



L'ANNÉE 2013 DE LA FNTR

RAPPORT D'ACTIVITÉ



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

LE NOUVEAU XF : LE MEILLEUR DE TOUS LES TEMPS

DAF présente le nouveau XF : la référence en matière de transport routier. Pour un rendement optimal, il est équipé du nouveau moteur PACCAR MX-13 de 12,9 litres, conforme à la norme Euro 6, d'un châssis entièrement nouveau, d'un design extérieur nouveau et élégant et d'un intérieur entièrement repensé. DAF lance le meilleur XF de tous les temps pour les transporteurs et les conducteurs.



EURO 6

DRIVEN BY QUALITY*

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.FR

DAF
A PACCAR COMPANY



SOMMAIRE

ÉDITO

LE MOT DU PRÉSIDENT

4

DOSSIER

LE LANCEMENT DE LA TAXE POIDS LOURDS

6

LA MAJORATION FORFAITAIRE

10

L'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES

14

ÉCONOMIE

LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

16

LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

22

SOCIAL

L'ANNÉE « SOCIALE » 2013

26

JURIDIQUE

LES CONTRATS-TYPES TRANSPORT

30

INTERNATIONAL ET DOUANE

LES ORGANISATEURS DE TRANSPORT

34

EUROPE

L'EUROPE DES TRANSPORTS

36

ENVIRONNEMENT

ROUTE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

40

MÉTIERS ET SPÉCIALITÉS

LES SPÉCIALITÉS DU TRANSPORT ROUTIER

44

PHOTOS

L'ANNÉE DE LA FNTR EN IMAGES

48

Fédération Nationale
des Transports Routiers
6, rue Ampère
75017 Paris
T +33 1 44 29 04 29
F +33 1 44 29 04 01
fntr.fr

Conception éditoriale :
FNTR
Conception graphique :
Baccara numérique
Imprimerie :
SIFF 18

ÉDITO

NON À LA DOUBLE PEINE

« La FNTR refuse toute nouvelle augmentation de la fiscalité au nom de l'écologie. »



2013 a marqué la 6^e année de crise pour nos entreprises.

Les chiffres sont cruels et disent l'ampleur de la crise. Entre 2007 et 2012, l'activité a chuté de 21,3 %, les défaillances ont augmenté de 27,4 % et les immatriculations ont diminué de 17,4 %. La FNTR prévoit en 2013 une nouvelle chute d'activité de 1,9 % après une diminution de 6,7 % en 2012. En termes d'activité, nous avons retrouvé les niveaux de volumes de la fin des années 1990. La crise nous a ramenés 10 ans en arrière.

L'écotaxe poids lourds, qui devrait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2014, s'inscrit dans ce contexte de profonde dépression. Elle est un triple choc pour nos entreprises : économique, commercial et opérationnel.

Tous constatent aujourd'hui sa complexité et sa nocivité. Tous mesurent mieux la légitimité du combat de la FNTR en 2007-2009.

Le dispositif de majoration forfaitaire obtenu de haute lutte par la Fédération atténué ce choc. Il ne transforme pas pour autant la taxe poids lourds en bonne nouvelle pour notre secteur. La FNTR entend faire respecter la loi de majoration par les chargeurs. Il en va de la pérennité de nos entreprises.

Parallèlement à son travail de lobbying, la FNTR a fait le choix d'accompagner ses entreprises adhérentes par la mise en place d'un

certain nombre d'outils d'information. Il s'agissait avant tout de mettre à la disposition des chefs d'entreprise, notamment de PME et de TPE, les instruments nécessaires pour mieux affronter l'écotaxe poids lourds.

Il fallait mettre tout le monde à pied d'égalité, au même niveau d'information et de préparation.

Avec l'écotaxe poids lourds, le transport routier devient un des tout premiers secteurs économiques contributeurs à la fiscalité écologique. Nos entreprises sont pleinement des acteurs du développement durable par leur action et par l'impôt.

À ce titre, la FNTR refuse toute nouvelle augmentation de la fiscalité au nom de l'écologie.

La FNTR refuse toute taxe carbone et toute remise en cause du gazole professionnel. Ce serait pour notre secteur une double peine.

Jean-Christophe Pic, Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean-Christophe Pic', written over a horizontal line.

LE LANCEMENT DE LA TAXE POIDS LOURDS

À partir du 1^{er} janvier 2014, la taxe poids lourds (ou écotaxe) prévue par la loi Grenelle I entre en vigueur. Au même moment entre en application le dispositif de majoration forfaitaire obtenu par la FNTR.

Un dispositif législatif

Deux lois vont, à partir du 1^{er} janvier 2014, impacter le transport routier de marchandises.

La première loi (Grenelle I) crée une écotaxe : l'opérateur qui réalise le transport sera lourdement taxé sur certains axes (15 000 km de routes nationales et axes reportés).

L'opérateur de transport routier, redevable fiscal, acquittera le paiement de la taxe et assumera toutes les responsabilités vis-à-vis du collecteur (Ecomouv') et des douanes.

UN TRIPLE CHOC

LA TAXE POIDS LOURDS EST UN TRIPLE CHOC POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT :

UN CHOC ÉCONOMIQUE : L'ÉCOTAXE C'EST, DÈS LA PREMIÈRE ANNÉE, 1,3 MILLIARD D'EUROS ACQUITTÉS PAR LA CIRCULATION UTILITAIRE. C'EST BIEN PLUS QUE LA MARGE NETTE DU SECTEUR ET DES ENTREPRISES.

UN CHOC OPÉRATIONNEL : LE MODE DE COLLECTE RETENU POUR LA TAXE VA SE TRADUIRE, POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT, PAR 3,6 MILLIARDS DE LIGNES DE FACTURATION CHAQUE ANNÉE, LA NÉCESSITÉ DE CONTRÔLER L'UTILISATION DE MULTITUDES DE TRONÇONS DISSÉMINÉS (3,8 KM EN MOYENNE), LE BOULEVERSEMENT DE L'EXPLOITATION, DES MODIFICATIONS INFORMATIQUES, UN ÉQUIPEMENT SÉCURISÉ DES VÉHICULES, LA FORMATION DU PERSONNEL, DES FRAIS FINANCIERS, UN ACQUITTEMENT DE LA TAXE AVANT PAIEMENT DU TRANSPORT...

UN CHOC COMMERCIAL : DANS UNE SITUATION ÉCONOMIQUE DIFFICILE, LA TAXE POIDS LOURDS VIENT COMPLIQUER DES NÉGOCIATIONS COMMERCIALES DÉJÀ TRÈS TENDUES.

La seconde loi (loi de majoration) vise le « bénéficiaire de la circulation de la marchandise » qui a recours à l'opérateur de transport par route. Le prix de toute prestation de transport par route sera majoré,

« Le produit de l'écotaxe financera principalement les infrastructures non routières. »

indépendamment des routes empruntées (départementales, nationales, autoroutes...).

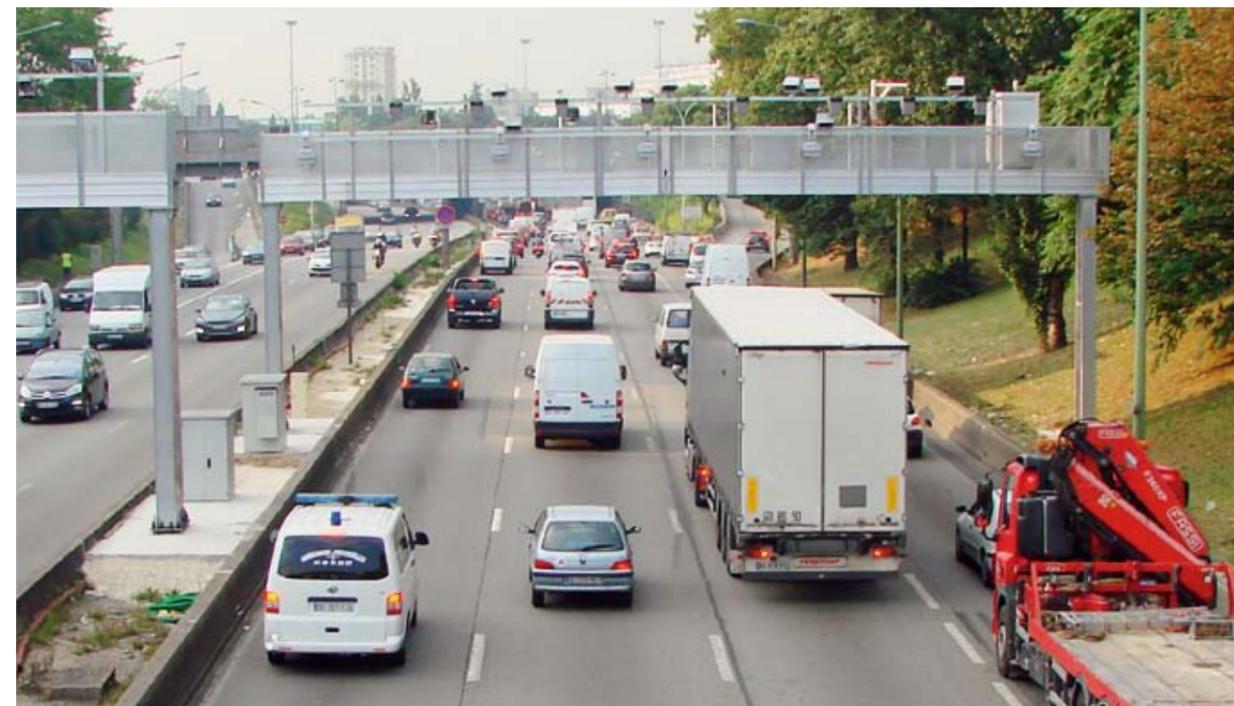
La loi majore le prix du transport d'un taux national unique et

forfaitaire. Ce taux national s'applique pour les transports de région à région (inter-régionaux). Des taux forfaitaires, spécifiques à chaque région, s'appliquent pour les transports réalisés à l'intérieur d'une même région (intra-régionaux). Ces taux s'appliquent à toutes les catégories de transport. Les taux de majoration sont déterminés chaque année par arrêté ministériel.

Deux lois complémentaires mais distinctes

Les deux lois sont complémentaires dans leur objectif. Elles reposent toutes les deux sur une logique environnementale. Le produit de l'écotaxe financera principalement les infrastructures non routières. La majoration alourdira le prix du transport par route pour favoriser le report modal.

Ces deux lois sont distinctes l'une de l'autre. Il n'y a pas, pour une prestation de transport donnée, de correspondance ou de relation entre l'écotaxe acquittée par le redevable fiscal (l'opérateur de transport) et la majoration de la circulation routière



La taxe poids lourds sera finalement effective le 1^{er} janvier 2014.

acquittée par le bénéficiaire de la circulation de la marchandise (le client de l'opérateur).

L'écotaxe est calculée au km ; elle est due pour toute utilisation du réseau taxé, que le véhicule soit vide, transporte une ou plusieurs tonnes, un ou plusieurs lots... La majoration s'applique de façon générale et uniforme (région par région) sur le prix de toute prestation de transport par route. La majoration n'est donc pas une répercussion directe de l'écotaxe.

Un dispositif de majoration obligatoire

Le dispositif de majoration forfaitaire est obligatoire, d'ordre public. Aucun des acteurs – opérateur de

transport ou chargeur – ne peut échapper aux responsabilités qui lui sont imposées par la loi. Pour l'opérateur de transport, le simple non respect du système de collecte entraîne à effet immédiat l'immobilisation du véhicule et des sanctions pécuniaires. Pour le client de l'opérateur de transport, le non respect de la majoration entraîne de lourdes amendes (15 000 euros par infraction).

La majoration forfaitaire n'est pas négociable. Elle ne peut faire l'objet d'une négociation commerciale. Une renégociation à la baisse du prix de la prestation transport constituerait une réduction de la majoration et donc une infraction.

LA FNTR A RÉCLAMÉ LE REPORT DE LA TAXE

LA TAXE POIDS LOURDS DEVAIT ENTRER EN VIGUEUR AU 1^{ER} OCTOBRE 2013. OR, DANS LE PROCESSUS DE MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE LA TAXE, LES RETARDS SE SONT ACCUMULÉS.

L'ENREGISTREMENT DES VÉHICULES EST UNE PHASE LONGUE ET COMPLEXE QUI N'A DÉBUTÉ QUE LE 19 JUILLET. LA MISE À DISPOSITION DES BOÎTIERS N'EST DONC INTERVENUE POUR LES ENTREPRISES LES MIEUX LOTIES QUE COURANT AOÛT. POUR LES PREMIÈRES SERVIES, LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER N'AURAIENT DONC DISPOSÉ QUE D'UN MOIS À PEINE POUR SE PRÉPARER À L'ARRIVÉE DE LA TAXE POIDS LOURDS. LE CALENDRIER ÉTAIT CLAIREMENT IRRÉALISTE. IL ÉTAIT INCOMPATIBLE AVEC LES RÉALITÉS DE L'ENTREPRISE ET LES CONTRAINTES D'UN SECTEUR ESSENTIELLEMENT COMPOSÉ DE PME ET DE TPE.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER N'ENTENDAIENT PAS PAYER POUR LES RETARDS PRIS PAR D'AUTRES ET DANS LESQUELS ELLES N'AVAIENT AUCUNE RESPONSABILITÉ. POUR LA FNTR, CE N'ÉTAIT PAS À L'ENTREPRISE DE SUBIR LES CONSÉQUENCES DES DÉFAILLANCES ET DES RETARDS. L'ENTREPRISE NE DEVAIT PAS SERVIR DE VARIABLE D'AJUSTEMENT. AUSSI LA FNTR A-T-ELLE APPELÉ LES POUVOIRS PUBLICS AU RÉALISME ET RÉCLAMÉ UN REPORT DE LA TAXE POIDS LOURDS EN 2014.

RETOUR SUR LE LOBBYING DE LA FNTR

La loi Grenelle I, votée définitivement à l'été 2009 par le Parlement, pose le principe d'une taxe kilométrique pesant sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur le réseau national non concédé ainsi que le principe de la répercussion de la taxe sur « le bénéficiaire de la circulation de la marchandise ».

L'opposition de la FNTR à la taxe

Lors de la campagne présidentielle du printemps 2007, lors du Grenelle de l'environnement (septembre 2007), ou encore lors des manifestations de juin 2008 (crise gazole), et enfin lors des débats parlementaires autour de la taxe poids lourds (automne 2008), la FNTR a toujours exprimé son rejet d'une taxe franco-française particulièrement pénalisante pour les entreprises françaises de transport routier et plus globalement pour l'économie française.

Le principe de la répercussion

Le principe d'une taxe kilométrique frappant la circulation utilitaire ayant été acté, la FNTR a obtenu en 2008 dans la loi Grenelle I le principe législatif, d'ordre public, de la répercussion de la taxe sur le

« bénéficiaire de la circulation de la marchandise ». La FNTR a également obtenu dans la loi de finances 2009 que le mode de répercussion puisse être au réel ou forfaitaire. Le texte de la loi de finances renvoyait à un décret pour organiser les modalités pratiques de répercussion des « charges dues au titre de la taxe ».

