

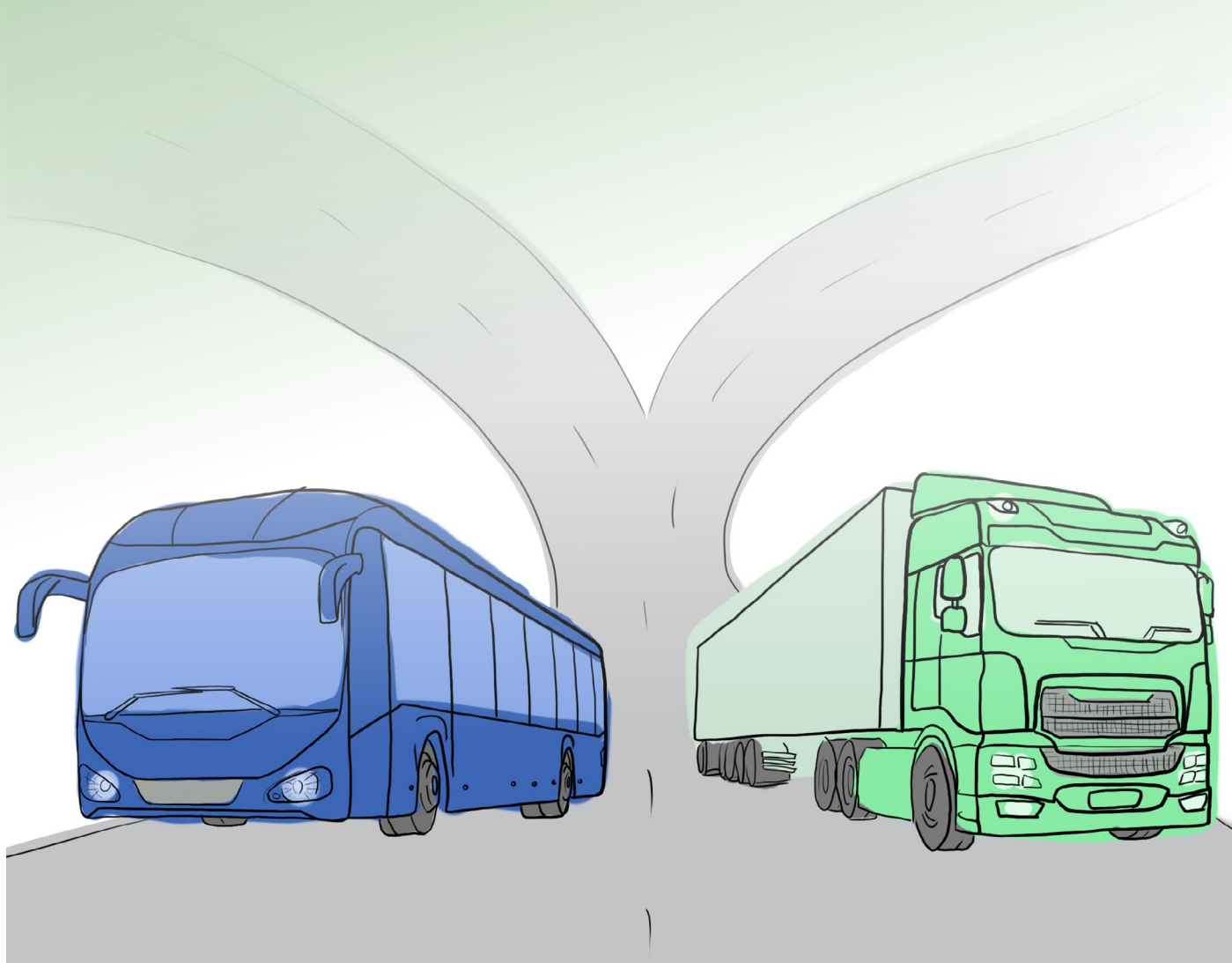
# FEUILLE DE ROUTE STRATÉGIQUE

2025 - 2029

UNIR, AGIR, TRANSFORMER

---

*Pour un transport routier fort, juste et durable*



# Sommaire

02

## Introduction

03

### I. Inscrire le transport routier au plus près des territoires

05

### II. Accompagner les mutations sociales et assurer l'attractivité des métiers

07

### III. Positionner le transport routier au cœur des transitions durables

- 1 - Anticiper la transition énergétique 08
- 2 - Maîtriser la transition énergétique 09

