

LES MESURES URGENTES

POUR LE TRANSPORT ROUTIER Marchandises
& voyageurs

J U I L L E T 2 0 2 4



À L'OCCASION DE LA NOUVELLE MANDATURE ET AFIN DE TENIR COMPTE DES ÉVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES ET DE SON ÉCOSYSTÈME, L'OTRE PROPOSE UNE MISE À JOUR DE SA FEUILLE DE ROUTE, DÉVOILÉE EN 2022.

PRÉAMBULE

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) fédère plus de 3 200 entreprises, essentiellement des TPE, PME et ETI à capitaux patrimoniaux, opérant dans divers secteurs du transport en France, notamment le transport routier de marchandises et de la logistique, le déménagement et le transport de voyageurs.

En 2022, l'OTRE présentait sa feuille de route, recensant les constats, les attentes ainsi que les 29 propositions, formulées par les professionnels qu'elle représente. Ce document a permis à l'OTRE d'accompagner les pouvoirs publics dans leurs travaux et donné lieu à de nombreuses avancées notoires. Les réflexions entourant les feuilles de route de décarbonation, le CNR et tant d'autres initiatives institutionnelles, auxquelles l'OTRE a largement pris part, ont fait émerger de nouveaux enjeux, touchant aux différentes facettes de notre profession (réglementation, fiscalité, accessibilité, accompagnement, ...).

Aussi, l'OTRE se doit de s'adapter aux évolutions politiques, économiques, au climat social tout comme aux aspirations de nos concitoyens. **Tel est l'objet du présent document, qui présente à la nouvelle Assemblée nationale comme au nouveau Gouvernement, les demandes du secteur, aussi bien constantes que nouvelles.**

Le transport routier de marchandises est une activité stratégique et essentielle, indispensable aux territoires, à leur approvisionnement et à leur développement économique. Il constitue un lien essentiel entre la demande et l'offre de biens de consommation, et est intimement lié à l'approvisionnement des commerces comme des ménages. Le transport routier de marchandises est un maillon indispensable de la chaîne logistique et industrielle du pays.

Le transport routier de voyageurs fait partie intégrante de la mobilité des personnes. Il propose des solutions innovantes et des réponses aux problématiques quotidiennes de déplacement des citoyens. Riche de l'expérience de ses adhérents, OTRE promeut le développement de la mobilité décarbonée adaptée aux territoires en concertation avec les autorités organisatrices.

L'offre de transport occasionnel et touristique renforce le maillage local et permet le développement des déplacements collectifs dans les zones urbaines, péri-urbaines et rurales. Il contribue, par ailleurs, activement à la mobilité des personnes à mobilité réduite. Gage de cohésion sociale, les entreprises du secteur assurent également des prestations touristiques de courtes à longues distances tout au long de l'année.

L'OTRE souhaite alerter les pouvoirs publics sur les nombreuses attentes du secteur. Elle formule des propositions urgentes et concrètes pour soutenir le Transport Routier Français, secteur stratégique et vital pour l'Économie de la France.

SOMMAIRE

CHAPITRE

01

22 MESURES URGENTES POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

CHAPITRE

02

18 MESURES URGENTES POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS



CHAPITRE 1

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

1 FISCALITÉ DU TRANSPORT ROUTIER : LE FINANCEMENT DE LA TRANSITION DU SECTEUR NE DOIT PAS HYPOTHÉQUER LE DÉVELOPPEMENT DE SON ACTIVITÉ

PROPOSITION
01

Pour préserver la compétitivité du pavillon français

Aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne doit être inscrite dans les prochains PLF.

PROPOSITION
02

Aucune fiscalité nouvelle venant impacter la compétitivité des entreprises françaises ne doit être instaurée, les régions volontaires doivent renoncer à la mise en œuvre des Ecotaxes Régionales.

2 MIEUX QUALIFIER ET SANCTIONNER LES PRATIQUES DE PRIX ABUSIVEMENT BAS

PROPOSITION
03

Mieux qualifier et sanctionner la pratique des prix abusivement bas (article L 3242-2 du code des transports)

3 GARANTIR LA TRANSPARENCE DES PRIX PROPOSÉS PAR LES OPÉRATEURS DE SERVICE NUMÉRIQUE DE MISE EN RELATION COMMERCIALE DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES ET LES RESPONSABILISER POUR MIEUX LUTTER CONTRE LES PRIX ABUSIVEMENT BAS

PROPOSITION
04

Responsabiliser l'ensemble des prestataires proposant une offre de transport. Sanctionner et mieux contrôler la pratique des prix abusivement bas, en instaurant une obligation d'affichage des prix (article L. 3221-1 du code des transports)



CHAPITRE 1

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

4 ASSURER DES REVENUS DÉCENTS ET FIXES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

PROPOSITION
05

Augmenter et pérenniser le budget du CNR (sujet PLF/PLFR)

PROPOSITION
06

Lutter contre les clauses abusives des contrats commerciaux en réaffirmant le caractère illégal des « **clauses tunnels** » en application de l'indexation « énergie » (prévue à l'article L.3222-1 du code des Transports) par la publication d'un acte interprétatif du ministère des Transports (circulaire ministérielle, FAQ publiée).

5 LIMITER LES PRESTATIONS DE TRANSPORT NON-VALORISÉES

PROPOSITION
07

Réglementer les conditions de gestion et d'échanges des palettes, source de stress et de manutention pour les conducteurs.

PROPOSITION
08

Transposer intégralement dans le code des Transports les dispositions de l'article 11 du contrat type relatives à l'encadrement des temps d'attente chez le client afin de les rendre d'application obligatoire et le compléter sur les règles d'indemnisation applicables en cas de dépassement.

6 SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

PROPOSITION
09

Instaurer un permis blanc administratif, à l'autorité du préfet, pour un conducteur professionnel ayant un permis invalidé en raison de la perte totale de points, sous condition qu'aucun point n'ait été perdu pour une infraction grave.

PROPOSITION
10

Légiférer sur les interdictions d'exécution des opérations de chargement et de déchargement des véhicules de +7,5 tonnes, sous certaines conditions, en s'appuyant sur les conclusions du rapport GARCIA et des modèles Espagnols et Portugais.

PROPOSITION
11

Favoriser les passerelles entre les permis de conduire et autoriser la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres dès lors que le conducteur est détenteur d'un permis C ou D.

PROPOSITION
12

Maintenir au-delà du 31 décembre 2024, **l'aide à l'embauche** d'un alternant en contrat d'apprentissage et réinstaurer l'aide exceptionnelle aux employeurs de salariés en contrat de professionnalisation.



CHAPITRE 1

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7

MIEUX CONTRÔLER LES RÈGLES EUROPÉENNES DU PAQUET MOBILITÉ

PROPOSITION
13

Elaborer pour chaque réglementation relative au transport routier, un programme de formation commun à tous les agents en charge du contrôle de cette réglementation dans les différents pays de l'UE.

PROPOSITION
14

Augmenter les effectifs et les moyens des Contrôleurs Terrestres sur l'ensemble des régions métropolitaines.

PROPOSITION
15

Pour appuyer l'action des corps de contrôles des DREAL, **impliquer l'ensemble des autres corps de contrôle routier, GENDARMERIE et POLICE pour lutter contre le cabotage illégal, le non-respect des règles de détachement** et plus globalement la concurrence déloyale.

8

IMPULSER LA TRANSITION VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE DEMAIN

PROPOSITION
16

Pour une meilleure massification des flux, **autoriser le 44 tonnes Transfrontaliers.**

PROPOSITION
17

Autoriser **les expérimentations des EMS** en France, lorsqu'ils n'entrent pas en concurrence avec le report modal.