En juin 2009, à la demande de la FNTR, une mission de réflexion est confiée par le ministère des transports à Claude Abraham afin de réfléchir aux modalités pratiques de la répercussion.

Parallèlement aux travaux engagés par la mission Abraham, une matrice (outil favorisant la répercussion forfaitaire) était élaborée par le ministère des transports.

La mission Abraham a rendu son rapport en juin 2010. Deux solutions étaient retenues, au choix de l'entreprise :

- la répercussion au réel lorsque le montant de la taxe et le trafic étaient clairement identifiés (lot unique, destinataire unique),
- la répercussion forfaitaire suivant l'origine et la destination des marchandises par un pourcentage sur le prix de vente (répercussion dite forfaitaire).

Après la remise du rapport Abraham, l'administration, noyée dans les États Généraux (2010-2011), n'a plus mené aucune concertation véritable. Seuls quelques points d'information ont été organisés en 2011 et 2012.

À la requête de la FNTR, une mission a néanmoins été menée en 2011 par le CNR afin d'éprouver en entreprise l'outil de répercussion (la matrice) mis au point par l'administration pour faciliter la répercussion forfaitaire.

Au vu des résultats décevants issus de cette mission, la FNTR a réclamé un perfectionnement de la matrice. Les services du ministère ont préféré, en 2011, sacrifier la répercussion forfaitaire devant le conseil d'État plutôt que de travailler à améliorer la matrice.

Un dispositif de majoration forfaitaire

Dès la sortie du Conseil d'État du décret relatif aux modalités de répercussion en avril 2012, la FNTR

a dénoncé le dispositif de répercussion prévu par l'administration.

Elle a réclamé au nouveau gouvernement, dès mai 2012, un nouveau dispositif de répercussion simple, efficace et complet (c'est-à-dire intégrant les charges induites). La FNTR a également réclamé le recours à la loi afin de sécuriser juridiquement tout nouveau dispositif envisagé.

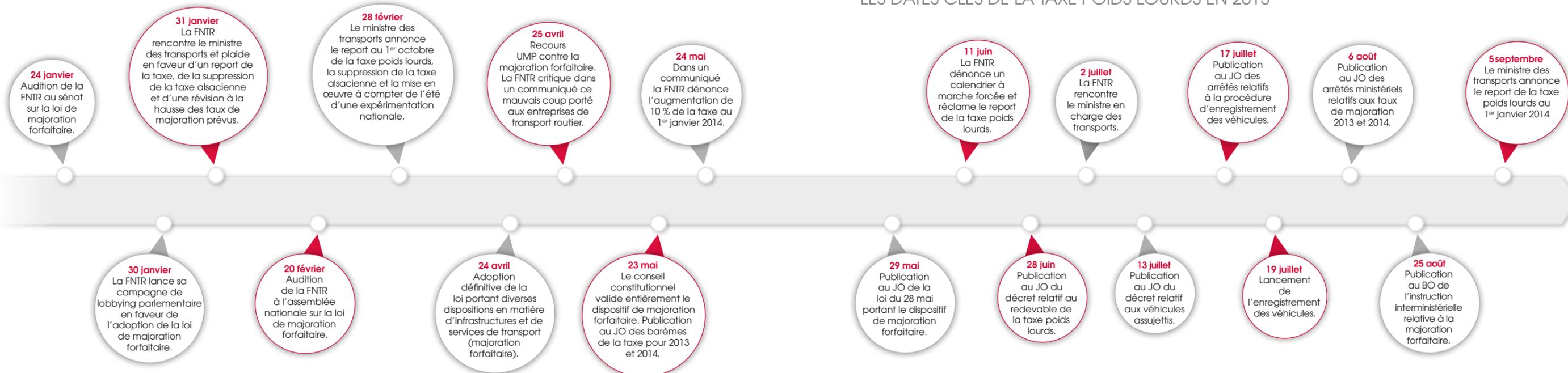
Le 3 décembre 2012, le ministre des transports a présenté en conseil des ministres un nouveau dispositif répondant aux principales demandes de la FNTR (simplicité, efficacité et intégration des charges induites). La répercussion est remplacée par un système de majoration forfaitaire du prix des prestations de transport. Il est prévu que le nouveau dispositif soit sécurisé par la loi.

Le texte de loi instituant le dispositif de majoration forfaitaire a été adopté par le Parlement en avril 2013. Cependant, le groupe UMP de l'assemblée nationale a déposé le 25 avril un recours devant le conseil constitutionnel contre la majoration forfaitaire.

Dans une décision en date du 23 mai, le conseil constitutionnel a rejeté ce recours et a entièrement validé le dispositif de majoration forfaitaire. Dans la foulée, la loi de majoration a été publiée au Journal Officiel du 29 mai.

Le dispositif de majoration forfaitaire obligatoire est applicable à compter de la mise en œuvre de la taxe poids lourds.

LES DATES CLÉS DE LA TAXE POIDS LOURDS EN 2013



LA MAJORATION FORFAITAIRE

À partir du 1^{er} janvier 2014, la majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport routier est prévue parallèlement à l'acquittement de la taxe poids lourds par le transporteur. À partir de cette date, le prix de la prestation de transport routier sera donc majoré de plein droit.

La description de la majoration forfaitaire

La loi majore le prix du transport d'un taux national unique et forfaitaire. Ce taux national s'applique pour les transports de région à région (inter-régional).

Des taux forfaitaires, spécifiques à chaque région, s'appliquent pour les transports réalisés à l'intérieur d'une même région (intra-régionaux).

Ces taux s'appliquent à toutes les catégories de transport.

Les taux de majoration sont déterminés chaque année par arrêté ministériel.

Les caractéristiques de la majoration forfaitaire

■ la loi majore, de façon générale et absolue, et au profit des entreprises de transport, le prix de tout transport par route au moyen d'un taux forfaitaire,

■ la majoration du prix de la prestation transport s'applique sur tous les trafics : que le véhicule ait emprunté le réseau taxé ou non,

« Le dispositif de majoration forfaitaire est inscrit dans la loi. »

■ la majoration du prix de la prestation est donc déconnectée de la taxe poids lourds acquittée par l'entreprise de transport,

L'ASSIETTE DE LA MAJORATION

TOUT L'ENJEU POUR ATTÉNUER LE CHOC ÉCONOMIQUE DE LA TAXE POIDS LOURDS POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ÉTAIT DE DÉTERMINER SUR QUELLE BASE DEVAIT PORTER LA MAJORATION. APRÈS L'ADOPTION DE LA LOI DU 28 MAI 2013, LA PREMIÈRE VERSION DU DOCUMENT PRÉPARÉ PAR L'ADMINISTRATION RESTAIT DANS UNE ORIENTATION DE RÉPERCUSSION ET PRÉVOYAIT QUE LA MAJORATION FORFAITAIRE PORTAIT UNIQUEMENT SUR LA PARTIE « CIRCULATION » DU PRIX DU TRANSPORT. LA FNTR A FORTEMENT BATAILLÉ POUR FAIRE ENTENDRE SON POINT DE VUE : LA PRESTATION DE TRANSPORT COMPREND LES PRESTATIONS EFFECTIVEMENT ACCOMPLIES PAR LE TRANSPORTEUR, LES DURÉES DE MISE À DISPOSITION EN VUE DU CHARGEMENT ET DU DÉCHARGEMENT, LA DURÉE DU TRANSPORT ET LES CHARGES DE CARBURANT. L'ASSIETTE DE LA MAJORATION EST DONC BIEN PLUS LARGE QUE LA PARTIE DÉPLACEMENT DE LA PRESTATION DE TRANSPORT. C'EST FINALEMENT CETTE LOGIQUE, JURIDIQUEMENT ÉTAYÉE PAR LA FNTR, QUI A ÉTÉ RETENUE PAR L'ADMINISTRATION. LES TAUX DE MAJORATION (NATIONAL OU RÉGIONAUX) S'APPLIQUENT DONC SUR LE PRIX GLOBAL DE LA PRESTATION DE TRANSPORT ET CE QUEL QUE SOIT L'ITINÉRAIRE EMPRUNTÉ.



La majoration forfaitaire est un dispositif d'ordre public qui s'impose au transporteur comme au chargeur.

de l'itinéraire emprunté ou des caractéristiques du véhicule utilisé,

- seule la prestation de transport identifiée dans les opérations multiples et complexes peut faire l'objet d'une majoration,
- la majoration s'applique sur le prix de la totalité de la prestation de transport,
- la majoration s'applique après la répercussion gazole,
- le montant de la majoration fait l'objet d'une ligne spécifique, en bas de facture,
- la majoration est obligatoire et d'ordre public. Son non-respect est passible d'une amende de 15 000 euros.

Les modalités d'application de la majoration

La majoration forfaitaire s'applique sur le prix de la prestation de transport. 3 cas peuvent être distingués.

Le cas du transport national

La majoration du prix de la prestation de transport s'applique comme suit :

- Soit le transport se fait dans une même région (le chargement et le déchargement de la marchandise s'effectuent dans une même région) : le transporteur applique au prix du transport le taux prévu pour cette région.
- Soit le transport se fait entre deux régions (le chargement et le déchargement s'effectuent dans

au moins deux régions différentes) : le transporteur applique au prix du transport le taux national. Précision : la majoration s'applique même si la prestation de transport est réalisée pour un donneur d'ordre étranger.

Le cas du cabotage

Les transports réalisés en cabotage sont nécessairement soumis à la loi nationale. Pour tous les transports effectués en France (points de chargement et de déchargement situés sur le territoire national), la majoration forfaitaire s'applique.

Le cas du transport international

Pour déterminer si la majoration de prix s'applique à un transport international, il faut d'abord déterminer quelle est la loi applicable au contrat de transport. L'utilisation de la CMR ne permet pas de déterminer cette loi. Celle-ci doit être déterminée par les parties.

LA BATAILLE DES TAUX

DÈS COMMUNICATION DES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL SUR LES TAUX DE MAJORATION 2013 ET 2014, LA FNTR A RÉCLAMÉ AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS UNE RÉVISION À LA HAUSSE DE CES TAUX. CES DERNIERS, EN EFFET, NE RÉPONDAIENT PAS AUX RÉALITÉS ÉCONOMIQUES DES ENTREPRISES. ILS NE LEUR PERMETTAIENT PAS D'AFFRONTER DANS LES MEILLEURES CONDITIONS LE CHOC DE LA TAXE POIDS LOURDS. LA FNTR A ÉTÉ ENTENDUE SUR CE POINT.

MAJORATION : LE LOBBYING PARLEMENTAIRE DE LA FNTR

PARALLÈLEMENT À SON TRAVAIL D'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXE POIDS LOURDS, LA FNTR A FAIT UN TRAVAIL DE LOBBYING AU PARLEMENT À L'OCCASION DES DÉBATS AUTOUR DE LA MAJORATION FORFAITAIRE DES PRIX DU TRANSPORT. CE TRAVAIL, MENÉ TANT AU NIVEAU NATIONAL QUE RÉGIONAL À PARTIR DE JANVIER 2013, A ÉTÉ INDISPENSABLE POUR ASSURER LE VOTE DU TEXTE DANS LES MEILLEURS TERMES POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT. IL SERAIT EN EFFET FAUX DE CROIRE QUE LES PRINCIPAUX OPPOSANTS AU DISPOSITIF SOIENT RESTÉS INACTIFS DANS LES COULOIRS DU PARLEMENT. LA SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL PAR UNE PARTIE DES DÉPUTÉS UMP L'A AMPLEMENT DÉMONTRÉ...

■ Contrat de transport sous loi française

Si c'est la loi française qui est choisie par les contractants, alors la majoration du prix s'applique sur la partie du transport international réalisée sur le territoire français.

- ▶ Si la partie française du transport s'effectue dans une seule région, c'est le taux de majoration prévu dans cette région qui s'applique sur la part du transport réalisée sur le territoire français.
- ▶ Si la partie française du transport s'effectue dans plus d'une région, c'est le taux national qui devra être appliqué sur la part du transport réalisée sur le territoire français.

■ Transport hors droit français

Si la loi choisie par les contractants n'est pas la loi française, alors la majoration ne s'applique pas. Les parties peuvent choisir librement une méthode de répercussion, ou faire le choix contractuel d'appliquer les taux français de majoration. Mais ce choix sera uniquement contractuel.

■ En cas de silence du contrat

On applique les dispositions du Règlement européen (CE) N° 593/2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles qui transcrit la convention internationale Rome I.

Il faut donc rechercher la loi qui s'applique.

- ▶ Le pays de chargement ou de déchargement ou le lieu de résidence habituel de l'expéditeur est le même que le pays de résidence du transporteur : la loi de ce pays s'applique.
- ▶ Le pays de chargement et le pays de déchargement ne sont pas les mêmes que le pays de résidence du transporteur : les facteurs d'extranéité sont étudiés.

La recherche d'extranéité peut s'avérer complexe. Il est donc recommandé que les contractants déterminent précisément quelle loi est applicable et précisent les modalités de majoration ou de répercussion de la taxe poids acquittée lors du transport en France.

Nicolas Paulissen : nouveau DG de la FNTR

Dans le cadre d'une constante évolution de la FNTR, Jean-Paul Deneuille a passé le témoin de la responsabilité de la politique professionnelle à Nicolas Paulissen, nommé Délégué Général à compter du 1^{er} septembre 2013 et préparé à cette tâche depuis 3 ans. Nicolas Paulissen, Florence Berthelot, Déléguée Générale adjointe, et Jean-Paul Deneuille coopéreront pour conforter l'action de la FNTR aux plans national et international. En liaison avec le Président de la Fédération, Jean-Christophe Pic, Jean-Paul Deneuille s'investira pour répondre aux impératifs de modernisation de l'Organisation Professionnelle face aux enjeux et défis de la Profession.



Avec l'AFT-IFTIM, pilotez l'arrivée de la Taxe Poids Lourds

Taxe Poids Lourds ou Eco-Taxe :

L'AFT-IFTIM vous aide et vous accompagne dans la mise en place de ce nouveau dispositif au travers de services et de formations.

Pour tout renseignement sur les dates disponibles :

www.aft-iftim.com/eco-taxe



L'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES

La taxe poids lourds est un sujet de préoccupation majeure pour les entreprises de transport routier. Parallèlement à son travail de lobbying pour conforter la majoration, la FNTR a développé des outils afin que les chefs d'entreprise puissent anticiper et se préparer à la mise en œuvre de la taxe.

Le guide taxe poids lourds

La taxe poids lourds est un véritable choc économique, commercial et opérationnel pour les entreprises du secteur.

Afin d'anticiper cette échéance, la FNTR a réalisé un guide interactif entièrement consacré à la taxe poids lourds. S'adressant aux entreprises ainsi qu'à toute personne souhaitant s'informer sur le sujet, ce guide rassemble toutes les informations disponibles sur la taxe.