10

### IV. Promouvoir les conditions de l'essor économique des entreprises du transport routier et leur compétitivité

13

### V. Renforcer l'action de l'OTRE sur les enjeux européens

# Introduction

La branche transport joue un rôle central dans l'économie de la France, contribuant pour 9,6% au produit intérieur brut (PIB) du pays. Le transport routier, composé à 90% de TPE-PME-ETI, emploie plus de 800 000 salariés, dont 547 000 conducteurs .

Au carrefour de nombreuses transitions, tant écologique, énergétique, numérique que sociale, le secteur est confronté à de profondes transformations, souvent imposées de l'extérieur, tout en continuant à remplir sa mission essentielle : faire vivre l'économie réelle, permettre la mobilité des biens et des personnes, relier les territoires. La période 2025 – 2029 sera stratégique pour nos métiers en raison des multiples échéances qui la ponctueront : élections à chaque échelon, de la municipale à la présidentielle, approche de l'horizon 2030 et des contraintes environnementales, possible reconfiguration des politiques de mobilité, ...

L'OTRE s'inscrit en soutien des enjeux et préoccupations de l'ensemble de ses adhérents. Nous offrons un soutien et un portage politique à nos professionnels, en tant que de besoin. Les fédérations membres de l'OTRE sont parties prenantes de nombreux enjeux institutionnels majeurs et nous mettons un point d'honneur à assurer la complémentarité des différentes initiatives, ainsi que l'articulation entre les actions menées à chaque échelon (européen, national et local).

Dans un contexte politique et économique incertain, l'OTRE aura à cœur de s'investir pleinement dans chaque chantier, tant au niveau local, que national et européen. Cette feuille de route 2025 – 2029 vise à structurer une réponse collective et réaliste, afin que la voix des transporteurs soit portée au plus près des décideurs publics. Les mesures concrètes que nous proposerons s'articulent autour de grands axes prioritaires structurant l'activité quotidienne des métiers que nous représentons : inscrire le transport routier au plus près des territoires (1), accompagner les mutations sociales tout en sécurisant l'attractivité des métiers (2), positionner le transport routier au cœur des transitions durables (3), garantir l'essor économique des entreprises du transport routier et assurer leur compétitivité (4), porter la voix des transporteurs français dans l'agenda européen (5).

<sup>1</sup> [Service des données et études statistiques du ministère de la Transition écologique](#), Mars 2025

<sup>2</sup> OPTL 2024

# I. Inscrire le transport routier au plus près des territoires



## Contexte

À l'heure où les transitions écologique, numérique et sociale redéfinissent les politiques publiques, continuer d'ancrer le transport routier dans les dynamiques territoriales devient une nécessité stratégique. Cela suppose de repenser la place du secteur dans les politiques d'aménagement, d'emploi, de transition énergétique et de commande publique. Inscrire le transport routier au plus près des territoires signifie, non seulement, valoriser son rôle essentiel dans les dynamiques territoriales, mais également répondre aux besoins spécifiques de chaque collectivité tout en accompagnant les acteurs locaux. C'est dans ce contexte que l'OTRE entend affirmer son rôle d'interlocuteur de référence à l'échelon local et renforcer durablement son ancrage et son action au plus près des territoires.

## Nos propositions

# 1

Alléger la fiscalité des entrepôts et simplifier les démarches administratives afin de développer des zones logistiques proches des grands axes (autoroutes, ports, plateformes multimodales) et équipées de services adaptés (sécurité, carburant alternatif, etc.).



# 2

Reconsidérer une politique d'accès aux zones urbaines et périurbaines réaliste garantissant une accessibilité optimale pour les transporteurs routiers.

## 2.1

Création de zones de stationnement et de livraison dédiées.