PROPOSITION
18

Faciliter l'installation de nouvelles implantations logistiques mutualisées et multimodales en identifiant, sécurisant et aménageant les zones stratégiquement positionnées près des infrastructures de transport massifiées (portuaire, ferroviaire, fluvial)

PROPOSITION
19

Privilégier, pour le transport routier, un mix d'énergies décarbonées, adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usage, plutôt que le « tout électrique ».

PROPOSITION
20

Soutenir la filière RETROFIT pour les véhicules industriels légers et lourds.

PROPOSITION
21

Planifier un plan d'accompagnement d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules.

PROPOSITION
22

Planifier et financer le déploiement des bornes de recharge électrique des poids lourds, au dépôt et en itinérance

1 | FISCALITÉ DU TRANSPORT ROUTIER : LE FINANCEMENT DE LA TRANSITION DU SECTEUR NE DOIT PAS HYPOTHÉQUER LE DÉVELOPPEMENT DE SON ACTIVITÉ

La Loi Climat & Résilience, en son article 130, conditionne la suppression du remboursement partiel de la TICPE d'une part, **à la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds**, et d'autre part, aux travaux européens visant à une **convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen**.

Les travaux de la feuille de route de décarbonation (article 301 de la loi Climat & Résilience) démontrent clairement que ces conditions ne sont pas aujourd'hui réunies, une offre dense reposant sur un mix énergétique décarboné ne sera accessible au mieux qu'à partir de 2030 et que, faute d'une offre alternative fiable, notamment en raison d'un réseau de distribution adapté à la mobilité lourde non planifiée, **les véhicules lourds diesel constitueront encore une partie non négligeable de la flotte d'ici à 2040**.

Après les épisodes qu'a dû surmonter la filière et à l'heure où des aides pour le financement de la transition des flottes, qui requiert des investissements importants, il semble anachronique d'envisager simultanément un verdissement « progressif » de la fiscalité qui encouragerait la transition du secteur tout et une fiscalité punitive ciblant les « tarifs réduits d'accises sur les transports routiers ».

Le déremboursement de la TICPE risquerait, en outre, de mettre en péril la compétitivité du pavillon français et de creuser les distorsions de concurrence avec les entreprises étrangères opérant sur le réseau routier français sans y consommer la moindre goutte de carburant, actuellement et comme l'a rappelé le Ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, la fiscalité énergétique est asymétrique au niveau européen, largement en défaveur des transporteurs français. La fiscalité place aujourd'hui la France en troisième position des plus contraignantes en Europe. Si le déremboursement intervenait, la France détiendrait la fiscalité la plus dure d'Europe.

PROPOSITION
01

POUR PRÉSERVER LA COMPÉTITIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS

Aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier **ne doit être inscrite dans les prochains PLF**.

La ratification d'une ordonnance, à l'été 2023, autorise désormais les régions volontaires à instaurer un dispositif similaire à celui des écotaxes régionales, nouveau révélateur du décalage croissant entre les réalités des transporteurs routiers et les décisions administratives. **La mise en place d'une telle taxe serait un énième coup porté à la filière du transport routier, largement saluée durant la crise du Covid-19 mais depuis tant de fois acculée**. Nous appelons donc l'ensemble des régions de France à ne pas instaurer une telle mesure, la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 ne les y obligeant nullement

Cette mesure avait été contestée avec vigueur, notamment par le mouvement dit des bonnets rouges, en 2013. Le retour d'une telle mesure serait un nouveau coup porté à la filière, s'ajoutant à la myriade de normes et de taxes, nouvelles ou en perpétuelle évolution.



PROPOSITION
02

POUR PRÉSERVER LA COMPÉTITIVITÉ DU PAVILLON FRANÇAIS

Aucune fiscalité nouvelle venant impacter la compétitivité des entreprises françaises ne doit être imaginée, les régions volontaires doivent renoncer à la mise en œuvre des Ecotaxes Régionales.

2 | MIEUX QUALIFIER ET SANCTIONNER LES PRATIQUES DE PRIX ABUSIVEMENT BAS

Le code des Transports ([article L. 3221-1](#)) précise que tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment **les transporteurs routiers de marchandises, opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale** de transport public routier de marchandises définis au 5° de [l'article L. 3261-1](#), **commissionnaires de transport ou loueurs** de véhicules industriels avec conducteur, est tenu d'offrir ou de pratiquer un prix qui permette de couvrir à la fois :

- Les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ;

- Les charges de produits énergétiques et d'entretien ;

- Les amortissements ou les loyers des véhicules ;

- Les frais de route des conducteurs de véhicules ;

- Les frais de péage ;

- Les frais de documents de transport et les timbres fiscaux ;

- Et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise. Or, [l'article L3242-2](#) du même code qui réprime les infractions découlant de l'article L3221-1 reste très imprécis dans sa rédaction : « Est punie d'une amende de 90 000 € **la méconnaissance**, pour tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1, des obligations résultant des dispositions de cet article »

PROPOSITION
03

MODIFIER L'ARTICLE L 3242-2 DU CODE DES TRANSPORTS POUR MIEUX QUALIFIER ET SANCTIONNER LA PRATIQUE DES PRIX ABUSIVEMENT BAS

Article L 3242-2 modifié du code des Transports : « **Le fait**, pour tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1, **de ne pas offrir ou de ne pas pratiquer un prix qui permet de couvrir l'ensemble des éléments cités au même article** est passible d'une amende de 90000 € pour une personne physique et de **450 000 € pour une personne morale** ».



3 | GARANTIR LA TRANSPARENCE DES PRIX PROPOSÉS PAR LES OPÉRATEURS DE SERVICE NUMÉRIQUE DE MISE EN RELATION COMMERCIALE DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES ET LES RESPONSABILISER POUR MIEUX LUTTER CONTRE LES PRIX ABUSIVEMENT BAS

Les offres de transport déposées par les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises dont les bourses de fret, proposent fréquemment des prix abusivement bas et ne répondant pas aux exigences de la loi.

Les « opérateurs de bourse numérique de fret » s'entendent **des opérateurs d'un service d'intermédiation présentant un caractère dissociable de la prestation de transport proprement dite**, dans la mesure où cette intermédiation tend uniquement à faciliter la mise en relation entre une offre et une demande. De ce fait, ils n'entrent pas dans le champ d'application de [l'article L. 3221-1](#) du code des Transports. Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'elles contribuent involontairement à véhiculer des offres qui ne répondent manifestement pas aux exigences de la Loi par l'absence d'un affichage obligatoire du prix de la prestation de transport sur l'offre déposées sur leur plateforme.

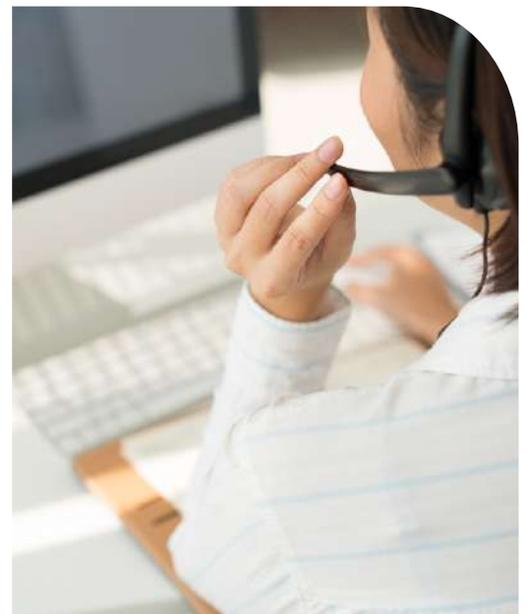
L'OTRE est favorable pour l'ensemble des opérateurs de service numérique, de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises, d'une obligation d'affichage des prix. Les opérateurs concernés ne pourraient plus faire état d'offres ou de demandes de services ne mentionnant pas de proposition de prix.

