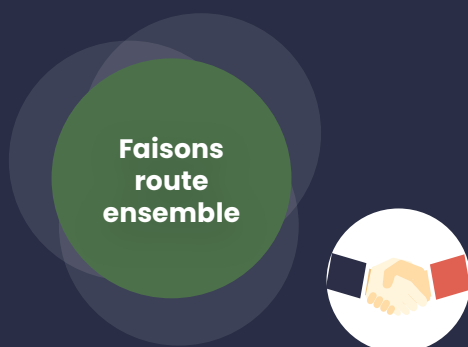




JUILLET 2026

Organisation des Transporteurs Routiers Européens

Questionnaire de l'OTRE à l'attention des candidats à l'élection présidentielle 2027



Présidentielles 2027

Le 18 avril et le 2 mai

PARTIE 1 : LE QUESTIONNAIRE

Les enjeux du transport routier : les questions de l'OTRE et ses propositions aux candidats à l'élection présidentielle

À quelques mois de l'élection présidentielle de 2027, l'OTRE – Organisation des Transporteurs Routiers Européens a souhaité interpeller les candidates et candidats sur les grands enjeux qui conditionneront l'avenir du transport routier français.

Le transport routier est un secteur stratégique pour notre pays. Il assure chaque jour la mobilité des personnes, l'approvisionnement des territoires, la compétitivité de notre économie et participe pleinement à la souveraineté nationale. Pourtant, les entreprises du secteur, composées très majoritairement de TPE, PME et ETI, sont confrontées à des défis majeurs : compétitivité, concurrence déloyale, inflation normative, difficultés de recrutement, transition énergétique, révolution numérique et intelligence artificielle, autant de sujets qui appellent des réponses claires et ambitieuses.

L'élection présidentielle constitue un moment privilégié pour débattre des choix qui engageront la France pour les années à venir. C'est dans cette perspective que l'OTRE a élaboré le présent questionnaire autour de trois priorités essentielles : la compétitivité, le social, et la transition énergétique et numérique. Ces thèmes reflètent les préoccupations quotidiennes des entreprises du transport routier ainsi que les attentes de leurs dirigeants et de leurs salariés.

L'OTRE invite l'ensemble des candidates et candidats à répondre à ce questionnaire avant le 30 septembre 2026.

Ils sont également invités, ou à défaut l'un de leurs représentants, à venir présenter leurs réponses et débattre de leurs propositions lors de l'événement annuel de l'OTRE, qui se tiendra le **4 novembre 2026 à partir de 17 h 00 aux Jardins Saint-Dominique à Paris**. Ce rendez-vous constitue l'événement institutionnel majeur de notre organisation et un moment privilégié d'échanges entre les professionnels du transport routier, les pouvoirs publics et les responsables politiques.

Dans un souci de transparence et d'information, **l'OTRE publiera dès le mois de novembre 2026 un document de synthèse – Partie 2 – présentant, de manière fidèle et objective, les réponses apportées par les différents candidats**. Cette publication permettra à l'ensemble de ses adhérents de mieux connaître les positions, les engagements et les orientations de chacun sur les enjeux essentiels pour l'avenir de notre profession.

À travers cette démarche, l'OTRE réaffirme sa volonté de contribuer au débat démocratique en portant la voix des entreprises du transport routier et en favorisant un dialogue constructif avec celles et ceux qui aspirent à exercer les plus hautes responsabilités de l'État.

Faisons
route
ensemble



A | COMPÉTITIVITÉ – QUESTION GÉNÉRALE

Le transport routier est une profession réglementée, soumise à des règles nationales et européennes exigeantes en matière sociale, fiscale, environnementale et économique. Ces règles constituent un cadre indispensable à la sécurité, à la qualité du service et à la loyauté de la concurrence. Mais elles ne peuvent produire leurs effets que si leur respect est effectivement contrôlé.