Par ce guide, la FNTR souhaite :

- mettre à disposition des entreprises un nouvel outil pour se préparer au mieux à l'arrivée de la taxe poids lourds,
- informer le plus grand nombre en proposant sous une forme synthétique toutes les informations nécessaires sur la taxe poids lourds.

Le guide interactif est actualisé au fil des nouveaux développements du dossier.

Les mini-guides

En complément de ce guide, la FNTR a mis à la disposition des entreprises de transport un mini-guide destiné principalement aux exploitants et aux conducteurs.

En effet, dans la phase opérationnelle, ce sont les exploitants qui vont devoir « composer » avec le réseau taxé. Les conducteurs, de leur côté, seront responsables de la bonne utilisation du boîtier.

Les exploitants et les conducteurs seront donc les pièces maîtresses du dispositif taxe poids lourds dans l'entreprise.

Ce mini-guide a été traduit en anglais et en espagnol.

Le guide majoration forfaitaire

Prévu parallèlement à l'acquittement de la taxe poids lourds par les entreprises de transport routier, le dispositif de majoration forfaitaire obligatoire s'appliquera à partir de la mise en œuvre de la taxe. Le prix de chaque prestation de transport sera majoré par le biais d'un taux forfaitaire (national ou régional), et ce quel que soit l'itinéraire emprunté, taxé ou non.

Le guide interactif de la FNTR sur la majoration forfaitaire diffusé à la fin juillet 2013 revient sur les caractéristiques de ce nouveau dispositif et explique de manière pédagogique comment s'applique la majoration.

L'application taxe poids lourds

C'est en juin 2013 que la FNTR a présenté son application « Écotaxe ».

L'objectif est de répondre de manière pratique et intuitive à toutes les questions que peuvent se poser les entreprises : quel est le réseau taxé ? Comment fonctionnent les boîtiers écotaxe ? Où se procurer un boîtier de secours en cas de panne ? etc. Cette application s'adresse à tous les personnels de l'entreprise (chefs d'entreprise, conducteurs, exploitants,



La FNTR a développé une palette d'outils mis gratuitement à la disposition de tous.

administratifs) ainsi qu'à toute personne souhaitant des informations sur le sujet. Elle est disponible en téléchargement gratuit sur les plates-formes de téléchargement Google Play Store et Apple Store.

L'application « Écotaxe » se décline en six grandes rubriques :

- La taxe en bref présente de manière synthétique les fondamentaux de la taxe poids lourds (définition, périmètre, champ d'application, etc.).
- Une carte du réseau taxé est disponible. Grâce aux ressources de la géolocalisation, l'utilisateur peut situer les 4 100 points de tarification qui constituent le réseau taxé et peut affiner sa recherche en fonction de sa position. Dans cette rubrique, le conducteur peut également trouver le point de distribution de boîtiers écotaxe à proximité de son véhicule.
- Une rubrique est également dédiée au fonctionnement des boîtiers écotaxe. Conçue comme un mode d'emploi simple, pratique et interactif, cette rubrique s'adresse en priorité aux conducteurs.
- La rubrique SOS apporte des éléments de réponse pour résoudre les problèmes éventuels : dysfonctionnement de boîtier, contrôles, etc.
- La rubrique actualités permet de connaître les derniers développements de la taxe poids lourds (évolution législative, augmentation des barèmes de la taxe, etc.).
- La rubrique majoration permet d'accéder à un calculateur « majoration forfaitaire ». En quelques clics, le logiciel calcule, en fonction du transport, de combien sera majorée la prestation de transport.

Les partenariats

Choisir sa SHT et s'équiper

La FNTR, à travers ses syndicats régionaux et départementaux, a également œuvré pour offrir aux entreprises, quelle que soit leur taille, les meilleures conditions d'abonnement avec les sociétés habilitées de télépéage. Ainsi les syndicats FNTR de l'Ouest ont-ils conclu un partenariat avec DKV. Au terme de cet accord, DKV propose une offre « boîtiers » avantageuse réservée aux adhérents de la FNTR. Ce partenariat avec DKV a eu pour principale conséquence un alignement du marché au profit de toutes les entreprises de transport routier.

Simuler l'impact de la taxe

La FNTR a conclu un partenariat avec PTV Group, éditeur de logiciels spécialisés transport, afin que ses entreprises adhérentes puissent accéder, à des conditions tarifaires privilégiées, à un calcul d'itinéraires professionnel intégrant le calcul de l'écotaxe. PTV « Map & guide » offre aux entreprises une solution simple et complète pour anticiper le coût de la taxe et simuler son impact sur l'entreprise.

Former les salariés

Le volume des personnels impactés par l'arrivée de la taxe en entreprise est conséquent. Les responsabilités des personnels (conducteurs et exploitants notamment) sont engagées. Les enjeux financiers sont importants (montant des amendes, choix des itinéraires, paramétrage des boîtiers). Pour y répondre, et avec l'appui de la FNTR, l'AFT-IFTIM propose des formations dédiées taxe poids lourds.

LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

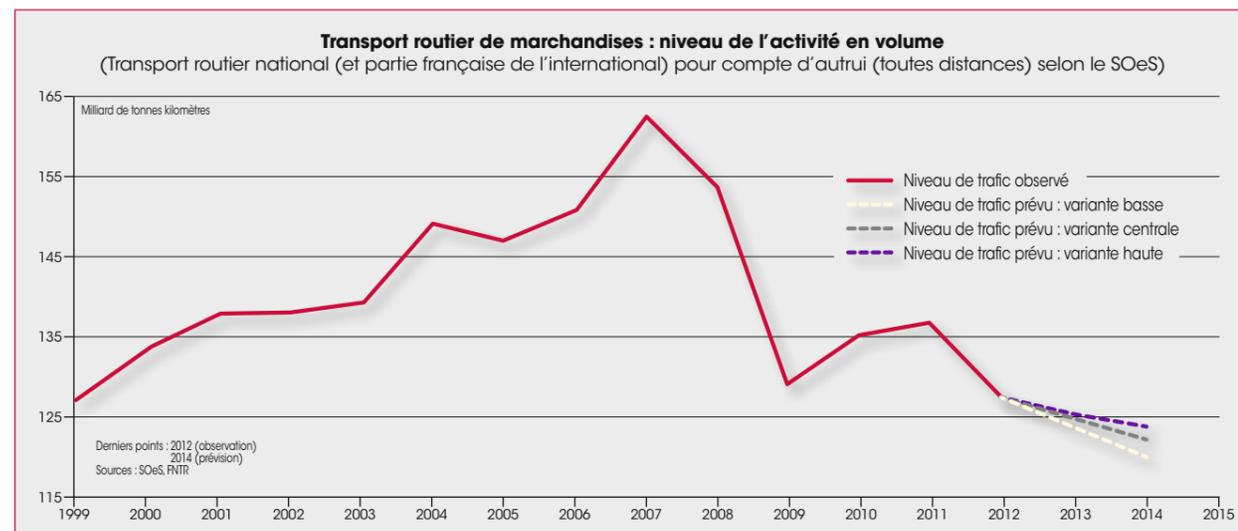
Après plusieurs années de crise, les données de l'année 2012 montrent encore une forte baisse d'activité. La FNTR prévoit en 2013 une nouvelle chute d'activité de 1,9 % après une diminution de 6,7 % en 2012.

Les volumes d'activité diminuent fortement en 2012

Le Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie évalue les volumes d'activité du pavillon français en transport national pour compte d'autrui (TRM) à 127 milliards de tonnes-kilomètres en 2012. Ils baissent ainsi de 6,7 % par rapport à 2011 et retrouvent leur niveau de 1999.

Pour mémoire, ils avaient rebondi en 2011 et 2010, respectivement de +1,2 % et +4,5 %, à la suite des creux d'activité enregistrés en 2008 et 2009 (respectivement -5,5 % et -15,7 %).

Pour l'année 2013, la FNTR anticipe, dans sa variante centrale de prévision, un repli moins marqué de l'activité du TRM (-1,9 %), dans un contexte de quasi-stagnation du PIB français au cours de



Entre 2007 et 2012, l'activité a chuté de 21,3 %. Nous avons retrouvé les niveaux de volumes de la fin des années 90.

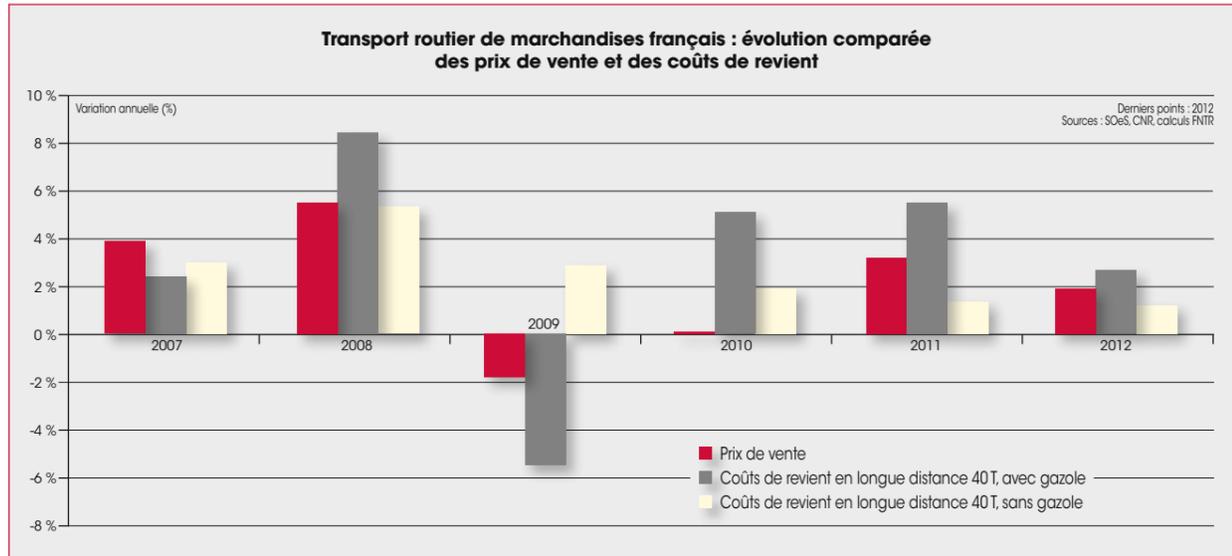
l'année (+0,1 % attendu). Pour l'année 2014, la FNTR anticipe un recul de l'activité du TRM de la même ampleur (-1,9 %), malgré la légère accélération de la croissance française prévue par la plupart des instituts de conjoncture français et internationaux (+0,6 % selon le consensus des économistes).

Le niveau d'activité dans le TRM français pourrait ainsi tomber en dessous de son niveau de 1999.

Le prix du carburant augmente fortement en 2012

En 2012, le prix du gazole professionnel augmente fortement par rapport à 2011 (+5,8 %), pour s'établir à 109,70 euros par hectolitre en moyenne annuelle, après 103,60 euros par hectolitre en 2011. Ce niveau est très proche du pic historique enregistré au début de l'été 2008, où le prix du gazole professionnel avait dépassé les 110 euros par hectolitre.





En 2013, le prix du gazole professionnel baisse de 2,8 % à l'issue du mois d'août, dans le contexte de baisse simultanée du prix du pétrole (Brent) de 2,5 %.

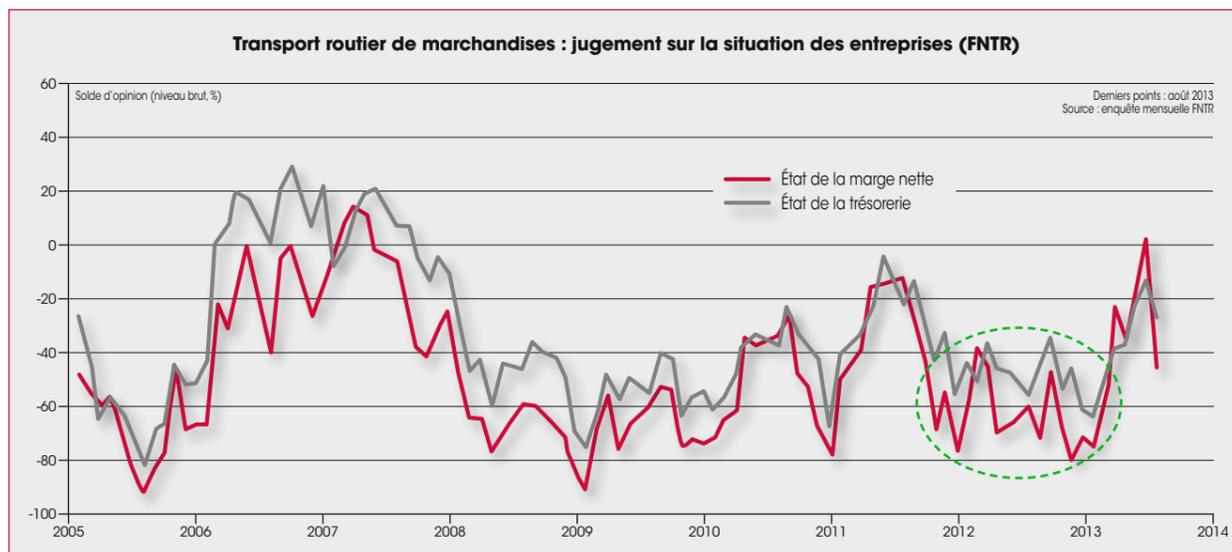
Les coûts de revient globaux augmentent davantage que les prix de vente en 2012

En 2012, les prix de vente dans le transport de fret (TRM hors déménagement et messagerie) augmentent de 1,8 %, tandis que les coûts de revient (longue distance 40 tonnes), gazole compris, rebondissent de 2,8 %. Les coûts de revient hors gazole augmentent relativement moins (+1,2 %

en longue distance 40 T). Les évolutions de coûts de revient pour les transports régionaux 40 T sont semblables à celles des coûts de revient pour les transports en longue distance 40 T.

La situation financière des entreprises est plus tendue en 2012

La situation financière des entreprises du TRM ne cesse de se détériorer depuis le 2nd semestre 2011. Sur l'ensemble de l'année 2012, les chefs d'entreprises interrogés par la FNTR dans le cadre de son enquête mensuelle de conjoncture témoignent d'une dégradation marquée des situations de la trésorerie et de la marge nette.



Entre 2007 et 2012, les défaillances d'entreprises ont augmenté de 27,4 % et les immatriculations ont diminué de 17,4 %.