Une telle mesure ne porte pas atteinte aux libertés économiques protégées tant par la Constitution que par le droit de l'Union Européenne, dans la mesure où elle peut légitimement être justifiée par le respect de la législation relative à l'encadrement du prix des prestations de transport routier de marchandises. En outre, les règles européennes tendent à favoriser la transparence des prix pratiqués par les prestataires de services et mentionnés sur les plateformes numériques.

PROPOSITION
04

IMPOSER L'AFFICHAGE DES PRIX, EN COMPLÉTANT [L'ARTICLE L. 3221-1](#) DU CODE DES TRANSPORTS POUR RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES PRESTATAIRES PROPOSANT UNE OFFRE DE TRANSPORT ET SANCTIONNER LA PRATIQUE DES PRIX ABUSIVEMENT BAS, COMME SUIT :

« Les opérateurs relevant du 1^o de l'article L. 3261-1 s'assurent que les opérations de transport transmises par le biais de leur service indiquent le prix proposé pour la prestation en cause ».



4 | ASSURER DES REVENUS DÉCENTS ET FIXES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS



A) DES NÉGOCIATIONS COMMERCIALES STRUCTURELLEMENT DÉSÉQUILIBRÉES

Le chargeur, également appelé “donneur d’ordre”, joue un rôle central dans le secteur du transport routier. Il est l’entité (personne physique ou morale) qui confie des marchandises à un transporteur pour qu’elles soient acheminées d’un point A à un point B. Le transport routier de marchandises est majoritairement composé de TPE et PME. Le secteur compte 417 918 salariés pour 25 369 établissements (source OPTL 2022), soit une taille moyenne d’entreprise inférieure à 20 salariés.

Les relations commerciales entre les transports routiers dont 80% d’entre eux sont des TPE PME et des grands donneurs d’ordre sont structurellement déséquilibrées en France, cette asymétrie s’exprimant tout particulièrement lors des négociations annuelles de révision des contrats commerciaux.

B) UNE SOLUTION SIMPLE, JUSTE ET EFFICACE : LE RECOURS AUX INDICES DU CNR

Créé par le décret du 14 novembre 1949, le Comité National Routier (CNR) a bâti, géré et contrôlé la Tarification Routière Obligatoire (TRO), applicable aux transports routiers de marchandises (TRM) pour compte d’autrui à grande distance dans le cadre de la politique de coordination entre le rail et la route.

La libéralisation de la politique des transports, notamment la suppression de la TRO, ont conduit les Pouvoirs Publics, en 1989, à transformer le CNR en Comité Professionnel de Développement Économique. En 2001, les missions ont été élargies à l’ensemble du secteur du TRM sans considérations de distance. Le 31 mars 2021, le champ de compétence du CNR a été étendu au transport routier de voyageurs (TRV).

Le CNR joue un rôle essentiel, car il participe à l’observation et au suivi des aspects économiques du marché du transport routier, notamment à travers l’analyse des coûts, et diffuse les informations qu’il collecte et les analyses économiques qu’il réalise. Il y a lieu de renforcer ses moyens financiers pour assurer sa pérennité, accroître son expertise et développer des indicateurs couvrant l’ensemble des activités du secteur du Transport Routier.

PROPOSITION
05

AUGMENTER ET PÉRENNISER LE BUDGET DU CNR (SUJET PLF/PLFR)



C) RENFORCER LA LOI SUR L’INDEXATION ÉNERGIE EN PIED DE FACTURE

Plusieurs contrats de transport de marchandises comprennent des clauses dites « tunnels », subordonnant la compensation de l’évolution des charges énergétiques à un seuil de variation stipulé contractuellement.

Ces clauses peuvent ainsi être rédigées de la sorte : « Les Parties ont convenu que si la variation de [l’indice de prix du produit énergétique retenu] est comprise entre + ou - x %, alors le prix P0 est maintenu ».

Le dispositif législatif dit « d’indexation énergie en pied de facture » impose la compensation des charges énergétiques effectivement supportées par le transporteur, et donc, par voie de conséquence, la prise en charge de la variation intégrale du prix de ces charges entre la date du contrat et celle de la réalisation de la prestation de transport.

Or, par définition, une clause tunnel a pour objet et pour effet de ne pas compenser intégralement la charge effectivement supportée par le transporteur, si la variation est inférieure au seuil fixé contractuellement.

Il en va de même des clauses qui prévoient de compenser les variations intervenant au terme d’une échéance (par exemple trimestrielle) postérieure à l’intervention de l’opération de transport et qui font ainsi obstacle à la compensation de la variation des charges supportées avant le terme de cette échéance.

Pour l'OTRE, l'insertion de telles clauses par les donneurs d'ordres est susceptible d'être sanctionnée au titre de l'article L. 3242-3 du code des transports, qui dispose que : « Est punie d'une amende de 15000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 3222-1 et L. 3222-2. »

PROPOSITION
06

LUTTER CONTRE LES CLAUSES ABUSIVES DES CONTRATS COMMERCIAUX

Réaffirmer le caractère illégal des « clauses tunnels » en application de l'indexation « énergie », prévue à l'article L.3222-1 du code des Transports, par la publication d'un acte interprétative du ministère des Transports (circulaire ministérielle, FAQ publiée sur le site du ministère des Transports...).

CHAPITRE 1

5 | LIMITER LES NOMBREUSES PRESTATIONS NON-VALORISÉES

A) RÉGLEMENTER LES CONDITIONS DE GESTION ET D'ÉCHANGES DES PALETTES

En plus de leur métier de transporteur, les entreprises adhérentes de l'OTRE 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 d'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 de palettes ne relève pas de sa compétence. **Le système actuel des échanges de 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 ajoutant un stress important à cette profession dont la pénibilité fait déjà partie des plus importantes.

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 allant de soi par nombre de leurs clients, qui ne les rémunèrent pas en contrepartie.

Cette réalité contribue à maintenir de faibles marges au sein de la profession (entre 1% et 2% en moyenne).

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.

L'article 6 du contrat type prévoit que **les supports de charge ne donnent lieu ni à consignation ni à location au transporteur**, qui n'effectue ni collecte, ni fourniture, ni opérations dites de reprise, ni retour. **Le contrat type étant supplétif, il ne s'impose pas de droit dans la négociation commerciale.**

PROPOSITION
07

RÉGLEMENTER LES CONDITIONS DE GESTION ET D'ÉCHANGES DES PALETTES, SOURCE DE STRESS ET DE MANUTENTION POUR LES CONDUCTEURS.

L'OTRE propose d'intégrer intégralement l'article 6 du contrat type dans la loi pour rendre ses dispositions d'application obligatoire, et de préciser que **le transport de supports de charge vides fait l'objet d'un contrat de transport distinct rémunéré.**

B) ENCADRER LES TEMPS D'ATTENTE POUR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT CHEZ LE CLIENT ET INDEMNISER LES DÉPASSEMENTS



Toutes les relations entre un donneur d'ordre et un transporteur doivent être régies par une convention écrite. Les parties peuvent choisir de négocier ce contrat. À défaut, le contrat type transport est applicable.