Or, les Contrôleurs des Transports Terrestres des DREAL alertent depuis plusieurs années sur l'insuffisance de leurs effectifs et de leurs moyens. Cette situation fragilise directement la compétitivité des entreprises françaises de transport routier. Face au développement des pratiques de cabotage illégal, au non-respect des règles de détachement et aux nombreuses infractions en matière de délais de paiement ou d'indexation carburant, l'OTRE demande un renforcement significatif des moyens de contrôle. Il ne s'agit pas seulement d'un enjeu de conformité réglementaire, mais d'un enjeu central de compétitivité : sans contrôles efficaces, les entreprises vertueuses sont désavantagées, les prix sont tirés artificiellement vers le bas et le modèle économique du transport routier français est durablement fragilisé.

Elle propose notamment d'augmenter les effectifs et les moyens des Contrôleurs des Transports Terrestres, de mobiliser davantage et de mieux former la Gendarmerie et la Police dans la lutte contre la concurrence déloyale, de renforcer la coopération entre les services de contrôle, d'élargir les capacités d'investigation de la DGCCRF, notamment par un meilleur accès aux données détenues par les autres administrations.

Le respect des règles constitue une condition indispensable à une concurrence loyale entre les entreprises de transport et à la pérennité du modèle français de transport routier, secteur que chacun s'accorde à définir comme stratégique pour l'indépendance du pays.

Considérez-vous que les moyens humains et matériels consacrés au contrôle du transport routier sont aujourd'hui suffisants pour garantir le respect des réglementations nationales et européennes, lutter efficacement contre le cabotage illégal, les fraudes au détachement et les pratiques de concurrence déloyale ?

Si non, quelles mesures concrètes mettriez-vous en œuvre pour renforcer les contrôles et assurer une concurrence équitable entre les entreprises de transport ?

A | COMPÉTITIVITÉ

QUESTIONS DE PRÉCISION

1 | Les opérations de cabotage réduisent l'offre de prestations, notamment pour les territoires ruraux et les zones touristiques, ce qui fragilise les TPE et les PME françaises du transport routier de voyageurs et de marchandises dans leurs marchés naturels. Les règles du cabotage ont été renforcées pour le transport routier de marchandises par le paquet Mobilité européen, contrairement au transport routier de voyageurs dont la réglementation prévue par le code des transports reste inadaptée et difficilement contrôlable (45 jours de cabotage autorisés sur une année et au maximum 30 jours consécutifs).

Etes-vous favorable à une révision des règles de cabotage en transport routier de voyageurs ?

2 | La juste rémunération des prestations de transport doit être garantie. Le code des transports prévoit déjà que les transporteurs routiers de marchandises doivent proposer des prix couvrant l'ensemble de leurs charges. Mais, faute de mécanisme suffisamment dissuasif, cette règle est encore trop peu respectée.

Modifierez-vous le code des transports afin de mieux qualifier et encadrer la notion de prix abusivement bas dans le secteur du transport routier ?

3 | Le système actuel d'échange de palettes fait peser des coûts directs et indirects sur les transporteurs, alors que cette gestion ne relève pas de leur responsabilité. Ces prestations sont parfois peu, voire pas du tout, rémunérées. L'OTRE considère que le transport de supports de charge vides doit faire l'objet d'un contrat de transport distinct rémunéré. Les transporteurs affrétés pour ce type de prestations le sont au titre du transport d'une marchandise à part entière.

Envisagez-vous de réglementer les conditions de gestion et d'échange des palettes ?

4 | Les clauses de variation des charges énergétiques au sein des contrats de transport routier, tant de marchandises que de voyageurs, ne compensent pas intégralement la charge effectivement supportée par le transporteur.

Entendez-vous réformer le mécanisme d'indexation gazole pour le transport routier de marchandises afin de le simplifier grâce à une règle de calcul unique, lisible et opposable, basée sur les seuls indices publiés par le CNR, sur le modèle espagnol ?

Modifierez-vous les règles de la commande publique afin que les appels d'offres de transport routier de voyageurs intègrent systématiquement des clauses d'indexation révisées sur des moyennes périodiques (trimestre ou semestre), sur la base de l'indice CNR ?

5 | Les TPE et PME du transport routier de voyageurs rencontrent des difficultés à accéder aux appels d'offres, qui favorisent souvent les grandes entreprises disposant de plus de moyens. L'OTRE propose donc de rappeler aux donneurs d'ordre qu'ils peuvent limiter le nombre de lots auxquels une même entreprise peut candidater, ou le nombre de lots qui peuvent lui être attribués.