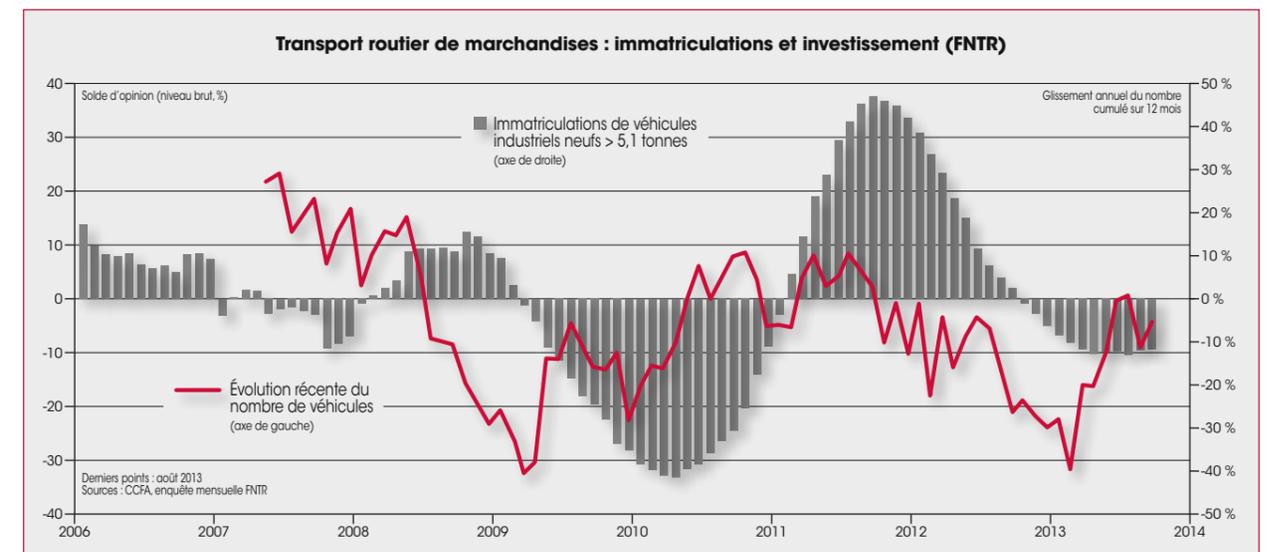
Pour le 1^{er} semestre 2013, les chefs d'entreprises interrogés par la FNTR indiquent une amélioration de la situation de leur trésorerie et de leur marge nette, en lien avec un rebond de leur activité.

Les investissements décroissent nettement en 2012

Selon les données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, le marché des immatriculations de véhicules industriels neufs (> 5,1 tonnes) recule nettement en 2012 (-8,4 % par

rapport à 2011), à 43 381 unités. En 2011, le nombre d'immatriculations neuves augmentait de 38,4 %, sans toutefois atteindre le niveau précédant la crise (47 360 unités en 2011 contre 57 505 unités en 2008).

En 2013, le marché français des immatriculations de véhicules industriels neufs accentue son repli, avec une baisse de 9,9 % des volumes au cours des 8 premiers mois par rapport à la même période en 2011. Toutefois, la tendance à l'issue du mois d'août 2013 laisse présager une moindre dégradation en fin



d'année, dans le contexte de mise sur le marché des véhicules lourds de norme Euro VI le 1^{er} janvier 2014.

Les défaillances d'entreprises augmentent de manière marquée en 2012

En 2012, le nombre de défaillances d'entreprises dans le secteur du TRM français augmente de plus de 10 % et approche les 1 500 unités. Cette hausse est nettement plus forte que celle enregistrée dans le reste de l'économie française, où les défaillances d'entreprises augmentent de moins de 3 % au cours de la même période.

Pour les huit premiers mois de l'année 2013, le nombre de défaillances dans le TRM français est 6 % inférieur à son niveau atteint au cours des huit premiers mois de l'année 2012. Cependant, les redressements et liquidations judiciaires d'entreprises de plus de 10 salariés constatés à l'issue du mois d'août 2013 sont en forte hausse, alors que les défaillances d'entreprises de taille plus petite (de 0 à 9 salariés) continuent de baisser.

Les outils économiques de la FNTR

Depuis 2012, la FNTR a mis en place de nouveaux outils de veille économique pour :

Défaillances d'entreprises en France métropolitaine (données brutes, unités)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2012 / 2011 (%)
Ensemble de l'économie française, dont...	51 676	55 411	63 439	60 222	59 524	61 228	2,9
... Industrie	4 493	4 552	5 481	4 845	4 620	4 661	0,9
... Construction	12 966	14 592	17 285	16 278	15 509	15 728	1,4
... Transport et entreposage	1 487	1 679	2 051	1 946	1 803	2 017	11,9
... Transport routier de marchandises	1 157	1 897	1 663	1 420	1 338	1 474	10,2

Sources : Coface Services, Banque de France, calculs FNTR

Défaillances d'entreprises dans le transport routier de marchandises, selon la classe d'effectifs (données brutes)

	Cumul sur les 12 derniers mois (unités)		Août 2013 / Août 2012 (%)
	Août 2012	Août 2013	
0 à 1 salarié	847	719	-15,1
2 à 9 salariés	356	214	-39,9
10 à 49 salariés	221	451	104,1
50 salariés ou plus	27	34	25,9
Ensemble du transport routier de marchandises	1 451	1 418	-2,3

Source : Coface Services, calculs FNTR

LES CHIFFRES DE LA CRISE

ENTRE 2007 ET 2012, L'ACTIVITÉ A CHUTÉ DE 21,3 %, LES DÉFAILLANCES ONT AUGMENTÉ DE 27,4 % ET LES IMMATRICULATIONS ONT DIMINUÉ DE 17,4 %. LA FNTR PRÉVOIT EN 2013 UNE NOUVELLE CHUTE D'ACTIVITÉ DE 1,9 % APRÈS UNE DIMINUTION DE 6,7 % EN 2012. EN TERMES D'ACTIVITÉ, NOUS AVONS RETROUVÉ LES NIVEAUX DE VOLUMES DE LA FIN DES ANNÉES 1990. LA CRISE NOUS A RAMENÉS 10 ANS EN ARRIÈRE.

Mieux répondre aux défis des entreprises



La représentation de la profession du transport routier s'est structurée, au fil des années, autour d'organisations professionnelles, fédérations ou chambres syndicales, dont l'identité bien marquée s'est affirmée pour la plupart dans leur domaine privilégié d'intervention. Très tôt, la plupart de ces organisations professionnelles se sont rassemblées pour la défense et la promotion des intérêts généraux, économiques et sociaux, dans des organismes tels que l'union des fédérations de transport (UFT) ou le comité de liaison du transport et de la logistique (CLTL).

Cette démarche de rassemblement, de rationalisation des moyens et de mutualisation des forces doit aujourd'hui être accentuée, pour mieux répondre aux défis et enjeux auxquels sont confrontées les entreprises de la branche. C'est ce qu'ont convenu les dirigeants de la CNSA, de la CSD, de la FEDESFI, de la FNTR, de la FNTV et de l'UNOSTRA au mois de juillet 2013. Ils ont décidé d'explorer en commun, dans le respect de l'identité de chacun, les voies et moyens de nature à faire émerger une représentation moderne du transport routier.

- aider les chefs d'entreprise à situer leur activité par rapport à l'ensemble du secteur,
- permettre aux Secrétaires Généraux de la fédération de mieux défendre les intérêts des adhérents grâce à une connaissance plus fine du secteur du transport routier de marchandises français,
- sensibiliser les partenaires institutionnels, économiques et médiatiques de la fédération sur la situation du transport et de la logistique.

La FNTR a également mis en place un outil de prévision économique destiné à anticiper à l'horizon de deux ans les tendances de l'activité dans le secteur.

Depuis plusieurs années, la FNTR mène une enquête mensuelle de conjoncture auprès de ses adhérents. Renouvelée au printemps 2013, cette enquête est composée de 2 parties. Un premier questionnaire recueille l'opinion des chefs d'entreprise sur leur activité économique et la conjoncture du secteur.

Un second questionnaire recueille, de façon confidentielle, anonyme et sécurisée, des données économiques. Grâce à cette enquête, la FNTR publie chaque mois une note de conjoncture analysant les évolutions économiques récentes dans le TRM français.

2

questions à

Nicolas Paulissen,

Délégué général
de la FNTR

Quelles ont été les grandes tendances de la conjoncture 2012 ?

Dans un contexte macro-économique français atone, le volume d'activité a baissé de près de 7 % dans le TRM français pour compte d'autrui. Les entreprises du secteur ont vu leurs situations de trésorerie et de marge nette se dégrader significativement, ce qui a grevé leurs capacités d'investissement. Parallèlement, le prix du gazole professionnel se rapprochait de son pic historique et les autres catégories de coûts de revient augmentaient davantage que les prix de vente. De nombreuses entreprises du secteur ont été contraintes de stopper leur activité, portant la hausse du nombre de défaillances d'entreprises à plus de 10 % par rapport à 2011.

Quelles sont les perspectives pour 2013 ?

La FNTR anticipe pour 2013 une nouvelle baisse du volume global d'activité, bien que moins élevée, dans un contexte macro-économique français toujours atone. Toutefois l'activité semble s'améliorer très légèrement depuis l'été.

LA FISCALITÉ ÉCOLOGIQUE

Deux chantiers parallèles ont été ouverts fin 2012 par le gouvernement : le chantier de la transition énergétique et celui de la fiscalité écologique. Les deux chantiers sont étroitement liés : la fiscalité écologique ayant vocation à financer la transition énergétique.

La fiscalité écologique en débat

La fiscalité écologique est la grande affaire d'aujourd'hui. Trois raisons à cela :

- les besoins financiers de l'État pour désendetter le pays,
- la nécessité pour la France d'anticiper la transition énergétique,

- la question cruciale du réchauffement climatique.

En septembre 2012, le gouvernement a organisé une conférence environnementale.

Dans la suite de cette conférence, un comité national pour la fiscalité écologique a été mis en place en décembre. Ce comité est présidé par Christian de

RISTOURNE GAZOLE : UN MAUVAIS TOUR DE PASSE-PASSE

LE 29 AOÛT 2012, LE GOUVERNEMENT A DÉCIDÉ D'ABAISSE LA TICPE DE 3 €/HL POUR L'ENSEMBLE DES CARBURANTS ET CE JUSQU'AU 30 NOVEMBRE 2012.

À PARTIR DU 1^{ER} DÉCEMBRE 2012, LES TAUX DE LA TICPE ONT ÉTÉ MODIFIÉS PAR DÉCADE AFIN DE LES REMONTER PROGRESSIVEMENT À LEURS NIVEAUX ANTÉRIEURS AU 29 AOÛT 2012. CETTE REMONTÉE PROGRESSIVE S'EST POURSUIVIE JUSQU'AU 10 JANVIER 2013. À COMPTER DU 11 JANVIER 2013 LE MONTANT DE LA TICPE A DONC REJOINT LE NIVEAU ANTÉRIEUR AU 29 AOÛT 2012 : 44,19 EUROS PAR HECTOLITRE. DANS 19 RÉGIONS SUR 22. TROIS RÉGIONS APPLIQUENT LE TAUX RÉDUIT (CORSE, POITOU-CHARENTES ET RHÔNE-ALPES). PARCE QUE LE TAUX DE LA TICPE SUR LE GAZOLE PROFESSIONNEL EST À SON NIVEAU PLANCHER FIXÉ PAR LA DIRECTIVE EUROPÉENNE ÉNERGIE DEPUIS 2004, LES POUVOIRS PUBLICS ONT ÉTÉ AMENÉS À RÉDUIRE LE MONTANT DU REMBOURSEMENT DE TICPE DESTINÉS AUX TRANSPORTEURS PRÉVU POUR LE SECOND SEMESTRE 2012. CECI AFIN DE RAMENER LA TICPE SUR LE GAZOLE PROFESSIONNEL À SON NIVEAU DE 39,19 €/HL.

LES ENTREPRISES SE SONT SENTIES FLOUÉES À JUSTE TITRE PAR CE MAUVAIS TOUR DE PASSE-PASSE FISCAL. LA FNTR A DONC DÈS JANVIER PORTÉ LE MESSAGE D'INCOMPRÉHENSION, DE COLÈRE ET DE DIFFICULTÉS DES ENTREPRISES. ELLE A DÉNONCÉ LE DÉCALAGE EXISTANT ENTRE LES PROMESSES FAITES PAR LE MINISTRE EN SEPTEMBRE ET LA RÉALITÉ DE LA BAISSSE DU CARBURANT POUR LE TRANSPORT ROUTIER. ELLE A ÉGALEMENT DÉNONCÉ LA FAUTE DE L'ADMINISTRATION ET LE DÉFICIT D'INFORMATION QUI A PRÉVALU DANS CE DOSSIER.



La FNTR réclame pour le transport routier l'exonération de la future taxe carbone.

Perthuis, professeur à l'Université de Paris Dauphine et spécialiste de l'économie du carbone.

Ce comité a présenté à l'été 2013 des propositions concrètes au gouvernement en matière de fiscalité écologique. Le gouvernement devra décider d'intégrer ou non certaines de ces propositions dans le projet de loi de finances pour 2014.

Les enjeux pour le transport routier

Le véritable enjeu pour le transport routier réside dans ces discussions sur la fiscalité écologique. Le dossier de la fiscalité écologique accompagnera la Profession pour de longues années encore.

La FNTR a, en amont des débats, identifié deux menaces précises :

- une hausse de la fiscalité sur le gazole par le truchement de l'alignement de la fiscalité gazole sur la fiscalité essence, Deux facteurs favorisent cette démarche : la nocivité prouvée du gazole pour la santé humaine et la diésélisation excessive du parc automobile.
- l'instauration d'une taxe carbone.

Ces deux menaces se sont très précisément concrétisées dans le rapport du comité rendu en juillet qui préconise à la fois :

- un alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence,
- l'instauration d'une taxe carbone qui prendrait la forme d'une TICPE additionnelle.

L'action de la FNTR

Dans un dossier aussi engageant que celui de la fiscalité écologique pour la Profession, il était important pour la FNTR d'intervenir bien en amont des décisions.

Aussi la FNTR a-t-elle agi très tôt auprès des pouvoirs publics. Elle a ainsi profité de ses rendez-vous au cabinet du ministre des transports, à Matignon et à l'Élysée, à l'occasion du problème de la ristourne gazole du second semestre 2012, pour exposer longuement sa position et son argumentation auprès de ses interlocuteurs habituels.

La FNTR a été entendue. Le ministre des transports a ainsi assuré à la FNTR à l'occasion de l'entretien du 2 juillet qu'il était conscient que le transport routier contribue déjà à la fiscalité écologique par le biais de l'écotaxe poids lourds.

La position de la FNTR

Dans les débats autour de la fiscalité écologique, la FNTR entend que la France prenne en considération la problématique de la compétitivité des entreprises. La FNTR entend également que la réflexion sur la fiscalité écologique s'inscrive dans l'iso-fiscalité la plus stricte. La FNTR entend enfin éviter toute construction fiscale franco-française désarticulée du cadre européen existant (directives eurovignette et énergie notamment).