Les temps d'attente chez les clients sont précisés à l'article 11 du contrat type transport. **Le contrat type étant supplétif, il ne s'impose pas de droit dans la négociation commerciale.** Dans les faits, les transporteurs subissent les temps d'attente et n'ont aucune indemnisation en cas de délais excessifs

PROPOSITION
08

TRANSPOSER INTÉGRALEMENT DANS LE CODE DES TRANSPORTS LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 11 DU CONTRAT TYPE RELATIVES À L'ENCADREMENT DES TEMPS D'ATTENTE CHEZ LE CLIENT AFIN DE LES RENDRE D'APPLICATION OBLIGATOIRE ET LE COMPLÉTER SUR LES RÈGLES D'INDEMNISATION APPLICABLES EN CAS DE DÉPASSEMENT :

« En cas de dépassement non imputable au transporteur des durées ainsi fixées, **le transporteur perçoit de celui qui en est à l'origine un complément de rémunération pour frais d'immobilisation du véhicule et/ ou de l'équipage, facturé séparément.** À moins qu'une indemnisation plus élevée n'ait été expressément convenue, **le montant de ce complément de rémunération est calculé sur la base des indicateurs spécifiques publiés par le Comité National Routier (CNR) ».**

CHAPITRE 1



6 | SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

A) PROTÉGER ET SANCTUARISER L'EXERCICE DU TRANSPORT ROUTIER : LE PERMIS BLANC ADMINISTRATIF

La question du permis professionnel a déjà fait l'objet de débats parlementaires (Assemblée Nationale ou Sénat). Les réponses ont systématiquement été les mêmes :

« *Le dispositif du permis à points est le même pour les conducteurs professionnels et non professionnels. Les infractions commises par un professionnel de la route ne peuvent être dissociées selon qu'elles ont été commises dans le cadre de leur emploi ou non. Le fait de supprimer ou de diminuer l'importance du retrait de points pour les utilisations de véhicule à caractère professionnel introduirait une rupture d'égalité entre les citoyens.*

Répondre à la question du permis professionnel en imaginant, par exemple, une gestion de la récupération des points différenciée, ou la délivrance d'un double permis de conduire (à usage privé et à usage professionnel) ou l'exonération des conducteurs professionnels de la perte de points pour les petites infractions, aboutie systématiquement à une impasse.

En effet, ces éventuels aménagements se heurtent irrémédiablement à l'application du principe de « rupture d'égalité entre les citoyens ».

L'accès au permis blanc se limite strictement à l'appréciation d'un tribunal donc à une décision judiciaire qui intervient dans un délai souvent long après qu'une décision de suspension administrative soit intervenue. Il faut en effet rappeler que préfet peut suspendre un permis de conduire à la suite d'une infraction commise dans son département dans l'attente d'une décision judiciaire. Durant ce délai, le conducteur professionnel ne peut plus exercer.

De même, le conducteur peut se voir invalider son permis de conduire par perte totale des points. Il s'agit là d'une mesure administrative mise en œuvre par le préfet.

Dans ces deux cas, la sanction constitue une double peine pour un conducteur professionnel, la perte du permis du conduire pouvant engendrer la perte d'emploi.

PROPOSITION
09

INSTAURER UN PERMIS BLANC ADMINISTRATIF, À L'AUTORITÉ DU PRÉFET, POUR UN CONDUCTEUR PROFESSIONNEL AYANT UN PERMIS INVALIDÉ EN RAISON DE LA PERTE TOTALE DE POINTS, SOUS CONDITION QU'AUCUN POINT N'AIT ÉTÉ PERDU POUR UNE INFRACTION GRAVE

(Ex. conduite sous l'emprise d'un état alcoolique : état qui résulte d'une mesure de l'alcool dans l'air expiré ou dans le sang, conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants, mise en danger de la vie d'autrui, grand excès de vitesse de 50 km/h ou + ou délit de fuite)



B) CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES DE +7,5 TONNES

L'Espagne et le Portugal ont récemment adopté des mesures visant à interdire sous certaines conditions le chargement et le déchargement des camions de marchandises par les conducteurs.

Partant du constat selon lequel les conditions d'exécution des prestations de travail des personnels de conduite dans les rapports avec les donneurs d'ordre et les clients finaux des entreprises de transport routier se trouvent depuis plusieurs années particulièrement dégradées en France, les partenaires sociaux de la branche transports routiers et activités auxiliaires entendent que toute mesure appropriée puisse être adoptée afin de remédier à cette situation.

PROPOSITION
10

LÉGIFÉRER SUR LES INTERDICTIONS D'EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES DE +7,5 TONNES, SOUS CERTAINES CONDITIONS, EN S'APPUYANT SUR LES CONCLUSIONS DU RAPPORT GARCIA ET DES MODÈLES ESPAGNOLS ET PORTUGAIS.

C) EQUIVALENCES ET PASSERELLES ENTRE LES PERMIS PROFESSIONNELS

Les dispositions réglementaires en vigueur autorisent à la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres sous réserve, pour ces derniers, des conditions relatives à l'expérience de conduite^[1] et à la date d'obtention.

Les tensions récurrentes sur l'emploi de conducteurs sont particulièrement pénalisantes non seulement pour les entreprises, mais aussi pour le tissu économique local et la cohésion sociale des territoires.

L'élargissement de la reconnaissance de l'équivalence entre les permis C et D ne doit plus être conditionnée à une date d'obtention.

¹Article R221-9 CR pour la catégorie C du permis de conduire, obtenue avant le 20 janvier 1975, ou la catégorie C1 du permis de conduire obtenue entre le 20 janvier 1975 et le 31 décembre 1984 ou la catégorie C du permis de conduire obtenue entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1990.

PROPOSITION
11

FAVORISER LES PASSERELLES ENTRE LES PERMIS ET AUTORISER LA CONDUITE DE TOUS LES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AINSI QUE CELLE DES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT EN COMMUN SUR DES PARCOURS DE LIGNE DÉPASSANT 50 KILOMÈTRES DÈS LORS QUE LE CONDUCTEUR EST DÉTENTEUR D'UN PERMIS C OU D.

D) MAINTENIR LES AIDES AUX ENTREPRISES POUR LES CONTRATS EN ALTERNANCE

Selon le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des Transports et de la Logistique (OPTL), plus de 45 900 titres professionnels en transport-logistique ont été délivrés en 2022, soit près de 7 600 de plus qu'en 2021 (+20 % par rapport à 2021). Plus de deux titres professionnels en transport-logistique sur trois ont été délivrés pour les métiers de la « conduite ».

Le nombre de **contrats d'apprentissage** dans les entreprises de la Branche a progressé de 28 % de plus que l'année précédente (après +16 % en 2021). 14155 apprentis suivaient fin 2022 une formation transport logistique dans les écoles et Centres de Formation des Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche.

La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a renforcé l'attractivité de cette voie de formation et a contribué à la forte évolution des contrats d'apprentissage dans la branche des Transports Routiers notamment par un accompagnement financier des employeurs pour les contrats conclus entre le 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2024.

Le maintien de ces aides permet de donner de la lisibilité aux entreprises qui investissent dans la jeunesse et contribuent largement à l'objectif du plein emploi. La baisse des NPEC (niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage), fait planer le doute sur des restes à charge de plus en plus importants qui seraient facturés aux entreprises par les CFA.

Le nombre de **contrats de professionnalisation** dans les entreprises de la Branche a progressé de 5,4 % en 2022, après avoir progressé de 30 % en 2021. Ces contrats ont bénéficié d'aides dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution ». L'aide accordée aux employeurs recrutant des alternants ne s'applique plus aux contrats de professionnalisation conclus après le 30 avril 2024. Le contrat de professionnalisation est un vecteur important de recrutement dans la voie de la reconversion.