Etes-vous favorable à cette proposition ? Entendez-vous simplifier les conditions d'accès des TPE et PME du secteur à la commande publique ?

Avez-vous des éléments complémentaires à ajouter à ce sujet ?

B | SOCIAL – QUESTION GÉNÉRALE

Le développement du travail indépendant constitue une transformation profonde de l'économie française. Dans de nombreux secteurs, et tout particulièrement dans le transport routier, le recours à des travailleurs indépendants progresse rapidement, sous l'effet conjugué de l'essor des plateformes numériques, de la recherche de flexibilité et de l'aspiration de certains professionnels à exercer leur activité de manière autonome.

L'OTRE considère que le travail indépendant reflète un choix entrepreneurial devant s'exercer dans le respect des règles applicables. Toutefois son développement croissant soulève des enjeux majeurs lorsqu'il conduit à mettre en concurrence directe des travailleurs indépendants et des entreprises employant des salariés, qui assument des obligations significatives en matière de protection sociale, de formation professionnelle, de médecine du travail, de dialogue social, de prévoyance, de gestion du temps de travail et de sécurité.

Lorsque les écarts de charges et de contraintes deviennent trop importants, le risque est celui d'une concurrence faussée. Cette situation peut fragiliser les entreprises employeuses, encourager le contournement du salariat au profit de formes d'emploi moins protectrices et, à terme, affaiblir les ressources qui financent notre système de protection sociale.

Face à la progression du travail indépendant dans de nombreux métiers du transport, comment entendez-vous garantir des conditions de concurrence équitables entre travailleurs indépendants et entreprises employant des salariés ?

Quelles mesures prendrez-vous pour lutter contre le recours aux faux indépendants et prévenir les pratiques de contournement du droit social ?

Enfin, comment comptez-vous assurer la pérennité du financement de notre modèle social tout en accompagnant les nouvelles formes d'activité ?

B | SOCIAL

QUESTIONS DE PRÉCISION

1 | Les impôts de production pèsent lourdement sur nos entreprises et limitent leur capacité à réduire l'écart entre le salaire brut et le salaire net.

Envisagez-vous de les alléger ?

2 | Le dispositif de cumul emploi-retraite a été réformé par la loi de financement de la sécurité sociale pour 2026, avec des conséquences moins favorables pour le secteur du transport routier de voyageurs, qui recourt largement à des conducteurs retraités pour répondre à ses besoins de main-d'œuvre. L'OTRE défend une exclusion intégrale du transport routier de voyageurs du plafonnement du cumul emploi-retraite au 1er janvier 2027 afin de neutraliser notamment le plafond de 7 000 €.

Êtes-vous favorable à une dérogation sectorielle au plafonnement du cumul emploi-retraite pour l'ensemble du transport routier de voyageurs (réalisant une mission de service public telles que transport scolaire, le transport de personnes IME, mais également l'ensemble des activités du transport à la demande) au regard de son rôle structurant pour les mobilités et l'emploi dans les territoires interurbains et ruraux ?

3 | Les conditions dans lesquelles les conducteurs exercent leur activité se sont considérablement dégradées ces dernières années, en particulier sous l'effet des opérations de chargement et de déchargement qui leur sont imposées par les donneurs d'ordre.

A l'instar de l'Espagne et le Portugal qui ont adopté des dispositions restrictives en la matière, entendez-vous agir pour mieux encadrer ces pratiques ?

4 | Les transporteurs sont régulièrement confrontés à des temps d'attente importants lors de leurs opérations de chargement et déchargement. Ces délais, souvent non indemnisés, sont à la fois une source d'improductivité pour les entreprises et de stress pour les conducteurs.

Entendez-vous agir pour mieux encadrer ces temps d'attente ?

B | SOCIAL

QUESTIONS DE PRÉCISION

5 | Les conditions d'accueil des conducteurs, notamment en matière de repos, de restauration, constituent un facteur déterminant de leur bien-être au travail et de l'attractivité du métier.