La FNTR est particulièrement attentive à éviter toute augmentation de la fiscalité sur le gazole qui viendrait inmanquablement aggraver le déficit de compétitivité des entreprises dans un marché du transport routier plus libéralisé qu'harmonisé. Le gel de la TICPE à son niveau de 2004 a permis à la France de rejoindre progressivement la moyenne européenne. Il serait préjudiciable pour les entreprises françaises de voir cet effort anéanti en quelques mois.

La fiscalité écologique a pour ambition d'être incitative et de susciter des changements de comportement. Or, en l'absence de carburant alternatif, le transport

routier est condamné à utiliser le gazole. Toute augmentation de la fiscalité sur le gazole au titre de l'écologie revêtirait ainsi un caractère punitif.

« Avec l'écotaxe, le transport routier est un des tout premiers contributeurs à la fiscalité écologique. »

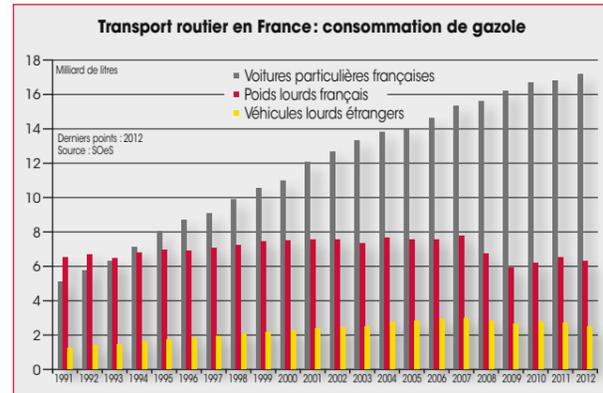
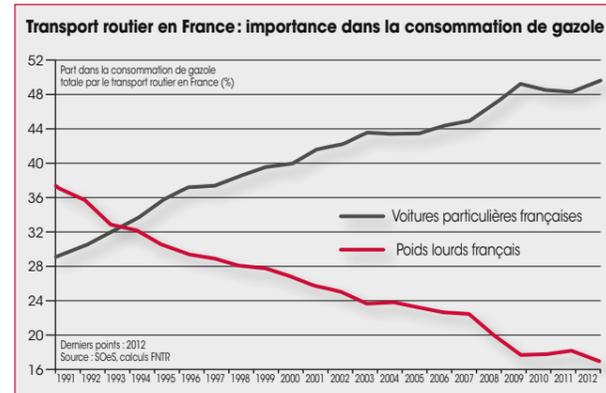
La FNTR reste donc très attachée au carburant professionnel, c'est-à-dire à la possibilité pour chaque État de l'Union européenne d'appliquer des taux d'accises différenciés en fonction de l'usage privé ou commercial du gazole. Cette liberté, précisée dans la directive énergie de 2003,

vise principalement à permettre aux États de faire converger les fiscalités essence et gazole à usage privé sans pénaliser les professionnels de la route.

La FNTR est enfin particulièrement vigilante sur la question des coûts externes du transport routier. Avec la TICPE et la taxe poids lourds, les externalités du transport routier ne sont-elles pas déjà totalement couvertes ?

CONSOMMATION GAZOLE: CHIFFRES CLEFS

EN 2012, LA CONSOMMATION DE GAZOLE EN FRANCE EST ÉVALUÉ À 38 MILLIARDS DE LITRES (VOITURES PARTICULIÈRES, VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET POIDS LOURDS), AVEC 6,5 MILLIARDS DE LITRES, LES POIDS LOURDS FRANÇAIS REPRÉSENTENT AUJOURD'HUI MOINS DE 17 % DE LA CONSOMMATION TOTALE DE GAZOLE EN FRANCE. CETTE PART EST EN CONSTANTE DIMINUTION (27 % EN 2000 ET 38,9 % EN 1990). LES VÉHICULES PARTICULIERS FRANÇAIS REPRÉSENTENT, EN 2012, LA MOITIÉ (48 %) DE LA CONSOMMATION DE GAZOLE EN FRANCE CONTRE UN PETIT TIERS (28 %) EN 1990. CES CHIFFRES DÉMONTRENT LA DIÉSÉLISATION DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS SUR CES 20 DERNIÈRES ANNÉES. RAPPELONS QU'À L'ORIGINE LE GAZOLE ÉTAIT DESTINÉ EXCLUSIVEMENT AUX VÉHICULES UTILITAIRES. NOTONS QU'EN 2012 TOUJOURS, LES VÉHICULES LOURDS ÉTRANGERS (POIDS LOURDS, BUS ET AUTOCAR) REPRÉSENTENT 28 % DE LA CONSOMMATION DE GAZOLE DE L'ENSEMBLE DES VÉHICULES LOURDS CIRCULANT EN FRANCE.



LE POINT SUR LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE EUROPÉENNE ÉNERGIE

Le 13 avril 2011, la Commission européenne a proposé une révision de la directive énergie 2003/96/CE qui détermine le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques. La Commission propose l'introduction d'une taxation des émissions de CO₂, un alignement progressif des niveaux de taxation de l'essence et du gazole, et enfin la suppression des allègements des droits d'accises pour les carburants à usage commercial.

Les propositions de la Commission européenne

L'objectif de cette révision est de prendre fiscalement en considération le contenu énergétique des produits et les émissions de CO₂ associées. Cette initiative mettrait un terme au traitement fiscal différencié entre les carburants diesel et essence. Le diesel est plus faiblement taxé que l'essence dans tous les pays européens, à l'exception de la Grande-Bretagne. Le diesel a pourtant un contenu énergétique plus important que l'essence et produit plus de CO₂.

De ce fait, la Commission souhaite l'application d'une taxation indifférenciée pour l'essence et le diesel après une période de transition de 10 ans qui permettrait aux acteurs du marché de s'adapter à cette nouvelle situation. La Commission supprime également la possibilité pour les États membres d'opérer une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé.

Les réticences du conseil Ecofin

En matière fiscale, l'unanimité du conseil européen des ministres des finances (conseil Ecofin) est nécessaire. Et pour le moment la plus grande prudence est de mise sur ce dossier qui n'a, depuis la proposition de la Commission, jamais été mis à l'ordre du jour d'un conseil des ministres des finances. Consulté pour avis, le Parlement européen avait déjà rejeté la proposition de la Commission.

Néanmoins, le 12 octobre 2012, le groupe de travail du conseil Ecofin a travaillé sur un texte de compromis comportant les éléments suivants :

- les États membres ne seraient pas dans l'obligation d'intégrer la taxation du CO₂ dans la fiscalité carburant,



- l'alignement progressif des niveaux de taxation du gazole et de l'essence devrait être annulé,
- la possibilité d'appliquer des niveaux de taxation inférieurs pour le gazole à usage professionnel serait maintenue,
- le taux minimum de taxation du gazole devrait augmenter progressivement pour atteindre un niveau proche de celui proposé par la Commission européenne : 400 €/hl (le niveau actuel minimum européen est à 330 €/hl, la France est à 392 €/hl).

La révision est au point mort

La présidence irlandaise du 1^{er} semestre 2013 a continué de défendre les points ci-dessus mais il ne faut pas compter en 2013 sur des avancées ni encore moins sur une mise à l'ordre du jour d'un conseil Ecofin de la révision de la directive.

Les débats français autour de la fiscalité écologique ne peuvent donc pas s'appuyer sur une démarche européenne aujourd'hui en panne.

L'ANNÉE « SOCIALE » 2013

L'année « sociale » 2013 a été particulièrement dense. Un accord salarial a été signé entre partenaires sociaux. La FNTR s'est positionnée sur l'application de la mutuelle conventionnelle et le financement du dialogue social.

Les négociations salariales

À l'issue de plusieurs séances de négociation, le 19 décembre 2012, ont été signés deux accords de branche prévoyant une revalorisation des minima conventionnels.

« L'accord TRM a porté sur une revalorisation de 2,2 % pour tous les coefficients. »

Le premier accord concerne le secteur du TRM. L'accord a porté sur une revalorisation de 2,2 % en linéaire (c'est-à-dire pour tous les coefficients). Le second accord concerne le secteur de la logistique. L'accord a porté sur une revalorisation de 2 % pour les grilles de

moins de 6 mois et de 1 % pour les plus de 6 mois et pour l'ensemble des coefficients.

Du côté patronal, ces deux accords ont été signés par l'ensemble des organisations concernées. Du

côté syndical, seule la CFTC a signé l'accord TRM. L'accord Logistique a, lui, été signé par la CFTC ainsi que par la CFE-CGC.

Compte tenu des nouvelles règles de représentativité, ce type de signature par une seule organisation syndicale (voire deux, si elles sont minoritaires) ne sera désormais plus possible (sauf si l'organisation syndicale signataire est la CFDT).

Ces deux accords étaient applicables à compter du 1^{er} janvier 2013 pour les entreprises appartenant aux différentes organisations professionnelles signataires. Deux arrêtés d'extensions de ces accords à l'ensemble des entreprises du secteur du TRM et de la logistique, en date du 2 juillet 2013, ont été publiés au Journal Officiel du 12 juillet 2013.

Depuis cette publication, les dispositions conventionnelles sont pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche.

La nouvelle représentativité syndicale

La représentativité des organisations syndicales a été bouleversée par la loi du 20 août 2008. La nouvelle loi a fixé des critères de représentativité, le plus important étant celui de l'audience électorale (mais non le seul, d'autres critères entrant en jeu, tels le respect des valeurs républicaines, l'indépendance, la transparence financière, l'ancienneté minimale de 2 ans, l'influence et les effectifs et cotisations).

La représentativité des organisations syndicales a été calculée par le ministère du travail, en se fondant sur trois types d'élections : les élections professionnelles, les élections au sein des TPE, ainsi que les élections au sein des chambres départementales d'agriculture.

Les premières données ont commencé à apparaître. Au niveau national sont représentatifs les syndicats suivants : CGT, CFDT, CFE-CGC, FO ainsi que la CFTC. Des textes réglementaires sont en cours de parution pour ce qui concerne les branches.

S'agissant de la branche transports, les données émanant du ministère du travail font apparaître que sont représentatives les organisations suivantes : CFDT, CGT, CFE-CGC, FO et la CFTC.

La FNCR, syndicat sectoriel, n'atteint pas le seuil minimal requis pour se maintenir au niveau de la branche.



Les entreprises de transport doivent désormais affilier leur personnel à une mutuelle.

La mutuelle

Le 1^{er} janvier 2013 est entré en vigueur l'accord du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'instauration d'une complémentaire santé dans le transport routier de marchandises.

Au cours de cette année, la Commission de suivi, composée des organisations professionnelles et syndicales signataires de l'accord, s'est réunie à plusieurs reprises afin de discuter des modalités d'application pratique des dispositions conventionnelles.

Les discussions ont porté principalement sur :

- l'interprétation de l'accord,
- la conclusion d'une convention d'assurance destinée à préciser les droits et obligations des parties prenantes.

L'analyse et l'action de la FNTR

La FNTR a, au cours des discussions, toujours insisté sur un certain nombre de points considérés comme fondamentaux :

- la préservation des dispositifs d'entreprises préexistants,
- les modalités du contrôle de la bonne application des dispositions conventionnelles,

Mutuelle logistique

Débutées fin novembre 2012, les discussions portant sur l'instauration d'un régime de complémentaire santé dans le secteur de la logistique se sont poursuivies durant la première partie de l'année 2013. Elles ont conduit à l'élaboration de plusieurs projets proches, dans leur contenu, de l'accord conclu en TRM, la branche privilégiant un opérateur. Il avait également été prévu les deux points suivants, fondamentaux pour la FNTR, consistant à :

- laisser un temps d'adaptation aux entreprises (clause dite « clause-balai ») ;
- préserver les accords préexistants conformes aux prescriptions conventionnelles.

La décision du Conseil constitutionnel du 13 juin 2013 impacte cependant fortement les discussions, en laissant aux branches une option concernant le choix de l'organisme assureur :

- soit co-désigner plusieurs organismes assureurs ;
- soit recommander un organisme assureur unique.

La question d'un accord totalement ouvert, c'est-à-dire laissant aux entreprises le libre-choix de l'organisme assureur, est également posée. Il importerait en ce cas que l'accord de branche prévoit un minimum en termes de garanties, minimum qui devra être respecté par les entreprises.

TLF et FNTR: nouvelle complémentarité

Les instances respectives de la FNTR et de TLF ont validé en septembre 2013 un projet de travail commun. Les deux Fédérations entendent travailler en synergie pour construire en partenariat une représentation professionnelle moderne, performante, rationnelle, respectueuse de l'identité et des valeurs de chacun. Pour Yves FARGUES et Jean-Christophe PIC « cette démarche marque une nouvelle étape dans la construction d'un projet commun dont l'objectif est la défense et le développement des activités nationales et internationales de nos entreprises ».

■ les sanctions (affiliation rétroactive ou non) des entreprises ne disposant pas de dispositifs complémentaire santé conformes aux dispositions de l'accord de branche.

La FNTR s'est toujours montrée favorable au maintien des dispositifs de complémentaire santé préexistants, dès l'instant où ils s'avéraient supérieurs aux dispositions conventionnelles, catégories de garanties par catégories de garanties.

La FNTR a par ailleurs entendu veiller à ce que la Commission de suivi contrôle effectivement, conformément aux dispositions de l'accord de branche, la bonne application des dispositions conventionnelles.

La FNTR, afin de sécuriser l'environnement juridique des entreprises, a rappelé l'obligation qu'ont les entreprises de répondre à l'organisme assureur quant à leur situation (le défaut complet de réponse faisant peser sur les entreprises un risque juridique), afin que l'organisme retenu puisse s'assurer de la régularité de leur situation et en référer à la Commission de suivi.

Enfin, la FNTR a considéré que lorsqu'une entreprise disposait d'un régime de complémentaire santé,

qui s'avérait non-conforme à l'accord de branche, il ne pouvait être question d'une affiliation obligatoire rétroactive, mais seulement d'une affiliation obligatoire pour l'avenir.

L'état d'avancement des travaux

S'agissant de l'interprétation de l'accord du 1^{er} octobre 2012, les travaux de la Commission de suivi n'ont, à ce jour, donné lieu à aucune prise de décision formelle, du fait de divergences entre partenaires sociaux sur l'interprétation de plusieurs points de l'accord de branche.

Les discussions se poursuivent néanmoins afin de parvenir à une interprétation équilibrée et juridiquement pertinente de l'accord du 1^{er} octobre 2012.

Le financement du dialogue social

Organiser et faciliter le dialogue entre les partenaires sociaux a un coût, lié aux ressources humaines mobilisées ainsi qu'à la logistique déployée. Ce coût est réparti selon certaines dispositions issues de la convention collective qui prévoit une « indemnisation » des représentants de salariés dans les instances du dialogue social.