PROPOSITION
12

MAINTENIR AU-DELÀ DU 31 DÉCEMBRE 2024, L'AIDE À L'EMBAUCHE D'UN ALTERNANT EN CONTRAT D'APPRENTISSAGE ET RÉINSTITUER L'AIDE EXCEPTIONNELLE AUX EMPLOYEURS DE SALARIÉS EN CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION.

CHAPITRE 1

7 | MIEUX CONTRÔLER LES RÈGLES EUROPÉENNES DU PAQUET MOBILITÉ



De meilleures conditions de travail, une concurrence équitable entre les transporteurs européens et davantage de sécurité sur les routes sont les objectifs du Paquet Mobilité 1, dont la réglementation est mise en place depuis juillet 2020.

Le ministère des Transports mobilise les contrôleurs des transports terrestres, spécialisés dans le domaine du transport routier. Chargés de contrôler le respect des réglementations **sur route et en entreprise**, les contrôleurs des transports terrestres des DREAL contribuent à assurer :

- La sécurité routière par un contrôle visuel de l'état et des conditions de circulation des véhicules,
- Une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert,
- Le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les représentants des contrôleurs terrestres tirent depuis plusieurs années la sonnette d'alarme quant à leur manque d'effectifs (environ 450 contrôleurs), leur manque de moyens et plus largement la situation du contrôle des transports terrestres.

Les règles du Paquet Mobilité n'ont de sens que si elles sont correctement et efficacement contrôlées, notamment celles du cabotage source de concurrence déloyale forte de certains pavillons européens.

PROPOSITION
13

ELABORER POUR CHAQUE RÉGLEMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT ROUTIER, UN PROGRAMME DE FORMATION COMMUN À TOUS LES AGENTS EN CHARGE DU CONTRÔLE DANS LES DIFFÉRENTS PAYS DE L'UE.

« Le module de formation donnerait lieu à la délivrance d'un certificat de qualification professionnelle à l'agent ayant suivi avec succès ce module. Cette formation doit permettre d'avoir une bonne connaissance du catalogue des sanctions et des procédures à mettre en œuvre. »

PROPOSITION
14

AUGMENTER LES EFFECTIFS ET LES MOYENS DES CONTRÔLEURS TERRESTRES SUR L'ENSEMBLE DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES.

PROPOSITION
15

POUR APPUYER L'ACTION DES CORPS DE CONTRÔLES DES DREAL, **IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES AUTRES CORPS DE CONTRÔLE ROUTIER, GENDARMERIE ET POLICE POUR LUTTER CONTRE LE CABOTAGE ILLÉGAL, LE NON-RESPECT DES RÈGLES DE DÉTACHEMENT ET PLUS GLOBALEMENT LA CONCURRENCE DÉLOYALE.**

CHAPITRE 1

8 | **IMPULSER LA TRANSITION VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE DEMAIN**



La transition énergétique du transport routier nécessite de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages. La feuille de route pour la décarbonation des véhicules lourds avait pour objectif de guider cette transition énergétique du secteur. Les autorités publiques, considérant que le verdissement des flottes était la clef de cette transition, ont adopté comme référence les hypothèses sur la capacité de production de véhicules par type d'énergie, telles qu'établies en mars 2020 dans la première itération de la SNBC. Les nouvelles projections de la SNBC sont aujourd'hui en décalage significatif avec ces travaux et ne correspondent plus à une vision réaliste de la décarbonation du secteur.

Le verdissement des flottes ne permettra pas à lui seul d'atteindre l'objectif de neutralité carbone pour le secteur en 2050. **Le verdissement de l'activité de fret est un autre levier qui ne doit pas être négligé.**

A) LE VERDISSEMENT DU FRET

Les transformations en cours de l'économie française, avec la relocalisation des usines et le développement des circuits de recyclage et de réemploi, conduiront à davantage de besoins logistiques sur notre sol. Construire et développer une filière de la logistique et du transport de marchandises compétitive et décarbonée est une priorité forte qui bénéficiera à tout le pays.

Travailler sur l'implantation des lieux de stockage sur le territoire, de manière notamment à réduire les distances de transport et donc les émissions, contribue à une rationalisation des flux. En la matière, France Logistique, dont l'OTRE est membre fondateur et assure la Vice-Présidence, appelle à un renforcement de la planification territoriale, à la main des collectivités et de l'Etat, en lien avec les besoins des acteurs privés, pour optimiser l'aménagement logistique du territoire, et en accroître les performances économiques et environnementales.

De même, le report modal est un levier important pour la décarbonation du transport. Cependant, quand bien même les objectifs de doublement du report modal seraient atteints, le transport routier restera très largement majoritaire. La massification et l'optimisation des flux constituent des gisements de décarbonation avérés. La révision adoptée par la Commission européenne sur la directive "poids et dimensions" contribue à cet objectif.

A l'instar de plusieurs pays européens, **l'usage des EMS** (camions 60 tonnes) dans des cas limités, soumis à autorisation, sur des réseaux routiers adaptés et lorsque le report modal est impossible, (**Courte distance** : d'un site industriel à un entrepôt, **Moyenne distance** : groupage, dégroupage de messagerie ou **Multimodal** : en complément d'un flux sur le réseau ferré ou le fleuve) **contribuerait à une meilleure massification des flux et à une réduction des poids lourds en circulation.**

PROPOSITION
16

AUTORISER LE 44 TONNES TRANSFRONTALIERS POUR UNE MEILLEURE MASSIFICATION DES FLUX.

PROPOSITION
17

AUTORISER LES EXPÉRIMENTATIONS DES EMS EN FRANCE, DANS UN CADRE PRÉCIS (CHEMIN AUTORISÉ COMPATIBLE AVEC CE TYPE DE VÉHICULES, AUTOROUTES PRINCIPALEMENT) ET NON CONCURRENTIEL, SOUMIS À AUTORISATION

PROPOSITION
18

FACILITER L'INSTALLATION DE NOUVELLES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES MUTUALISÉES ET MULTIMODALES EN IDENTIFIANT, SÉCURISANT ET AMÉNAGEANT LES ZONES STRATÉGIQUEMENT POSITIONNÉES PRÈS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MASSIFIÉ (PORTUAIRE, FERROVIAIRE, FLUVIAL)

B) LE VERDISSEMENT DES FLOTTES

Les fédérations de constructeurs (CSIAM et PFA) estiment avoir la capacité d'atteindre les hypothèses SNBC de parts de marché de l'électrique au sein des immatriculations de poids lourds neufs et de les dépasser. Selon elles, la plupart des constructeurs concentrent désormais leurs investissements sur cette technologie et anticipent d'avoir 46% de leur production de poids lourds qui soit électrique en 2030, en estimant être capable d'atteindre 14% d'électrique dans les immatriculations en 2025.

L'atteinte de cette hypothèse dépend de la mise en place d'un réseau de distribution efficace, adéquat et suffisant, capable de soutenir la commercialisation et l'exploitation des véhicules impliquant d'importants investissements. Des travaux substantiels de renforcement du réseau seront indispensables pour anticiper le déploiement des véhicules électriques dans la mobilité lourde et garantir qu'il puisse répondre aux appels de puissance générés.

Bien que le verdissement des flottes de poids lourds s'oriente majoritairement vers l'électro-mobilité, le maintien d'un mix énergétique est quant à lui primordial. Une trajectoire de décarbonation fortement axée sur une seule forme d'énergie semble peu réaliste et présente des risques considérables.

