteurs par facilité sont aujourd'hui considérées comme la norme par nombre de leurs clients, qui ne les rémunèrent pas en contrepartie. La loi dite BOSSON de 1994 avait pourtant gravé dans le droit commun que chaque prestation commandée se devait d'être écrite dans le contrat de transport et que tout ce qui y figure doit être rémunéré en conséquence.

Cette réalité contribue à maintenir de faibles marges au sein de la profession.

Plus globalement, la législation encadrant les contrats des transporteurs routiers demeure d'une grande complexité quant à sa compréhension, mais, surtout, dans sa mise en œuvre.

NOTRE VISION



Contrôler efficacement les règles du nouveau paquet mobilité

L'OTRE souligne le rôle essentiel joué par les services de régulation et de contrôle des transports routiers des DREAL dans le respect des règles applicables aux acteurs du transport routier. Ils participent sans conteste à la bonne mise en œuvre des objectifs de sécurité routière, de respect des conditions de travail et sociales des travailleurs. Ils constituent l'un des rares corps de contrôle à tenter de faire respecter les règles du cabotage et du détachement de salariés, source de concurrence déloyale forte. Du fait de leur faible effectif en proportion du nombre véhicule circulant, leur action manque d'efficacité dans ce domaine d'autant que les autres corps de contrôle, confrontés à des règles complexes à contrôler, ont le plus souvent délaissé la recherche de ce type d'infraction.

L'obligation d'équipement de tachygraphes de nouvelle génération prévue dans le paquet mobilité pour les véhicules circulant à l'international va permettre demain de contrôler automatiquement, simplement et efficacement ces nouvelles règles. L'OTRE appelle donc de ses vœux une mobilisation de l'ensemble des corps de contrôle routier, DREAL, GENDARMERIE et POLICE pour lutter contre le cabotage illégal et le non-respect des règles de détachement.



Aider à la digitalisation des entreprises du transport routier

La transition technologique du secteur est en marche. Il s'agit d'un enjeu de compétitivité autant que de souveraineté. Les pouvoirs publics ont donc tout intérêt à maintenir la filière à des hauts niveaux d'exigence tout en garantissant et en renforçant la protection des données DATA de l'entreprise.



**Améliorer la qualité de vie au travail
et notamment des conducteurs dans
une perspective de recrutement et de
fidélisation**

Sans transport routier, la chaîne logistique s'arrête, le transport scolaire ne peut être assuré tout comme le déplacement des salariés qui utilisent nos autocars pour se rendre sur leur lieu de travail. Il en est de même pour les ambulanciers, sans eux, la chaîne de santé serait fragilisée. Mais sans nos conducteurs, nos véhicules ne circulent pas. Leurs conditions de vie lors de leur déplacement imposent de les accueillir avec bienveillance et dignité humaine.

**Prendre en compte l'ensemble
des prestations fournies par les
transporteurs ainsi que les temps
d'attente**

Les transporteurs ne peuvent plus accepter de fournir certaines prestations gracieusement. Il en va tant de leur reconnaissance que de leur survie économique. Toute prestation d'un transporteur doit être rémunérée.



PROPOSITIONS

1 Maintenir des mesures urgences pour éviter la crise du secteur

La hausse récente mais néanmoins continue des prix du carburant appelle une réaction d'ampleur dans des délais restreints, afin de soutenir la filière.

Compte tenu de la volonté du Gouvernement de maintenir une aide sur le carburant plus significative et plus ciblée au-delà du 31 juillet 2022, l'OTRE demande le maintien et le renforcement de la remise de 18 centimes par litre de carburant appliquée depuis le 1er avril 2022. Elle demande par ailleurs que cette aide soit directement gérée par l'Administration fiscale par l'application d'un système de remboursement mensuel basé sur les litres consommés au cours du mois précédent, sans qu'il soit pris en compte dans les indices du Comité National Routier (CNR), garantissant ainsi que cette mesure bénéficie bien uniquement et directement aux transporteurs.

A plus long terme :

2 Mettre en place une énergie professionnelle pour les acteurs de la route afin de maîtriser le prix de l'énergie pour les professionnels et éviter des fluctuations violentes sur une période donnée ;

3 Elargir la défiscalisation des heures supplémentaires aux cotisations patronales et réinstaurer une déduction forfaitaire patronale pour heures supplémentaires pour les employeurs de 20 salariés et plus contribueraient pour améliorer la compétitivité des entreprises ;

4 Légiférer sur les conditions d'accueil des conducteurs sur les zones de chargements et de déchargements ;

5 Légiférer sur les conditions d'échanges des palettes ;

6 Légiférer sur l'interdiction de chargement et de déchargement des véhicules à l'exception des opérations pour lesquelles la participation des conducteurs, pour tout ou partie des opérations de chargement et de déchargement apparaît nécessaire ;

7 Renforcer les corps de contrôle, redéployer les moyens et concentrer les efforts sur les infractions au cabotage et au détachement de salariés ;

8 Signer une convention nationale ciblée de lutte contre le travail illégal avec la mise en place de dispositifs de veille et de signalements aux pouvoirs publics.



— Les 29 propositions de l'OTRE

Organisation des Transporteurs Routiers Européens

Siège social : Domaine du Courant - Rue du Courant – Bâtiment A - 33310 LORMONT

Bureau parisien : 43 bis route de Vaugirard - 92190 MEUDON

Téléphone : 01 53 62 83 40

Courriel : contact@otre-direction.org