## 2.2

Garantir un accès prioritaire et simplifié des autocars aux principales zones touristiques.



## 2.3

Clarification et harmonisation des restrictions de circulation et de leurs calendriers d'application (ZTL, ZFE, etc.).



# 3

Favoriser l'accès aux marchés des TPE, PME et ETI en faisant évoluer le cadre de la commande publique.



# 4

Positionner l'autocar comme moyen de transport efficace et complémentaire au train dans le cadre des politiques de mobilité régionale et nationale.



Transport routier de marchandises



Transport routier de voyageurs

## II. Accompagner les mutations sociales et assurer l'attractivité des métiers



### Contexte

Les grandes mutations à l'œuvre redéfinissent en profondeur les conditions d'exercice de nos métiers, les attentes des transporteurs routiers et les équilibres sociaux au sein des entreprises de la filière. A cela s'ajoutent des difficultés d'attractivité et d'importantes tensions de recrutement qui fragilisent nos entreprises. Ces défis de taille appellent des réponses fondées sur le développement des compétences, l'allègement des normes et des contraintes financières pesant sur nos entreprises ainsi que sur un dialogue renforcé avec les pouvoirs publics.

## Nos propositions

1

Réaffirmer le primat du salariat comme modèle de référence.



2

Faciliter l'embauche des salariés en réduisant la charge administrative incombant aux employeurs et en allégeant les cotisations sociales.



3

Aboutir à un positionnement partagé sur les fins de carrières et les retraites (pénibilité, CFA, etc.).



4

Réinscrire le transport routier sur la liste des métiers en tension.



5

Renforcer l'accès à la profession du transport léger.



6

Accompagner la filière de la cyclo-logistique dans sa professionnalisation (accès à la profession & formation).



7

Faire évoluer le cadre réglementaire relatif au permis de conduire :

7.1

Mener une réflexion sur les contours d'un permis professionnel (cf. modèle italien),



7.2

Favoriser les passerelles entre les permis de conduire lourds.



8

Légiférer sur les interdictions d'exécution des opérations de chargement et de déchargement des véhicules de +7,5 tonnes.



9

Revenir sur le dispositif du bonus/malus imposé au secteur qui aggrave les tensions en matière de recrutement.



10

Maintenir les aides à l'embauche pour les contrats d'apprentissage et réinstaurer l'aide exceptionnelle à l'embauche de salariés en contrat de professionnalisation.



11

Maintenir les niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage et les modifications envisagées pour 2026.





# III. Positionner le transport routier au cœur des transitions durables

## Contexte

Inscrire le secteur du transport routier dans un avenir durable où les transitions énergétique et numérique sont à l'œuvre, suppose de lui donner les moyens d'y jouer un rôle actif, innovant et légitime. La transition énergétique appelle une transformation des motorisations, des infrastructures et des usages. Cette mutation ne saurait reposer sur la seule mise à contribution des transporteurs, mais doit s'appuyer sur un soutien ciblé pour les entreprises du transport routier, en particulier les TPE et PME confrontées à de nouveaux investissements massifs. En parallèle, l'accélération de la numérisation, des outils de gestion du trafic aux procédures de facturation, suppose une adaptation nécessaire des compétences présentes au sein des entreprises.

Positionner le transport routier au cœur des transitions durables signifie donc soutenir la numérisation du secteur et accompagner sa décarbonation.

La transition du transport routier nécessite les conditions suivantes pour réussir :

- Une planification claire et réaliste
- Le maintien d'un mix d'énergies non fossiles pendant la période de transition
- Lever les freins à l'électromobilité lourde (accompagnement financier pluriannuel pour compenser les surcoûts des véhicules, accompagnement au déploiement des réseaux d'avitaillement et l'accès équitable à l'énergie)
- Favoriser la compétitivité des transporteurs et leur permettre d'investir dans l'avenir



# 1. Anticiper la transition numérique

## Nos propositions

1

Accompagner les professionnels dans la prise en main d'outils numériques en faisant évoluer leurs compétences pour renforcer leur compétitivité.