La production croissante de biomasse peut engendrer des conflits d'utilisation entre les secteurs routiers, aériens, fluviaux et maritimes. Il est crucial de ne pas exclure ces carburants de la mobilité lourde routière, car ils représentent une solution pour répondre aux défis de décarbonation des poids lourds, en attendant que d'autres filières atteignent leur pleine maturité. Ces carburants constitueront un complément aux nouvelles motorisations, contribuant ainsi à décarboner le parc existant de poids lourds, probablement jusqu'à l'horizon 2040.

La transition énergétique du transport routier nécessite de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages.

Enfin, le **retrofit**, quelle que soit l'énergie cible considérée, s'inscrit dans une démarche vertueuse d'économie de la matière en favorisant le réemploi et l'allongement des durées de vie des véhicules en bon état mécanique.

PROPOSITION
19

PRIVILÉGIER, POUR LE TRANSPORT ROUTIER, UN MIX D'ÉNERGIES DÉCARBONÉES, ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉHICULES ET D'USAGE, PLUTÔT QUE LE « TOUT ÉLECTRIQUE ».

PROPOSITION
20

SOUTENIR LA FILIÈRE RETROFIT POUR LES VÉHICULES INDUSTRIELS LÉGERS ET LOURDS.

PROPOSITION
21

PLANIFIER UN PLAN D'ACCOMPAGNEMENT ET D'AIDES MASSIVES ET PÉRENNES À L'INVESTISSEMENT POUR L'ACQUISITION DES VÉHICULES.

PROPOSITION
22

PLANIFIER ET FINANCER LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE DES POIDS LOURDS, AU DÉPÔT ET EN ITINÉRANCE.



CHAPITRE 2

LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

1

ÉCONOMIE, FISCALITÉ ET CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT ROUTIER

PROPOSITION
01

Sur la base des indicateurs publiés par le Comité National Routier (CNR), **inclure des clauses mensuelles d'indexation énergie dans les contrats publics.**

PROPOSITION
02

Prévoir dans le code des marchés publics **l'obligation de dimensionner des lots** permettant aux TPE et PME de soumissionner.

PROPOSITION
03

Contrôler massivement le cabotage pour les services occasionnels de voyageurs aux groupes préconstituer afin d'assurer une égalité de concurrence avec les transporteurs locaux.

PROPOSITION
04

Augmenter et pérenniser le budget du CNR (SUJET PLF/PLFR)

2

IMPULSER LA TRANSITION VERS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS DE DEMAIN

PROPOSITION
05

Planifier un plan d'accompagnement et d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules basse émission.

PROPOSITION
06

Appuyer la réelle nécessité d'un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usage intégrant le biogaz et les biocarburants en complément des motorisations électriques.

PROPOSITION
07

Soutenir la filière RETROFIT pour les véhicules industriels légers et lourds

PROPOSITION
08

Développer des réseaux de transport intégrant une offre multimodale, incluant des cars express, les SLO (Services Librement Organisés) et des lignes de covoiturage.

PROPOSITION
09

Repenser les critères des appels d'offres au regard des objectifs de décarbonation

PROPOSITION
10

Instaurer, lors de chaque nouveau contrat de concession autoroutière, une tarification de péage réduite pour le transport collectif (covoiturage, cars, bus).



CHAPITRE 2

LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

3

DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ POUR GARANTIR L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DES TRANSPORTS TOURISTIQUES ET DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO)

PROPOSITION
11

Planifier un plan ambitieux de développement, d'aménagement et de sécurisation des gares routiers au regard des objectifs de décarbonation.

PROPOSITION
12

Développer des services de qualité au sein des gares routières.

PROPOSITION
13

Créer un fonds public permettant aux autocaristes d'assurer leurs flottes d'autocars.

PROPOSITION
14

Mieux encadrer le risque assurantiel et notamment aménager la loi Badinter, afin de pallier la pénurie d'assureurs pour les flottes d'autocars

4

POURSUIVRE LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

PROPOSITION
15

Insérer dans les appels d'offre relatif au transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) **une obligation de formation des Conducteurs Accompagnateurs.**

5

RENFORCER LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

PROPOSITION
16

Instaurer un permis blanc administratif, à l'autorité du préfet, pour un conducteur professionnel ayant un permis invalidé en raison de la perte totale de points, sous condition qu'aucun point n'ait été perdu pour une infraction grave.

PROPOSITION
17

Favoriser les passerelles entre les permis et autoriser la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres dès lors que le conducteur est détenteur d'un permis C ou D.

PROPOSITION
18

Maintenir au-delà du 31 décembre 2024, **l'aide à l'embauche d'un alternant en contrat d'apprentissage** et **réinstaurer l'aide exceptionnelle** aux employeurs de salariés en **contrat de professionnalisation.**



1 | ASSURER UN CADRE FISCAL, ÉCONOMIQUE ET CONCURRENTIEL STABLE ET ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

A) LE FINANCEMENT DE LA TRANSITION DU SECTEUR NE DOIT PAS HYPOTHÉQUER LE DÉVELOPPEMENT DE SON ACTIVITÉ

L'enjeu d'une politique de mobilité responsable et durable consiste à convaincre l'autosoliste qu'une offre de transport collectif est disponible à proximité et satisfait à ses exigences de fréquence et de qualité de la prestation. Ces conditions permettent de renforcer la pérennité des entreprises en développant la fluidité du marché, en réduisant drastiquement tous les freins à l'émergence et à la diffusion des solutions d'une mobilité de proximité.

L'application des règles européennes et internationales visant à réguler le secteur doit être compatible avec le tissu économique local et le maillage territorial. Ainsi, les opérations de cabotage provoquent une réduction de l'offre de prestations notamment pour les territoires ruraux et les zones touristiques, ce qui fragilise nécessairement les TPE et les PME françaises du transport routier de voyageurs dans leurs marchés naturels.

Il est donc essentiel pour les autorités organisatrices de la mobilité de consacrer, au sein du schéma des déplacements, une place aux TPE et PME garantes de l'ancrage et de la cohésion locale. Les autorités de contrôle doivent, quant à elles, s'assurer du respect du cadre normatif européen en vigueur sur le cabotage pour lutter contre la concurrence déloyale de certaines entreprises.

PROPOSITION
01

SUR LA BASE DES INDICATEURS PUBLIÉS PAR LE COMITÉ NATIONAL ROUTIER (CNR), **INCLURE DES CLAUSES MENSUELLES D'INDEXATION ÉNERGIE DANS LES CONTRATS PUBLICS.**

PROPOSITION
02

PRÉVOIR DANS LE CODE DES MARCHÉS PUBLICS L'OBLIGATION DE DIMENSIONNER DES LOTS PERMETTANT AUX TPE ET PME DE SOUMISSIONNER.

PROPOSITION
03

CONTRÔLER MASSIVEMENT LE CABOTAGE POUR LES SERVICES OCCASIONNELS DE VOYAGEURS AUX GROUPES PRÉCONSTITUÉS AFIN D'ASSURER UNE ÉGALITÉ DE CONCURRENCE AVEC LES TRANSPORTEURS LOCAUX.

B) UNE SOLUTION SIMPLE, JUSTE ET EFFICACE : LE RECOURS AUX INDICES DU CNR

Créé par le décret du 14 novembre 1949, le Comité National Routier (CNR) a bâti, géré et contrôlé la Tarification Routière Obligatoire (TRO), applicable aux transports routiers de marchandises (TRM) pour compte d'autrui à grande distance dans le cadre de la politique de coordination entre le rail et la route.

