



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 de véhicules 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.