1.1

Accompagner les TPE, PME et ETI du transport routier dans la mise en œuvre de la généralisation de la facturation électronique.



1.2

Former les TPE, PME et ETI du secteur aux enjeux du numérique (intelligence artificielle, cybersécurité, etc.).



2

Mettre le numérique au service de l'empreinte environnementale du transport routier : développer l'optimisation des itinéraires grâce à l'IA et aux nouvelles technologies afin de diminuer la consommation de carburant



3

Développer la billettique multimodale pour la mobilité du quotidien des voyageurs



4

Améliorer la fluidité des échanges de données pour l'optimisation des flux, notamment grâce à l'interopérabilité des systèmes



## 2. Maîtriser la transition énergétique

### Nos propositions

1

Garantir un mix énergétique composé des biocarburants, du biogaz et de l'électrique pour le transport routier.



2

Garantir un accès équitable à l'énergie en tout point du territoire.



3

Instaurer un plan d'accompagnement et d'aides pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules et maintenir l'enveloppe dédiée à l'acquisition des véhicules lourds électriques.



4

Imaginer et développer des mécanismes financiers permettant d'éviter le triplement du CAPEX lié au changement de modèle économique des véhicules électriques, notamment par la location de la batterie.



5

Instaurer un système « pollueur-payeur » pour les donneurs d'ordres afin qu'ils contribuent à une redevance proportionnelle à la quantité de CO2 générée par le transport qu'ils ont mandaté.



6

Développer la recharge électrique en dépôt et à destination, ainsi que la recharge en itinérance.



7

Favoriser le report modal vers des modes plus massifiés.



8

Accompagner le report modal vers des modes plus doux en considérant l'émergence de la cyclo-logistique comme un atout.



9

Anticiper la mise en œuvre d'ETS et son adjonction avec le déremboursement à venir de la TICPE



## IV. Promouvoir les conditions de l'essor économique des entreprises du transport routier et leur compétitivité



### Contexte

Dans un contexte de concurrence accrue et d'évolutions réglementaires contraignantes, auxquelles s'ajoutent des marges structurellement faibles, garantir l'essor économique et la compétitivité de nos entreprises constitue un enjeu majeur. Ces défis imposent la mise en place d'un cadre clair et équilibré, capable de préserver l'équité dans les relations commerciales et de lutter contre toutes les formes de concurrence déloyale tout en tenant compte des spécificités du secteur et des tailles de nos entreprises. Il s'agit également de réduire la pression fiscale qui pèse sur nos entreprises qui pâtissent déjà de marges structurellement faibles et d'accompagner au mieux nos professionnels dans leur adaptation opérationnelle et la gestion de leurs risques.

## Nos propositions

1

S'opposer à la mise en œuvre du déremboursement partiel de la TICPE.



2

S'opposer à toute mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds en région.



3

Assurer des revenus décents des transporteurs par un juste partage de la valeur dans la relation commerciale avec les donneurs d'ordre :

3.1

Mieux qualifier et sanctionner les pratiques de prix abusivement bas ;



3.2

Garantir la transparence des prix proposés par les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale ;



3.3

Lutter contre les clauses tunnels dans l'application de l'indexation carburant ;



3.4

Encadrer les enchères inversées ;



3.5

Rendre incontournables les indices du CNR.



4

Renforcer la législation sur les délais de paiement et mieux sanctionner les pratiques abusives.



5

Lutter contre l'emploi dissimulé



6

Lutter contre le cabotage illégal en renforçant les effectifs des contrôleurs terrestres des DREAL et en étendant la compétence de ces contrôles aux escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR)



7

Lutter contre les surcharges des VUL source de concurrence déloyale et d'insécurité routière



8

Limiter les prestations de transports non valorisées :

8.1

Gestion et échanges de palettes



8.2

Encadrement des temps d'attente chez le client



## Nos propositions

9

Encourager la mise en place d'options de livraison plus responsables dans le commerce en ligne : supprimer la notion de livraison gratuite et favoriser les livraisons en point relais ou en consignes de proximité



10

Améliorer les conditions d'exécution des opérations de sous-traitance, notamment celles relatives à l'exécution de la distribution de petits colis.