La libéralisation de la politique des transports, notamment la suppression de la TRO, ont conduit les Pouvoirs Publics, en 1989, à transformer le CNR en Comité Professionnel de Développement Économique. En 2001, les missions ont été élargies à l'ensemble du secteur du TRM sans considérations de distance. **Le 31 mars 2021, le champ de compétence du CNR a été étendu au transport routier de voyageurs (TRV).**



Le CNR joue un rôle essentiel, car il participe à l'observation et au suivi des aspects économiques du marché du transport routier, notamment à travers l'analyse des coûts, et diffuse les informations qu'il collecte et les analyses économiques qu'il réalise. Il y a lieu de renforcer ses moyens financiers pour assurer sa pérennité, accroître son expertise et développer des indicateurs couvrant l'ensemble des activités du secteur du Transport Routier.

CHAPITRE 2

2 | IMPULSER LA TRANSITION DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS VERS UN AVENIR AMBITIEUX ET DURABLE



Le secteur du transport routier de voyageurs est pleinement engagé dans sa décarbonation. L'OTRE a participé aux travaux de la Feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, qui a été remise au Gouvernement le 24 mai 2023. Il en ressort que la décarbonation du transport requiert une planification et un financement important mais également qu'elle ne pourrait reposer sur une seule énergie, encore peu disponible pour les autocars. Un mix d'énergies décarbonées doit nécessairement être développé afin de répondre aux spécificités des différents véhicules et usages.

Les travaux sur le transport routier de voyageurs par autobus et autocars ont fait l'objet de deux approches distinctes, en raison des usages et trajectoires de décarbonation propres à chaque mode. Les bus bénéficient, par exemple, d'une offre de motorisations beaucoup plus aboutie que celle des autocars.

Le nécessaire report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et le covoiturage suppose une adaptation des services à disposition des usagers afin de répondre à leurs besoins de mobilité. Dans les zones périurbaines et rurales, l'offre de transport routier de voyageurs doit être développée afin d'assurer les liaisons quotidiennes, notamment pour les déplacements domicile-travail. L'aménagement de pôle d'échanges et de parking relais doit permettre d'accroître ce report modal et la baisse des émissions du transport dans sa globalité.

PRÉVOIR UN PLAN D'ACCOMPAGNEMENT INTÉGRANT DES AIDES SIGNIFICATIVES ET PÉRENNES À L'INVESTISSEMENT POUR L'ACQUISITION DES VÉHICULES À FAIBLE ÉMISSION.

PRENDRE CONSCIENCE ET SOUTENIR LA NéCESSITÉ D'UN MIX D'ÉNERGIES DÉCARBONÉES ADAPTÉ AUX SPÉCIFICITÉS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE VÉHICULES ET D'USAGE. CE MIX INTÈGRE LE BIOGAZ ET LES BIOCARBURANTS EN COMPLÉMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES.

PÉRENNISER LE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DE LA FILIÈRE RÉTROFIT DES VÉHICULES INDUSTRIELS LÉGERS ET LOURDS.

DÉVELOPPER DES RÉSEAUX DE TRANSPORT INTÉGRANT UNE OFFRE MULTIMODALE, INCLUANT LE TRAIN, LES CARS CONVENTIONNÉS, LES SLO (SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS) ET DES LIGNES DE COVOITURAGE.

DÉFINIR LES CRITÈRES DES APPELS D'OFFRES AU REGARD DES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION ET DE LA DISPONIBILITÉ EFFECTIVE DE VÉHICULES PROPRES.

INSTAURER, LORS DE CHAQUE NOUVEAU CONTRAT DE CONCESSION AUTOROUTIÈRE, UNE TARIFICATION DE PÉAGE RÉDUITE POUR LE TRANSPORT COLLECTIF (COVOITURAGE, CARS, BUS) AFIN D'INCITER LE REPORT MODAL.

3 | DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ POUR GARANTIR L'ESSOR ÉCONOMIQUE ET LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORT TOURISTIQUE, ET DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO)

A) LES GARES ROUTIÈRES, UN ENJEU MAJEUR POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

La qualité des services proposés en gare est un enjeu structurant pour le secteur, notamment afin de favoriser l'adhésion des usagers à ce mode de transport collectif vertueux. Les usagers d'une grande gare routière attendent, généralement, les services et équipements suivants : disponibilité et nombre suffisant de personnels présents sur le site, information dynamique, billetterie (borne ou guichet), salle d'attente, sanitaires, distributeurs de boissons, restauration, accès wifi, et une salle de repos pour les conducteurs. Force est de constater qu'une minorité de gares remplit l'ensemble de ces critères ; parmi les plus fréquentées, les plus vertueuses sont les gares de Marseille Saint-Charles et Toulouse. Les autres, présentent encore un niveau d'équipement extrêmement rudimentaire nuisant à l'attractivité du secteur.

Dans l'évaluation de la qualité de service, les conditions générales d'accueil en gare occupent une place importante. De récentes enquêtes clientèles démontrent, par exemple, que l'équipement de la gare de Bercy est correctement apprécié par les usagers, tandis que la qualité d'accueil des autocars librement organisés (SLO) n'est pas à la hauteur des enjeux. Les critères d'insatisfaction se polarisent principalement autour de facteurs tels que la saleté, le manque de places assises, l'absence de points de restauration chaude, ou encore la faiblesse de l'éclairage.

La garantie d'une qualité de service suffisante implique une nécessaire évaluation du bon dimensionnement des équipements au regard de leur fréquentation, de leur état d'entretien et de propreté, tout comme de la sécurisation des lieux, généralement ouverts 24h sur 24h.

Ces objectifs sont partagés par la clientèle des SLO comme celle des voyages de tourisme.

PROPOSITION
11

DÉFINIR UN PLAN AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT, D'AMÉNAGEMENT ET DE SÉCURISATION DES GARES ROUTIÈRES INTÉGRANT LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION AINSI QUE LEUR TAUX DE FRÉQUENTATION.

PROPOSITION
12

DÉVELOPPER DES SERVICES D'ACCUEIL DE QUALITÉ AU SEIN DES GARES ROUTIÈRES

B) LES ASSURANCES DES FLOTTES, UN FACTEUR D'INSTABILITÉ POUR L'ACTIVITÉ ET LA PÉRENNITÉ DES ENTREPRISES

Les entreprises du secteur sont confrontées à des difficultés majeures en matière d'assurance de leur flotte. Elles subissent une forte inflation des primes d'assurance et sont confrontées à une situation concurrentielle insatisfaisante due au retrait progressif de la plupart des assureurs, certaines pouvant être confrontées à des refus d'assurance de leur flotte.

Cette situation met en péril la pérennité de nombreuses entreprises du transport routier dont la trésorerie est d'ores-et-déjà grevée par d'importantes dépenses liées au verdissement de leurs flottes.

PROPOSITION
13

CRÉER UN FONDS PUBLIC PERMETTANT AUX AUTOCARISTES D'ASSURER LEURS FLOTTES D'AUTOCARS.

PROPOSITION
14

MIEUX ENCADRER LE RISQUE ASSURANTIEL ET NOTAMMENT AMÉNAGER LA LOI BADINTER, AFIN DE PALIER À LA PÉNURIE D'ASSUREURS POUR LES FLOTTES D'AUTOCARS



CHAPITRE 2

4 | POURSUIVRE LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

En réponse à la demande de transport de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite, des services de transport à la demande, appelés communément « transport de personnes à mobilité réduite » (TPMR), se sont développés en dehors des lignes régulières.