Etes-vous favorable à l'instauration d'obligations en matière de conditions d'accueil sur les aires de services ou de repos ainsi que sur les zones de chargement et déchargement ?

6 | Le transport routier fait face à d'importants défis d'attractivité. A ce titre, le recrutement de nouveaux et jeunes conducteurs constitue un enjeu vital pour assurer la pérennité du secteur.

Entendez-vous renforcer les dispositifs d'aide à l'embauche et à l'apprentissage ?

7 | La sous-traitance en cascade constitue un vecteur de distorsion de concurrence, tirant les prix vers le bas au détriment de la viabilité économique des entreprises de transport routier.

Etes-vous favorable à un encadrement renforcé de la sous-traitance afin d'enrayer ces dérives ?

Avez-vous des éléments complémentaires à ajouter à ce sujet ?

C | TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE – QUESTION GÉNÉRALE

L'Union européenne a fait le choix d'une décarbonation du transport routier largement fondée sur le développement de l'électromobilité. En France, la trajectoire fixée par la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) repose également sur un déploiement massif des véhicules électriques à batterie à l'horizon 2030 et au-delà.

Si l'offre des poids lourds électriques s'est considérablement développée ces dernières années, **leur maturité technologique demeure insuffisante pour répondre à l'ensemble des usages et contraintes opérationnelles du secteur**. Leur autonomie, leur polyvalence, les capacités de recharge ainsi que le maillage encore insuffisant des infrastructures constituent autant de freins à leur déploiement. **Ce constat est encore plus marqué dans le transport routier de voyageurs**, où l'offre d'autocars électriques demeure aujourd'hui extrêmement limitée et non européenne.

Dans le même temps, des solutions immédiatement disponibles permettent déjà de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre. Le biogaz et les biocarburants constituent des alternatives crédibles, compétitives et opérationnelles pour accompagner la transition énergétique du secteur sans rupture technologique.

L'OTRE considère l'électromobilité comme une composante essentielle de la mobilité de demain. Toutefois, sa généralisation suppose de lever des obstacles majeurs en matière de financement des véhicules, de déploiement des infrastructures de recharge et d'adaptation des dispositifs d'accompagnement aux réalités des TPE, PME et ETI du transport routier. Elle nécessite également une visibilité ainsi qu'une stabilité des règles fiscales comme des mécanismes de soutien.

Pour autant, l'OTRE estime qu'une politique ambitieuse en faveur de l'électromobilité ne saurait se traduire par une pénalisation des autres énergies. La transition énergétique du transport routier doit reposer sur une approche pragmatique. Tant que l'électromobilité, notamment dans le transport lourd, n'aura pas atteint un niveau suffisant de maturité technologique, de compétitivité économique et de déploiement opérationnel, le recours à un mix énergétique diversifié doit être préservé et encouragé. Les biocarburants et le biogaz constituent, à cet égard, des solutions immédiatement disponibles permettant de réduire les émissions du secteur tout en garantissant la continuité et la compétitivité des activités de transport.

Quelle est votre vision de la décarbonation du transport routier de marchandises et de voyageurs? Considérez-vous que l'électromobilité constitue la trajectoire principale de la décarbonation des transports routiers pour les prochaines décennies ? Quelle place accordez-vous, à moyen et long terme, aux biocarburants et au biogaz dans l'atteinte des objectifs climatiques du secteur ?

C | TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE

QUESTIONS DE PRÉCISION

1 | Les pouvoirs publics ont régulièrement renforcé ou tenté de renforcer la fiscalité pesant sur les carburants en France, pourtant déjà l'une des plus importantes en Europe.

Vous engagez-vous à maintenir le niveau de remboursement actuel de la TICPE et à ne pas augmenter la fiscalité pesant sur le B100 et le E85 et plus globalement des biocarburants ?

2 | L'Europe prévoit la mise en œuvre du système d'échange de quotas d'émissions pour le transport et le bâtiment (ETS2) en janvier 2028, ces quotas « carbone » vont augmenter directement les prix des carburants fossiles.

Envisagez-vous de réduire la composante carbone de la fiscalité actuelle pour réduire l'impact d'ETS2 ? Pensez-vous affecter les recettes de l'ETS2 au secteur des transports ?