11

Permettre aux entreprises d'assurer leur flotte dans de bonnes conditions.



12

Garantir une concurrence saine et loyale entre les acteurs de toutes tailles dans les appels d'offres publics en :

12.1

Dimensionnant les appels d'offres publics afin de permettre aux TPE, PME et ETI de soumissionner



12.2

Valorisant les critères de qualité, de sécurité et environnementaux



13

Adapter la réglementation du transport de fonds aux nouvelles menaces et aux mutations économiques :

13.1

Accorder une exemption au port d'une tenue particulière pour les agents en charge du traitement des fonds en caisse centrale



13.2

Assurer une interprétation unique de la « monnaie fiduciaire » intégrant les pièces et les billets



13.3

Préciser l'application spécifique aux entreprises de transport de fonds de la réglementation en vigueur concernant les transports de fonds inférieurs à 30 000 euros



14

Flécher les recettes existantes provenant de la route pour :

14.1

Développer des infrastructures routières de qualité



14.2

Aménager, sécuriser les gares routières et y développer des services d'accueil de qualité



14.3

Garantir l'essor des transports routiers collectifs conventionnés et le développement des services librement organisés (SLO) comme des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)



14.4

Accompagner le déploiement des bornes de recharge électrique publiques et privées



## V. Renforcer l'action de l'OTRE sur les enjeux européens

### Contexte

Dans un contexte où les décisions et politiques publiques européennes façonnent en permanence les cadres réglementaires nationaux, il est indispensable que l'OTRE s'engage de manière structurée à l'échelle européenne. Cette mobilisation doit s'inscrire à un double niveau : d'une part auprès de notre fédération européenne, afin de renforcer son influence collective et d'autre part directement auprès des décideurs publics européens.

De nombreux textes d'importance, en cours d'examen ou de transposition, revêtent un caractère crucial pour nos métiers : bien-être animal pendant le transport, dimensions et poids maximaux autorisés en trafic national et international, droits des passagers dans le cadre des voyages multimodaux, CSRD, ...

Afin de répondre à ces défis et d'accompagner au mieux ses adhérents, l'OTRE a d'ores-et-déjà entamé la structuration de son travail bruxellois, en renforçant son activité au sein de l'Union européenne des transports routiers (UETR), en développant sa présence auprès des instances européennes et en prenant pleinement part aux grands événements sur la mobilité (e.g., Transport Research Arena conference en 2026, European mobility week, etc.).

Ce travail au long cours doit également permettre à l'OTRE d'anticiper au mieux les futures initiatives bruxelloises (directives, règlements, ...) déterminantes pour la filière : verdissement des flottes, cadre d'appui au transport intermodal de marchandises, plan d'investissement dans les transports durables, réservation et la billetterie numérique unique (SDBTR) & initiative sur les services de mobilité numérique multimodale (MDMS), comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport, soutien au tourisme par autocar.

## Nos propositions

1

Harmoniser les règles pour une juste répartition de la valeur au niveau européen - avec la mise en place d'un observatoire européen sur les prix du transports (cf. [Proposition](#) UETR)



2

Autoriser le 44 tonnes transfrontalier



3

Autoriser les expérimentations des EMS



4

Assurer une révision optimale du règlement européen relatif au bien-être animal durant le transport :

4.1

Clarifier la définition de l'« organisateur » afin d'exclure explicitement les transporteurs pour compte d'autrui



4.2

Assurer une répartition équitable des responsabilités entre les transporteurs et les donneurs d'ordre, notamment en cas de dommages résultant de causes non apparentes au moment du chargement



5

Soutenir le déploiement des mesures prévues au sein de l'AFIR, notamment celles relatives au déploiement de bornes de recharge pour les véhicules lourds et camionnettes



6

Encadrer les opérations de chargement/déchargement au niveau européen



7

Assurer une mise en œuvre homogène du paquet mobilité notamment grâce aux mesures proposées par le programme SODIAL



8

Maintenir un budget ambitieux pour les infrastructures de transport au sein des discussions sur le prochain budget de l'UE