L'AVIS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

SAISI D'UNE QUESTION PRIORITAIRE DE CONSTITUTIONNALITÉ RELATIVE AUX CLAUSES DE DÉSIGNATION, LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL A, DANS UNE DÉCISION RENDUE LE 13 JUIN 2013, CENSURÉ LE PRINCIPE DE LA DÉSIGNATION PAR UNE BRANCHE PROFESSIONNELLE D'UN OPÉRATEUR UNIQUE, ESTIMÉ CONTRAIRE AUX PRINCIPES DE LIBERTÉ D'ENTREPRENDRE ET DE LIBERTÉ CONTRACTUELLE. CETTE DÉCISION A DONC CONFORTÉ L'ARGUMENTATION DE LA FNTR, QUI S'EST TOUJOURS OPPOSÉE AUX CLAUSES DE DÉSIGNATION ET DE MIGRATION, CONSIDÉRANT QUE LES ENTREPRISES DEVAIENT :

■ POUVOIR PRÉSERVER LEURS CONTRATS PRÉEXISTANTS, SI LES GARANTIES PRÉVUES SONT AU-MOINS ÉQUIVALENTES À CELLES FIXÉES PAR LES DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES;

■ DISPOSER DU TEMPS D'ADAPTATION NÉCESSAIRE POUR MODIFIER LEUR DISPOSITIF EXISTANT, L'AFFILIATION À L'ORGANISME RETENU PAR LA BRANCHE NE S'EFFECTUANT QU'EN L'ABSENCE DE MISE EN CONFORMITÉ AU TERME D'UN CERTAIN DÉLAI (PRINCIPE DE LA « CLAUSE-BALAI »). IL NE FAIT PAS DE DOUTE QUE LA DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL AURA UN IMPACT SUR LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE DE LA COMPLÉMENTAIRE SANTÉ, IMPACT SUR LEQUEL LA COMMISSION DE SUIVI AURA À SE PENCHER EN 2014.

Pour les salariés (désignés et mandatés par leur organisation syndicale) qui participent aux conseils d'administration et aux commissions des institutions de protection sociale complémentaire, aux instances paritaires de la formation professionnelle, les frais et le maintien de la rémunération sont pris en charge par les instances considérées.

Pour les salariés (mandatés par leur organisation syndicale) qui participent aux commissions paritaires nationales (CNIC et CPNE), l'employeur maintient la rémunération et prend en charge les frais sur la base du protocole frais de déplacement pour 12 jours d'absence par an.

Les organisations syndicales ont présenté plusieurs projets de financement du dialogue social, le projet le plus récent faisant état d'un coût global estimé à environ deux millions et demi d'euros. Une organisation professionnelle patronale avait également proposé l'instauration d'une taxe de 5 euros par salarié pour toute entreprise, qu'elle soit ou non adhérente à une organisation professionnelle. Cette « taxe » devait permettre de récolter une somme d'environ 3 millions d'euros, laquelle aurait ensuite été répartie entre organisations patronales et syndicales.

La position de la FNTR

Depuis l'origine, le positionnement de la FNTR est extrêmement clair. Il s'appuie sur un double argumentaire :

■ la FNTR s'oppose à toute taxe obligatoire pesant sur les entreprises pour financer le paritarisme. Une organisation professionnelle doit vivre des cotisations de ses adhérents, ce qui exclut toute taxation obligatoire pour financer les organisations patronales au titre du paritarisme.

■ la FNTR estime que la question du financement du paritarisme est fondamentalement indissociable de celle de la représentativité des organisations syndicales et patronales.

Le chantier du financement du paritarisme pose donc le problème de la représentativité patronale.

L'état des discussions

Plusieurs réunions paritaires sur le sujet ont eu lieu cette année. L'UFT (Union des fédérations de transport) et la FNTR ont proposé, comme préalable obligatoire à toute éventuelle négociation (si les conditions venaient à être réunies) que soit établi un état des lieux de l'existant, afin de déterminer quels seraient les éventuels besoins purement matériels qu'il serait possible de prendre en charge (convocations, salles,



2 questions à
Christine Clément,
Présidente de la commission
sociale de la FNTR

Quels sont les enjeux attachés à la nouvelle représentativité syndicale ?

Il faut dissocier les nouvelles règles de représentativité, qui permettent aux syndicats d'exister, en bénéficiant d'un certain nombre de droits, notamment celui de négocier des accords, et les règles de validité des accords collectifs, qui répondent à une double logique majoritaire (de signature et d'opposition).

Pour qu'un accord de branche soit valablement conclu, deux conditions cumulatives sont nécessaires :

- il faut qu'il ait été signé par une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés en faveur d'organisations reconnues représentatives à ce niveau, quel que soit le nombre de votants ;
- il ne faut pas qu'il y ait eu d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli la majorité des suffrages exprimés en faveur des mêmes organisations à ces mêmes élections, quel que soit le nombre de votants.

Concrètement, quelles sont les conséquences pour la branche transport ?

Les résultats du ministère montrent que la CFDT dépasse relativement nettement le seuil de 30 %. En outre, le seuil d'opposition de plus de 50 % ne peut pas être atteint par les scores combinés de la CGT et de FO.

La conséquence est importante : un syndicat, au niveau de la branche, est en capacité de signer seul un accord de branche : la CFDT. En outre, cette organisation pourrait, en cas de tentative d'opposition de la CGT et FO, passer outre cette opposition. CGT et FO ne dépassent pas en effet les 50 %. Cette réforme traduit donc une évolution dans les rapports de force syndicaux et dans la manière de concevoir la négociation de branche.

ordre du jour...). Les discussions avec les organisations syndicales sur la réalisation d'un état des lieux se sont avérées difficiles.

La position de l'UFT et de la FNTR, à l'issue de la plus récente réunion, qui date du début du mois de juillet 2013, a consisté à réitérer le refus déjà exprimé par les organisations professionnelles de s'engager vers le principe d'une mutualisation du financement du dialogue social. Les organisations syndicales ont pris acte de ce refus. Aucune nouvelle date n'a été prise pour discuter de ce sujet.

LES CONTRATS-TYPES TRANSPORT

En 2013, l'actualité juridique du transport routier a été dominée par la révision ou l'élaboration de contrats-types. Le chantier de la rénovation de la convention collective est, lui, toujours en cours.

La révision du contrat-type location de véhicule avec conducteur

Durant l'année 2011, les organisations professionnelles et l'administration, dans le cadre de la création d'un contrat-type commission de

transport, ont convenu de la nécessité de rénover l'ensemble des contrats-types existant à ce jour. Il a été décidé de débiter ce travail par l'examen du contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur.

CNSA et CRSA

Certaines sanctions infligées aux entreprises de transport routier et aux commissionnaires de transport ne peuvent être prononcées qu'après avis d'une commission des sanctions administratives.

Ce rôle était joué par le Conseil national des transports (CNT) et par des commissions régionales des sanctions administratives. La mise en place des règlements relatifs au « paquet routier » européen a conduit les pouvoirs publics à modifier ces règles.

La commission nationale des sanctions administratives avait, de facto, été supprimée lors du remplacement du Conseil national des transports par le Conseil supérieur des transports terrestres et de l'inter-modalité.

Un nouveau texte réglementaire a donc été établi pour réintroduire cette commission. Cette opération s'est effectuée par le décret du 30 mai 2013. Ce texte

précise les missions, la composition et les modalités de fonctionnement de la commission nationale des sanctions administratives.

La commission nationale des sanctions administratives est compétente pour formuler des avis sur les recours hiérarchiques formés contre les décisions préfectorales de sanction.

Ce texte réglementaire fournit les mêmes éléments concernant les commissions régionales des sanctions administratives.

Celles-ci sont consultées pour avis par le préfet de région préalablement au prononcé des sanctions administratives encourues par les entreprises de transport routier, leurs représentants légaux, directeurs ou gestionnaires de transport, auteurs d'un manquement aux réglementations du transport routier.



Contrat-type, convention collective, des travaux pour sécuriser les entreprises sont entrepris.

Les règles du contrat-type s'appliquent en l'absence de convention écrite spécifique entre les parties.

Le contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur est issu du décret du 17 avril 2002. Le contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur n'est en rien un contrat de transport.

« La révision du contrat-type location de véhicule avec conducteur clarifie les règles de responsabilités. »

Il s'agit d'un contrat finalisant la mise à disposition des moyens matériels et humains à un locataire qui effectuera un transport sous sa responsabilité.

L'objet de ce contrat-type réside dans la mise à la disposition exclusive du

locataire d'un véhicule industriel avec personnel de conduite et la fourniture des moyens et services nécessaires à son utilisation.

Le locataire peut ainsi effectuer, soit des transports pour compte propre, soit des transports pour compte d'autrui.

L'action de la FNTR

De manière globale, le nouveau rédactionnel contribue à clarifier le contrat-type. La location de véhicule avec conducteur est désormais clairement définie. Une distinction nette est faite entre

opérations de conduite et opérations de transport. Cette distinction permet de clarifier les règles de responsabilité pesant sur le loueur et le locataire.

De manière plus spécifique, la FNTR entendait clarifier la problématique du prix de la location. La FNTR a obtenu que soient clairement dissociées les parties fixes et variables de la rémunération, les éléments correspondant à la partie variable étant explicitement listés dans le contrat-type.

La FNTR a, enfin, obtenu l'équilibre des responsabilités entre le loueur et le locataire.

Pour la FNTR, le projet ne remplit qu'imparfaitement l'objectif initialement poursuivi, et ce en raison de deux points de désaccord avec l'organisation représentant les chargeurs :

- la problématique attachée à l'imputation des coûts et à la responsabilité liée au stationnement du véhicule en-dehors des opérations de conduite et de transport, d'une part,
- la révision du prix de la location en cas de variation des charges liées à l'évolution du coût du carburant, d'autre part.

Sur le premier point, la FNTR a formulé diverses propositions afin de sécuriser la situation du loueur. Or, aucun consensus n'a pu être trouvé avec les chargeurs. La formulation actuelle distingue deux

JURIDIQUE

options, ce que la FNTR estime contraire à la logique d'un contrat-type.

S'agissant de l'indexation du prix en fonction de la variation des charges de carburant, la FNTR estime que le rappel des dispositions légales est indispensable. Ce rappel se justifie par les difficultés nombreuses et récurrentes rencontrées par les loueurs dans leurs relations contractuelles. Pour l'heure, aucun consensus n'a pu être dégagé sur ce point.

L'état d'avancement des travaux

Un rédactionnel a été élaboré, mais sans recueillir l'assentiment de l'ensemble des participants.

La FNTR, tout en considérant la qualité du travail accompli, a émis à l'adresse de l'administration, des réserves sur les deux points spécifiques précédemment évoqués.

Les travaux sont donc aujourd'hui achevés, et en attente de la décision de l'administration.

L'autre option qui pourrait être retenue par l'administration consisterait à rouvrir des discussions entre les organisations professionnelles concernées, probablement avant la fin de l'année.

La création du contrat-type commission de transport

Le commissionnaire en transport offre une expertise certaine dans le cadre d'opérations de transport parfois complexes tel que les transports multimodaux, internationaux, etc.

La définition même du commissionnaire en transport stipule qu'il organise librement, en son nom et donc sous sa responsabilité, pour le compte de son client commettant, le déplacement des marchandises de leur point de départ à leur lieu de destination selon les voies et moyens de son choix. Ce sont donc de lourdes responsabilités qui pèsent sur lui compte tenu de son obligation de résultat.

La création d'un contrat-type

Le décret du 5 avril 2013 portant approbation du contrat-type commission de transport vient clarifier et encadrer juridiquement les relations entre les chargeurs/donneurs d'ordre et les commissionnaires. Auparavant, seuls les articles L132-3 à L132-9 du code de commerce régissaient la commission de transport.

Le contrat-type commission de transport propose à présent aux parties différentes clauses relatives en particulier, aux obligations du donneur d'ordre (article 3), à celles du commissionnaire de transport (article 5), à la livraison (article 8), au prix des prestations (article 10), à la responsabilité du commissionnaire (article 13) et plus particulièrement sa responsabilité personnelle (article 13.2) qui a souvent été opposée par le passé aux commissionnaires sans possibilité de recours.

« Le contrat-type commission de transport comble un vide juridique et sécurise la profession. »

Les rapports du commettant et du commissionnaire n'étaient pas, jusqu'alors, régis de façon supplétive par un contrat type.

Les limites de responsabilité

L'enjeu était donc important. Les commissionnaires peuvent aujourd'hui

se prévaloir, entre autre, de clauses limitatives de responsabilité issues de la loi et plus particulièrement de clauses limitatives de responsabilité personnelle.

Avant le contrat-type commission de transport, le seul moyen à la disposition du commissionnaire pour limiter sa responsabilité personnelle était de prévoir une clause limitative de responsabilité propre dans ses CGV (conditions générales de ventes). Il devait aussi bien entendu s'assurer de l'acceptation expresse de cette clause par son client, ce qui a souvent été opposé aux commissionnaires sur le plan juridique, les CVG ne présentant aucun caractère obligatoire.

Les clauses limitatives de responsabilité d'origine légale prévues dans les contrats-types ne connaissent pas de tels écueils puisqu'elles sont réputées connues par tous, sont applicables de plein droit à titre supplétif et sont nécessairement valables puisqu'elles ont fait l'objet d'une négociation entre les représentants de la profession finalisée par une consécration réglementaire.

Désormais, avec l'article 13 du contrat-type commission de transport, un des plus importants pour la profession, le commissionnaire bénéficie d'une réelle clause limitative de responsabilité vis-à-vis de son commettant.

La réécriture de la convention collective

Compte tenu du constat, partagé par l'ensemble des partenaires sociaux, de l'obsolescence d'un certain nombre de dispositions de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport du 21 décembre 1950, il a été décidé de procéder à la rénovation de la convention. Un travail de réécriture de la convention collective est donc engagé depuis le mois de septembre 2011. Les partenaires sociaux ont décidé que cette rénovation devait s'effectuer selon une méthode de rénovation à « droit constant », consistant à ne pas modifier le contenu des règles existantes, mais à réécrire de manière plus cohérente et compréhensible les dispositions existantes, en abrogeant les dispositions obsolètes ou illicites.

L'état d'avancement des travaux

Les partenaires sociaux ont, à ce jour, traité de la totalité des chapitres relevant des dispositions communes. Certains points restent en suspens. Ils feront l'objet de discussions ultérieures dans le cadre de la CNIC. Un certain nombre de dispositions obsolètes nécessitent en effet davantage qu'une réécriture, mais un réexamen au fond, qui ne peut s'effectuer que dans le cadre d'une négociation paritaire. Un travail sur une modernisation des classifications conventionnelles a également été engagé.

Un état des lieux

Les partenaires sociaux ont éprouvé le besoin de disposer d'un véritable « cliché terrain » dans la mesure où l'on observe aujourd'hui une inadéquation entre certaines dispositions conventionnelles (classifications et coefficients conventionnels) et la réalité de terrain (pratiques d'entreprises) ainsi qu'une obsolescence des classifications conventionnelles par rapport aux évolutions structurelles des métiers du transport.

Un état des lieux de l'existant constitue, pour les partenaires sociaux, un préalable aux démarches de

« Depuis 2011, la réécriture de la convention collective est engagée. »

modification des dispositions de la convention collective relatives aux classifications.