3 | La question du financement de la transition est cruciale, dans un contexte budgétaire fortement contraint.

Quelles aides à l'acquisition de véhicules lourds peu émetteurs comptez-vous proposer, maintenir, renforcer ou supprimer ? Afin de financer ces aides, entendez-vous maintenir voire renforcer le dispositif de CEE ?

4 | De nombreux freins à l'électrification du transport routier subsistent, au premier rang desquels le manque de bornes de recharge électrique notamment pour les véhicules lourds.

Pensez-vous que le rythme actuel de déploiement de bornes de recharge soit suffisant et quelles mesures entendez-vous proposer pour accélérer leur développement ?

5 | L'article 18 du Projet de loi Cadre relatif au développement des transports propose l'instauration d'un objectif annuel minimum de recours par les chargeurs à des véhicules zéro émission (électriques ou à hydrogène) pour la réalisation de prestations de transport routier de fret, décliné dans une trajectoire pluriannuelle progressive.

Etes-vous en phase avec cette proposition ? Pensez-vous qu'il faille renforcer ou aller plus loin ?

6 | L'Europe et la France ont fixé des objectifs de verdissement des flottes d'entreprises, incluant les véhicules utilitaires légers (VUL), et prévoient de limiter à moins de 10 % la commercialisation de poids lourds thermiques à l'horizon 2040.

Êtes-vous en accord avec ces objectifs ? Si non, quelles évolutions souhaiteriez-vous y apporter, à Paris comme à Bruxelles ?

7 | La loi dite Climat & Résilience a ouvert la possibilité, pour les régions, d'instaurer une écotaxe pour les poids lourds. À date, seules l'Alsace et la région Grand Est se sont engagées dans cette démarche.

Souhaitez-vous maintenir la possibilité, offerte aux régions, d'instaurer une écotaxe régionale ?

8 | L'un des enjeux du transport routier européen est d'assurer une meilleure massification sur des itinéraires, de courte ou moyenne distance, soumis à autorisation et dès lors que le report modal est impossible.

Soutenez-vous le lancement d'une expérimentation de circulation d'European Modular System (EMS) ? Êtes-vous favorable à la circulation des véhicules de 44 tonnes en activité transfrontalière, quelle que soit leur motorisation ?

9 | La cyclo-logistique, qui repose notamment sur l'utilisation de vélos-cargos pour assurer les livraisons, constitue une solution de transport complémentaire, décarbonée et particulièrement adaptée à de nombreux usages, notamment en milieu urbain. Son développement et sa professionnalisation ont été largement soutenus ces dernières années par plusieurs programmes financés dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE). Or, ces dispositifs arrivent progressivement à échéance en 2026, faisant peser un risque de ralentissement sur la dynamique engagée.

Dans ce contexte, quelles mesures envisagez-vous pour assurer la pérennité et poursuivre le développement de la cyclo-logistique en France après la fin de ces programmes financés par les CEE ?

10 | La digitalisation et l'intelligence artificielle constituent des leviers majeurs pour améliorer la compétitivité, optimiser les opérations, renforcer la qualité de service et accompagner la transition du transport routier vers un modèle plus performant et durable.

Quelles mesures de soutien aux entreprises entendez-vous prendre pour accompagner le secteur et plus particulièrement les TPE et PME face à cette mutation ?

Avez-vous des éléments complémentaires à ajouter à ce sujet ?

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) représente les entreprises de transport routier et prestataires logistiques, majoritairement des ETI, PME et TPE à capitaux patrimoniaux. Elle défend au quotidien leurs intérêts auprès des pouvoirs publics, dans les négociations sociales de branche et au sein des instances professionnelles nationales et européennes. Au 31 décembre 2024, elle représente 3600 entreprises adhérentes et 110.000 salariés.



Comité de rédaction OTRE :

Jean-Marc Rivéra , Yannick Henry, Noël Thieffine



Conception et graphisme :

Eddy Malonga



Élections présidentielles 2027

ADRESSE

Domaine du Courant
10 bis rue du Courant
33310 LORMONT

SITE WEB

www.otre.org