Les entreprises spécialisées dans le transport de personnes à mobilité réduite investissent dans des véhicules adaptés et homologués conformément aux exigences de la réglementation européenne et française en vigueur, et de plus en plus décarbonés.

La mise en œuvre d'un transport collectif professionnalisé et spécialisé pour les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite est notamment passé par la signature, en responsabilité, d'un accord des partenaires sociaux de la branche des Transports Routiers et Activités Auxiliaires des Transports daté du 7 juillet 2009. Cet engagement impose notamment aux conducteurs accompagnateurs qui réalisent régulièrement des transports de personnes à mobilité réduite le suivi d'une formation de 28 heures aux gestes de premiers secours, à la connaissance de la clientèle et aux gestes et postures que requièrent cette activité.

Malgré cet accord, les entreprises spécialisées dans le transport de personnes à mobilité réduite sont régulièrement concurrencées dans les appels d'offres par des entreprises exerçant occasionnellement ce type de transport (taxis, VTC, etc.) sans que les personnels ne puissent justifier d'une formation adaptée.

PROPOSITION
15

INTÉGRER UNE OBLIGATION DE FORMATION DES CONDUCTEURS ACCOMPAGNATEURS DANS LES APPELS D'OFFRE **RELATIFS AU TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)**.





5 | RENFORCER LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI ET ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS

A) FAIRE ÉVOLUER LA LOI PAR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PERMIS BLANC ADMINISTRATIF, À L'AUTORITÉ DU PRÉFET

La question du permis professionnel a déjà fait l'objet de débats parlementaires (Assemblée Nationale ou Sénat). Les réponses ont systématiquement été les mêmes :

Le dispositif du permis à points est le même pour les conducteurs professionnels ou non. Les infractions commises par un professionnel de la route ne peuvent être dissociées selon qu'elles ont été commises dans le cadre de leur emploi ou non. Le fait de supprimer ou de diminuer l'importance du retrait de points pour les utilisations de véhicule à caractère professionnel introduirait une rupture d'égalité entre les citoyens.

Répondre à la question du permis professionnel en imaginant par exemple, une gestion de la récupération des points différenciée, ou la délivrance d'un double permis de conduire (à usage privé et à usage professionnel) ou l'exonération des conducteurs professionnels de la perte de points pour les petites infractions, aboutie systématiquement à une impasse. En effet, ces éventuels aménagements se heurtent irrémédiablement à l'application du principe de « rupture d'égalité entre les citoyens ».

L'accès au permis blanc se limite strictement à l'appréciation d'un tribunal donc à une décision judiciaire qui intervient dans un délai souvent long après qu'une décision de suspension administrative soit intervenue. Il faut en effet rappeler que préfet peut suspendre un permis de conduire à la suite d'une infraction commise dans son département dans l'attente d'une décision judiciaire. Durant ce délai, le conducteur professionnel ne peut plus exercer.

De même, le conducteur peut se voir invalider son permis de conduire par perte total des points. Il s'agit là d'une mesure administrative mise en œuvre par le préfet.

Dans ces deux cas, la sanction constitue une double peine pour un conducteur professionnel, la perte du permis du conduire pouvant engendrer la perte d'emploi.

PROPOSITION
16

INSTAURER UN PERMIS BLANC ADMINISTRATIF, SOUS L'AUTORITÉ DU PRÉFET, POUR UN CONDUCTEUR PROFESSIONNEL AYANT UN PERMIS INVALIDÉ EN RAISON DE LA PERTE TOTALE DE POINTS, SOUS CONDITION QU'AUCUN POINT N'AIT ÉTÉ PERDU POUR UNE INFRACTION GRAVE.

B) FAVORISER LES ÉQUIVALENCES ET PASSERELLES ENTRE LES PERMIS PROFESSIONNELS

Les dispositions réglementaires en vigueur autorisent à la conduite de tous les véhicules affectés au transport de marchandises ainsi que celle des véhicules affectés au transport en commun sur des parcours de ligne dépassant 50 kilomètres sous réserve, pour ces derniers, des conditions relatives à l'expérience de conduite^[2] et à la date d'obtention.

Les tensions récurrentes sur l'emploi de conducteurs d'autocars sont particulièrement pénalisantes non seulement pour les entreprises, mais aussi pour le tissu économique local et la cohésion sociale des territoires. La disparition de nombreuses PME et TPE assurant les services réguliers et touristiques de proximité de manière autonome fragilise l'accès aux mobilités de tous les citoyens et particulièrement les plus démunis.

L'élargissement de la reconnaissance de l'équivalence entre les permis C et D ne doit plus être conditionnée à une date d'obtention.

²Article R221-9 CR pour la catégorie C du permis de conduire, obtenue avant le 20 janvier 1975, ou la catégorie C1 du permis de conduire obtenue entre le 20 janvier 1975 et le 31 décembre 1984 ou la catégorie C du permis de conduire obtenue entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1990.

FAVORISER LES PASSERELLES ENTRE LES PERMIS ET AUTORISER LA CONDUITE DE TOUS LES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES AINSI QUE CELLE DES VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT EN COMMUN SUR DES PARCOURS DE LIGNE DÉPASSANT 50 KILOMÈTRES DÈS LORS QUE LE CONDUCTEUR EST DÉTENTEUR D'UN PERMIS C OU D.

C) MAINTENIR LES AIDES AUX ENTREPRISES POUR LES CONTRATS EN ALTERNANCE

Selon le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des Transports et de la Logistique (OPTL), plus de 45 900 titres professionnels en transport-logistique ont été délivrés en 2022, soit près de 7 600 de plus qu'en 2021 (+20 % par rapport à 2021). Plus de deux titres professionnels en transport-logistique sur trois ont été délivrés pour les métiers de la « conduite ».

Le nombre de **contrats d'apprentissage** dans les entreprises de la Branche a progressé de 28 % de plus que l'année précédente (après +16 % en 2021). 14155 apprentis suivaient fin 2022 une formation transport logistique dans les écoles et Centres de Formation des Apprentis (CFA) des organismes dispensateurs de formation de la Branche.

La loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel a renforcé l'attractivité de cette voie de formation et a contribué à la forte évolution des contrats d'apprentissage dans la branche des Transports Routiers notamment par un accompagnement financier des employeurs pour les contrats conclus entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024.

Le maintien de ces aides permet de donner de la lisibilité aux entreprises qui investissent dans la jeunesse et contribuent largement à l'objectif du plein emploi. La baisse des NPEC (niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage), fait planer le doute sur des restes à charge de plus en plus importants qui seraient facturés aux entreprises par les CFA.

Le nombre de **contrats de professionnalisation** dans les entreprises de la Branche a progressé de 5,4 % en 2022, après avoir progressé de 30 % en 2021. Ces contrats ont bénéficié d'aides dans le cadre du plan « 1 jeune, 1 solution ». L'aide accordée aux employeurs recrutant des alternants ne s'applique plus aux contrats de professionnalisation conclus après le 30 avril 2024. Le contrat de professionnalisation est un vecteur important de recrutement dans la voie de la reconversion.

MAINTENIR AU-DELÀ DU 31 DÉCEMBRE 2024, L'AIDE À L'EMBAUCHE D'UN ALTERNANT EN CONTRAT D'APPRENTISSAGE ET RÉINSTITUER L'AIDE EXCEPTIONNELLE AUX EMPLOYEURS DE SALARIÉS EN CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION.





OTRE

Domaine du courant - 10 Bis rue du courant 33310 LORMONT
43 Bis route de Vaugirard - 92100 Meudon
Téléphone : 01 53 62 83 40
www.otre.org