L'objectif recherché est de disposer d'un ensemble conventionnel modernisé, cohérent par rapport à la

réalité de terrain, et s'appuyant sur des critères modernisés par rapport à l'existant (critères « classant » insistant sur la compétence et les tâches concrètes exercées par les salariés).

Les partenaires sociaux ont donc décidé de confier à l'AFT-IFTIM le soin de réaliser une enquête permettant de dresser l'état des lieux de l'utilisation, par les entreprises, des catégories d'emplois et des coefficients existants dans la convention collective.

CICE

Pour améliorer la compétitivité des entreprises, le gouvernement a mis en place un crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE). Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013, le CICE est un dispositif fiscal pouvant se traduire par une réduction d'impôt. Il est également ouvert aux entreprises non imposables. Le CICE est calculé sur les rémunérations versées par les entreprises à leurs salariés au cours de l'année civile et qui n'excèdent pas 2 fois et demie le SMIC. Les entreprises bénéficieront en 2014 du CICE sans avoir aucune démarche particulière à effectuer. Cependant, pour répondre à des besoins immédiats de trésorerie, certaines entreprises peuvent bénéficier, à certaines conditions, des avantages du CICE dès 2013. Afin de ne pas dévoyer l'objectif du CICE, la FNTR a mis en garde les pouvoirs publics contre les tentatives de « racket » au CICE. En juillet 2013, la DGCCRF a très largement diffusé une note afin de prévenir qu'une entreprise ne peut pas tirer prétexte du CICE pour exiger de son



partenaire commercial une révision du prix convenu contractuellement. La FNTR a également dénoncé l'obligation d'imputer le CICE sur les comptes des charges du personnel ce qui entraîne un effet baissier sur les indices de coûts du CNR.

LES ORGANISATEURS DE TRANSPORT

Le métier des commissionnaires de transport est en constante évolution. C'est pourquoi le pôle International et douane de la FNTR est plus que jamais mobilisé pour répondre aux attentes et interrogations de ses adhérents.

Le CQP « déclarant en douane »

La profession de déclarant en douane comportait un certain nombre de lacunes, en particulier sur les modalités d'accès propres à ce métier. Il faut rappeler que le déclarant en douane, par son activité quotidienne et la délégation de signature dont il dispose auprès de l'administration des douanes, engage la responsabilité du chef d'agence de l'entreprise qui l'emploie et par voie de conséquence la responsabilité du dirigeant.

L'objectif du CQP « déclarant en douane », est de former en 245 heures des professionnels reconnus

« Le CQP déclarant en douane devrait être effectif à partir de 2014. »

avec un diplôme devenant une condition d'accès à la profession de déclarant en douane.

Le pôle International et douane de la FNTR participe activement au groupe de

travail mis en place, en particulier sur la rédaction du référentiel, les sujets d'examen et la mise en œuvre pratique de ce contrat de qualification.

La forme finale de ce contrat de qualification professionnelle, comprenant les modalités et sujets d'examen prévus, sera présentée à la CNPE du 13 novembre.

Le certificat OEA (Opérateur Économique Agréé)

La FNTR a réalisé une étude sur les certifications délivrées en France, fondées sur la base de données de l'Union européenne.

Cette étude montre qu'au 1^{er} septembre 2013, 910 sociétés établies en France sont recensées sur le site européen en qualité de titulaire d'une des 3 certifications OEA.

« 910 entreprises françaises sont certifiées OEA. »

Pour mémoire, à ce jour, on recense plus de 6000 sociétés certifiées tous statuts

confondus en Allemagne et plus de 2000 sociétés aux Pays-Bas qui sont les deux premiers pays dans l'Union en nombre de sociétés certifiées. La France se classant, quant à elle, toujours au 3^e rang.

Sur ces 910 sociétés, 235 sont titulaires de l'OEA-C (simplification douanière), 561 sont titulaires de l'OEA-F (Simplification douanière et sûreté/sécurité) et enfin 114 sont titulaires de l'OEA-S (Sûreté et sécurité).

On dénombre sur les 235 OEA-C, 76 commissionnaires en douane, transporteurs internationaux, compagnies maritimes et sociétés d'activité portuaire. Sur les 561 OEA-F, 222 sont commissionnaires en douane, transporteurs internationaux, compagnies maritimes et sociétés d'activité portuaire.

Concernant les OEA-S, il ressort que sur les 114 entreprises certifiées, 97 évoluent dans le domaine du transport, de la logistique ou des activités portuaires. La majorité des entreprises certifiées OEA-S sont localisées dans des zones portuaires ainsi qu'en Ile-de-France : 34 % dans le département de Seine-Maritime, 12,3 % dans les Bouches du Rhône, 20,7 % en Ile-de-France.



Les membres de la commission International et douane en réunion à Roissy.

Ces 3 régions représentent environ 67 % des entreprises certifiées OEA-S en France actuellement.

La TVA

La TVA applicable sur la prestation de transport est toujours un sujet délicat, en particulier lorsqu'il s'agit des mentions obligatoires à porter sur les factures des prestataires.

C'est pourquoi la FNTR a édité en 2013 et met à la disposition de ses adhérents un tableau des différents cas de figure possible dans le domaine du transport de marchandises.

L'autoliquidation de la TVA

Dans 16 États membres de l'Union européenne sur 28, les opérateurs importateurs peuvent déclarer la TVA d'importation sur leurs déclarations fiscales, ce qui leur permet d'éviter le décaissement de la TVA.

Malgré la mise en place du marché unique, la France fait partie des 11 pays qui n'appliquent pas encore cette procédure de déclaration.

Compte tenu de la vraisemblable mise en place du guichet unique, une des mesures phare du prochain code des douanes communautaires, la position de la France est fragilisée face aux mesures déjà prises

par certains États membres (Pays-Bas et Belgique en tête) qui en font un argument commercial pour attirer des trafics sur leurs territoires.

À titre d'exemple, actuellement plus de 50 % des trafics de containers destinés à la France transitent par les ports belges et néerlandais contre 20 % dans les années 1990.

En effet la mise en place du guichet unique permettra aux importateurs d'opter au sein de l'Union pour le bureau douanier de leur choix afin de dédouaner leurs importations. Il est donc à craindre que, si aucun changement n'est réalisé pour la perception de la TVA d'importation en France, les entreprises ayant déjà l'habitude de contourner les ports et aéroports français au profit de leurs concurrents du nord de l'Europe, se détournent de la France.

Le résultat d'une enquête menée auprès des adhérents FNTR montre que la totalité de ceux-ci est en faveur d'une telle procédure de déclaration, ce qui leur permettra de cesser d'être les banquiers de leurs clients et de cesser de supporter les risques en cas de défaillance ou d'impayés.

Un chantier pour la compétitivité des entreprises !

L'EUROPE DES TRANSPORTS

L'année 2013 a été dominée par la poursuite du débat sur l'ouverture du cabotage et par les projets de révision de trois directives européennes concernant les poids et dimensions des véhicules, les taxes pesant sur les infrastructures et la formation des conducteurs.

La directive poids et dimensions

Partant du constat que les limites actuelles en matière de poids et dimensions des véhicules restreignent la diffusion de certaines innovations, la Commission européenne a proposé au printemps dernier de modifier la directive 96/53 avec quatre grands objectifs :

« La FNTR plaide pour la définition d'un véhicule européen. »

- l'augmentation du poids total du véhicule quand le moteur est hybride ou électrique,
- l'augmentation de la longueur totale pour assurer une meilleure

aérodynamique du véhicule ainsi que pour permettre le transport de containers de 45 pieds,

- l'introduction de mesures sur l'harmonisation des contrôles et sanctions afin de renforcer sur la route la détection des infractions,
- l'autorisation de passages transfrontaliers pour des véhicules plus longs si une seule frontière est traversée et sous certaines conditions.

Un rapporteur a été nommé au Parlement européen. La première lecture du texte a commencé cet automne en co-décision avec le conseil des ministres européens des transports. La FNTR plaide depuis de longues années en faveur de la définition d'un « véhicule européen » avec des caractéristiques précises et harmonisées.

La directive Eurovignette

La DG Move a prévenu : la directive « Eurovignette IV » devra être appelée « EuroToll - I » ! La Commission européenne souhaite en effet asséoir les charges d'infrastructure sur la distance parcourue : les vignettes devraient donc disparaître. L'objectif de la modification de la directive est aussi de parvenir



La FNTR se mobilise contre la libéralisation du cabotage. Ici avec ses homologues scandinaves de la NLA.

à l'internalisation des coûts externes pour tous les véhicules et à l'interopérabilité effective des péages électroniques. L'objectif serait de cibler spécifiquement les voitures particulières qui sont « la principale cause de la congestion ». La Commission souhaite aussi globalement simplifier la directive qui autorise de trop nombreuses exceptions. L'analyse d'impact est maintenant terminée et la Commission pourrait proposer à la fin de l'automne 2013 un nouveau texte.

La formation des conducteurs

En juillet dernier, la DG Move a proposé un questionnaire aux acteurs européens du secteur afin d'évaluer la directive formation. La directive 2003/59 a-t-elle atteint ses objectifs ? A-t-elle amélioré la sécurité sur les routes de l'Union européenne en

mettant l'accent sur la formation des conducteurs ? A-t-elle facilité la mobilité des conducteurs ? Par ailleurs, si la directive pose des exigences minimales de formation, elle n'impose pas de reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles. Une évolution en ce domaine est-elle pertinente ? De même, la Commission européenne pourrait-elle proposer des exigences communes concernant les centres de formation et les formateurs ? Enfin, faudrait-il réviser les modules de formation, avoir une méthodologie commune pour vérifier les connaissances ? Le questionnaire interpelle également sur la structure de la formation, le nombre d'heures et le statut des formateurs. La FNTR consulte et travaille actuellement à une réponse pour la DG Move afin d'apporter la contribution française au débat européen.

PERSPECTIVES EUROPÉENNES 2014-2015

LES PROPOSITIONS LANCÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE AU COURS DE CES DERNIERS MOIS SERONT DISCUTÉES PAR LE PARLEMENT ET LE CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS. CEPENDANT, LES TRAVAUX DU PARLEMENT EUROPÉEN VONT S'INTERROMPRE EN MARS 2014 POUR L'ÉLECTION DE LA NOUVELLE ASSEMBLÉE EUROPÉENNE LE 25 MAI 2014. SUIVRA ENSUITE LE LONG PROCESSUS DE RENOUELEMENT DU COLLÈGE DES COMMISSAIRES. AUTANT DIRE QUE, PENDANT PRÈS DE 10 MOIS, AUCUNE LÉGISLATION NE SERA PROPOSÉE NI ADOPTÉE PAR LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES. LA COMMISSION EUROPÉENNE CONTINUERA CEPENDANT D'EXERCER SON RÔLE DE GARDIENNE DES TRAITÉS ET DE VEILLER À L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE. LES DIRECTIONS GÉNÉRALES PROFITERONT DONC DE CETTE ACCALMIE POUR DRESSER LE BILAN DE L'APPLICATION DES LÉGISLATIONS.

RETOUR SUR LE CABOTAGE

Dans un communiqué en date du 14 mai, le commissaire européen aux transports, Siim Kallas, a annoncé que la libéralisation du cabotage routier en Europe ne sera pas pour 2014. Les efforts de la FNTR ont payé.

La FNTR était énergiquement intervenue tant à Paris qu'à Bruxelles pour bloquer la volonté du commissaire européen de libéraliser à tout prix le cabotage en 2014.

La FNTR avait notamment convaincu les pouvoirs publics français de s'opposer fermement à toute libéralisation du cabotage routier. Elle avait aussi beaucoup agi au niveau du parlement européen et de la Commission européenne. Elle s'était enfin investie dans la création d'une grande coalition des fédérations européennes du transport routier contre l'ouverture du cabotage.

En pleine période de crise économique, et en l'absence d'harmonisation sociale européenne, la libéralisation du cabotage en 2014 était une pure

folie. Elle aurait coûté à la France, comme à d'autres pays européens, des milliers d'emplois.

L'annonce du commissaire européen a donc été une bonne nouvelle pour le transport routier français.

La question de la libéralisation du cabotage dépendra beaucoup de la couleur politique de la future Commission qui sera mise en place après les élections européennes du printemps 2014.

Le transport routier a néanmoins gagné un sursis, au moins jusqu'en 2016.

Aux pouvoirs publics français de profiter de ce sursis pour mettre enfin les entreprises françaises de transport routier au niveau de compétitivité de leurs homologues européennes.

LE LOBBYING DE LA FNTR

■ **2011-2012**: la FNTR construit des alliances avec ses partenaires européens afin de s'opposer à la libéralisation du cabotage.

■ **9 janvier 2012**: via l'IRU, la FNTR exprime son opposition à la libéralisation du cabotage.

■ **5 novembre 2012**: le gouvernement français indique au commissaire européen des transports la position française sur le cabotage.

■ **20 novembre 2012**: TLN (Pays-Bas) s'oppose à la libéralisation du cabotage.

■ **17 janvier 2013**: la Commission européenne organise à Bruxelles une grande consultation sur le cabotage. La FNTR et ses alliés font entendre leurs voix.

■ **6 février 2013**: lettre commune ETF-IRU à Siim Kallas. Ensemble, les partenaires sociaux s'opposent à la libéralisation totale du cabotage.

■ **11 mars 2013**: discussion sur l'ouverture du cabotage au conseil des ministres des transports. Cinq pays - Autriche, Belgique, Danemark, France et Italie - se prononcent clairement contre l'analyse de la Commission européenne.

■ **23 avril 2013**: le Parlement européen auditionne des experts sur le cabotage. PPE et S&D disent « non » à l'ouverture si les conditions sociales entre l'Est et l'Ouest ne sont pas suffisamment harmonisées. Isolement croissant de Siim Kallas.

■ **14 mai 2013**: dans un communiqué et par un tweet, le commissaire en charge des Transports annonce officiellement qu'il n'y aura pas de proposition en 2013 pour modifier l'encadrement du cabotage.

La FNTR poursuit le travail engagé avec ses partenaires à Bruxelles pour tenir le front du refus face à toute tentative nouvelle de libéralisation du cabotage.



KMAX vous emmène plus loin. Jusqu'à 35 % de kilométrage en plus.



La nouvelle gamme Goodyear KMAX offre jusqu'à 35 % de kilométrage supplémentaire par rapport à son prédécesseur en toutes saisons*.

Goodyear propose un pneumatique qui offre plus de kilométrage*, sans compromis sur les autres critères de performance. Le nouveau pneumatique KMAX bénéficie de la technologie des "creux" IntelliMax et de la bande de roulement IntelliMax qui optimisent la durée de vie du pneumatique. Pour plus d'informations, visitez le site www.goodyear.fr

TOUTES SAISONS



GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD*

*Conçu pour votre bien-être.

ROUTE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les entreprises de transport routier sont de plus en plus confrontées à de nouvelles réglementations environnementales. La concertation avec les transporteurs est indispensable.

Logistique urbaine et chartes marchandises

La logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement des agglomérations et constitue l'une des conditions de leur dynamisme économique. Son efficacité dépend de la coordination des nombreux acteurs privés et publics, ainsi que de l'émergence nécessaire de nouveaux modes d'organisation. L'acheminement des produits dans le cœur de l'agglomération, leur traitement et leur livraison au destinataire final (le dernier kilomètre) doivent s'adapter aux nouveaux modes de consommation (e-commerce, réimplantation des moyennes surfaces en centre-ville, ...). Représentant plus de 20 % du coût total de la chaîne logistique, le dernier kilomètre est un élément essentiel de la chaîne de valeur, soumis à de fortes contraintes d'agglomération (congestion, densité urbaine, emprise foncière) qui pèsent sur sa rentabilité.

Dans la plupart des villes françaises, le fret représente en moyenne 20 % du trafic, 30 % de l'occupation de la voirie et 30 % des émissions de gaz à effet de serre.

Les grandes agglomérations, face au durcissement des réglementations environnementales européennes et nationales, sont poussées à :

- mener une politique volontariste de préservation et d'acquisition de foncier pour les activités de transport et de logistique,
- adopter des règles de restrictions d'accès des véhicules,
- mettre en place des systèmes de contrôle de la circulation et du stationnement,
- durcir les moyens et les niveaux de contrôle,

- développer l'usage des systèmes intelligents de gestion de la congestion,
- améliorer l'efficacité du dernier kilomètre en promouvant de nouveaux schémas d'organisation et l'usage de véhicules environnementalement plus performants.

« De plus en plus de collectivités développent leurs chartes marchandises. »

Un des axes de progrès retenu par le Plan d'Urgence de la Qualité de l'Air (PUQA) du ministère de l'écologie en février 2013, comporte 6 mesures sur l'accompagnement de la structuration de la filière

logistique urbaine. Les « chartes marchandises » y sont affichées comme un outil de promotion de solutions vertueuses pour les livraisons urbaines.

L'action de la FNTR

La FNTR soutient que toute mise en place de « chartes marchandises » doit être précédée d'une période de concertation avec les partenaires (CCI, transporteurs, collectivités et services de l'état, Ademe, etc.).

Les délégations régionales de la FNTR sont engagées dans ces processus de concertation avec les collectivités locales et participent aux études d'impact, afin de veiller au respect des équilibres économiques et organisationnels du secteur du transport routier de marchandises du dernier kilomètre, ainsi qu'à l'harmonisation des décisions d'une collectivité à l'autre.

Les concertations, chartes et réglementations, ont déjà cours à Paris, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Lille, Lyon, etc.



Démonstration en « live » de l'outil FNTR OptiCarbone lors de l'édition 2013 de la SITL.

Dans ces agglomérations, des choix de mesures et d'actions ont déjà été faits :

- interdictions de certaines motorisations ou certains gabarits de véhicules à certaines heures (ex. Paris, Toulouse, Bayonne...),
- obligation de contournement de l'agglomération pour la circulation de transit (ex. Besançon),
- limitation de vitesse (ex : Paris),
- mise en place de CMDU - centre multimodal de distribution urbaine (ex : Lille), d'ELU - espace logistique urbain (ex. Lyon), de CDU - centre de distribution urbaine (ex : Saint-Etienne),
- favoriser les livraisons de nuit, avec les matériels adaptés (norme Piek) (ex : Lyon, Paris),
- développer les réseaux de rechargement électrique ou de distribution de GNV (ex : Paris),
- expérimenter le report modal (fluvial ou ferroviaire).

L'année 2014 verra l'extension des actions ou le renforcement de ces mesures dans d'autres villes ou communautés urbaines qui, répondant notamment à l'obligation de respecter les seuils de pollution atmosphérique, devront déployer des plans d'actions en vue d'éviter les sanctions de la Commission européenne.

L'affichage CO₂

À compter du 1^{er} octobre 2013, l'affichage des émissions de CO₂ pour les prestations de transport est obligatoire. Cette obligation est à distinguer du bilan carbone qui ne concerne que les entreprises de plus de 500 salariés. L'obligation d'affichage



Comment réagit la FNTR à une taxe carbone ?

La position de la FNTR est très claire. Le transport routier de marchandises est déjà fortement contributeur à la fiscalité écologique avec la TICPE et l'écotaxe poids lourds. Il ne peut en aucun cas supporter une double peine. Ce message a été porté depuis des mois par la FNTR et reçu au plus haut niveau de l'État.

Le ministre de l'écologie, Philippe Martin, a annoncé le 22 août la création d'une taxe carbone...

C'est vrai mais nous avons tout de suite réaffirmé et expliqué notre position. Nous entretenons des contacts avec le gouvernement sur ce sujet depuis des mois. Le gouvernement est conscient que notre secteur ne peut pas supporter la taxe carbone en plus de l'écotaxe. Notre demande est simple : le gouvernement devra exonérer notre secteur de cette future taxe carbone.

des émissions de CO₂ découle directement du Grenelle de l'environnement. La loi du 12 juillet 2010 dite loi Grenelle II précise en son article 228-II que : "Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de

ENVIRONNEMENT

CO₂ émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation”.

Sont concernés par cette obligation les transporteurs et les commissionnaires pour les prestations de transport de tout mode (routier, fluvial, aérien, maritime et ferroviaire), ayant au moins leur point d'origine ou de destination situé en France.

Autrement dit, chaque transporteur ou organisateur de transport (tous modes confondus voyageurs et marchandises) devra donner à son client (donneurs d'ordres) des informations sur les quantités de CO₂ émises pour chaque prestation de transport.

Le prestataire devra fournir au bénéficiaire cette information dans un délai de 2 mois à compter de la fin de l'exécution de la prestation.

L'action de la FNTR

Afin de permettre aux entreprises de satisfaire à leur obligation d'affichage, la FNTR a développé un logiciel spécifique : OptiCarbone.

Ce logiciel s'intègre dans l'environnement informatique de l'entreprise. Il permet de récupérer les données nécessaires au calcul des émissions de CO₂ et d'utiliser les résultats dans d'autres applications.

Ce calculateur, simple d'utilisation, permet de communiquer au client du transporteur le volume

LES 4 NIVEAUX DE L'AFFICHAGE CO₂

LE DÉCRET RELATIF À L'AFFICHAGE CO₂ PRÉVOIT 4 NIVEAUX DE PRÉCISION DES DONNÉES D'AFFICHAGE.

NIVEAU 1 : LES VALEURS FORFAITAIRES SONT PAR DÉFAUT EXTERNES À L'ENTREPRISE, DÉFINIES PAR ARRÊTÉ ET DISPONIBLES SUR LE SITE DE LA BASE CARBONE®.

LE NIVEAU 1 EST RÉSERVÉ AUX ENTREPRISES DE MOINS DE 50 SALARIÉS. LES ENTREPRISES DE PLUS DE 50 SALARIÉS POURRONT RESTER AU NIVEAU 1 PENDANT 3 ANS À COMPTER DE L'OBLIGATION D'AFFICHAGE (C'EST-À-DIRE AU PLUS TARD JUSQU'AU 1^{ER} OCTOBRE 2016).

NIVEAU 2 : LES VALEURS MOYENNES SONT CALCULÉES PAR L'ENTREPRISE SUR SA FLOTTE DE VÉHICULES, ET SI POSSIBLE PAR NATURE D'ACTIVITÉ.

NIVEAU 3 : LES VALEURS MOYENNES SONT CALCULÉES PAR L'ENTREPRISE SUR LE TYPE DE VÉHICULE UTILISÉ OU LE TYPE D'ITINÉRAIRE.

NIVEAU 4 : LES VALEURS MESURÉES SONT SPÉCIFIQUES À LA PRESTATION DE TRANSPORT CONCERNÉE (MÉTHODE AU RÉEL).

« OptiCarbone a été pensé pour les TPE et PME. »

de CO₂ émis pour chaque transport. OptiCarbone est adapté à toutes les activités et à toutes les tailles d'entreprise. Ce calculateur carbone permet donc de respecter la réglementation sur l'affichage obligatoire des émissions de CO₂. Mais il permet aussi au chef d'entreprise d'aller au-delà de la réglementation obligatoire. Une entreprise ne se résume pas aux camions. Les activités logistiques, administratives, les bâtiments... génèrent aussi des émissions de CO₂. OptiCarbone permet donc de disposer d'une information carbone « global entreprise ». L'outil est accompagné d'un guide des bonnes pratiques environnementales afin d'apporter à l'entreprise des pistes d'amélioration chiffrées et commentées.

Le passage à la norme euro VI

À compter du 31 décembre 2013, tous les véhicules neufs devront être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.

Les normes euros sont des normes édictées par l'Union européenne sur la base de directives de plus en plus exigeantes. Elles visent à réduire les émissions de gaz polluants émis par les véhicules routiers. Ces gaz ont un effet nocif sur la santé (particules, monoxydes de carbone) ou sur la végétation (Nox, contributeurs des « pluies acides »).

Il s'agit donc d'un cadre différent de celui concernant la lutte contre les gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique.

En 20 ans, la mise en place des normes Euro aura permis de réduire par 5 les émissions polluantes des poids lourds.

La charte « Objectif CO₂ »

Au 1^{er} mars 2013, 811 entreprises de transport routier de marchandises sont investies dans la démarche « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent ».

Les plans d'actions de l'ensemble de ces entreprises génèrent un potentiel d'économie de plus de 150 millions de litres de gazole. Ce qui représente plus de 600 000 tonnes de CO₂ économisées par an.

Au total, ce sont plus de 106 000 conducteurs (et près de 96 000 véhicules) qui sont impliqués dans la démarche.

PARCE QU'UN CAMION EST UN CENTRE DE PROFIT



RENAULT
TRUCKS
DELIVER*

LONGUE DISTANCE
GAMME T



renault-trucks.fr

Renault Trucks SAS au capital de 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon
Crédit photos : © Renault Trucks - 06/2013.*Renault Trucks tient ses engagements



LES SPÉCIALITÉS DU TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier de marchandises revêt des réalités différentes. Chacune des spécialités du transport a ses contraintes et ses réglementations propres. La FNTR, au travers de ses commissions nationales spécialisées (CNS), accompagne les entreprises.

Le transport exceptionnel

Du gigantisme industriel aux besoins plus quotidiens des engins de travaux publics, le transport exceptionnel répond à des besoins variés. Le convoi exceptionnel est soumis à une autorisation au terme d'un processus administratif lourd et complexe associant les services de l'État, les collectivités locales et les gestionnaires privés d'infrastructures de transport.

44 tonnes généralisé

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la circulation des véhicules à 44 tonnes 5 essieux est autorisée pour tous les trafics. En contrepartie, et afin d'éviter un trop grand impact sur la voirie, une nouvelle limite de charge à l'essieu est imposée (12 tonnes sur l'essieu moteur et 27 tonnes sur le tridem). Pour mémoire, la FNTR s'est fortement mobilisée en 2011 et 2012 sur ce dossier en s'opposant au 44 tonnes à 6 essieux. Au début de l'année 2013, la FNTR a mis à la disposition de ses adhérents des documents afin d'accompagner les entreprises dans leur réflexion économique et commerciale sur le passage à 44 tonnes.

Pour assurer son développement, le transport exceptionnel a besoin de simplifier ces procédures tout en garantissant la sécurité routière et en préservant le patrimoine routier.

La commission masses indivisibles de la FNTR réunissant les transporteurs spécialisés du transport exceptionnel, mais également les activités de bureaux d'études techniques, d'accompagnement des convois et de constructeurs de matériels de transport exceptionnel s'est engagée dans un vaste chantier de réforme de son environnement réglementaire. Les travaux menés en commission ont permis de promouvoir le transport exceptionnel et son besoin de simplification auprès des services de l'État dans le cadre de rencontres avec les cabinets du Premier Ministre et du ministre de l'Intérieur.

Cette approche globale se poursuit en liaison avec les équipes locales de la FNTR par une action auprès des Préfectures et des gestionnaires d'infrastructures pour préserver les capacités de circulation des convois exceptionnels sur le territoire.

Le transport de béton

Réunis au sein du Groupement National des Transporteurs de Béton (GNTB), les professionnels de la spécialité se sont impliqués dans un travail de



La FNTR, au travers de ses commissions nationales spécialisées, accompagne les entreprises.

fond sur le « contrat type location ». De nombreuses séances de travail leur ont permis de procéder à une analyse article par article des clauses ayant une incidence sur leur activité.

Aussi lorsque le « toilettage » du contrat-type a été à l'ordre du jour au niveau national, ils ont pu s'intégrer rapidement au groupe de travail qui, autour du représentant de l'administration des transports, avait mission de proposer une nouvelle rédaction, à tout le moins sur les articles qui nécessitaient une mise à jour.

C'est ainsi qu'ils ont pu faire valoir le point de vue des transporteurs « loueurs » dans ces échanges. Si l'on attend toujours la publication officielle du texte dans sa version définitive, on peut espérer une clarification de certaines dispositions relatives, entre autres, au prix de la location, à la révision du prix...

D'autre part, le GNTB a été représenté dans les séances de travail initiées par l'UNM (bureau de normalisation par délégation de l'AFNOR) pour apporter la compétence technique « transport » dans ce groupe de travail ayant vocation à faire

évoluer la conception des camions malaxeurs. Il était particulièrement important d'apporter cette contribution « transport » dans un groupe de travail, composé d'experts de l'administration, de la CNAM TS (assurance maladie des travailleurs salariés) et des fabricants de béton.

Enfin, dans le cadre des relations initiées avec le SNBPE (Syndicat National du Béton Prêt à l'Emploi), le GNTB a participé aux travaux visant à actualiser le « Livret d'accueil conducteur » dont la rédaction, dans sa version initiale, était le fruit du seul travail des « chargeurs ».

Grâce à la contribution et à l'expertise de collaborateurs d'entreprises membres du GNTB, soit en charge de l'exploitation, soit en charge de la sécurité, prévention, formation, il est possible d'escompter une version actualisée de ce livret plus opérationnelle pour les conducteurs, donc plus à même d'améliorer la sécurité tant sur les chantiers que dans les opérations de transport. Le GNTB poursuit sa structuration et renforce sa représentativité en étant présent sur tous les dossiers professionnels permettant la prise en compte des

Dernière minute // Taxe carbone // Dernière minute Les transporteurs épargnés

À l'occasion de la conférence environnementale du 21 septembre 2013, le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault a annoncé la mise en place d'une Contribution Climat Energie dans le projet de loi de finances 2014. Son fonctionnement est simple : une partie des taxes intérieures de consommation sur les carburants et les combustibles fossiles sera calculée en fonction des émissions de CO₂ que dégage leur utilisation. Cela concernera l'essence, le gazole, le charbon et la houille, le gaz naturel ainsi que le fioul lourd et domestique.

L'exonération annoncée

Le Gouvernement s'engage en même temps à ce que les professionnels du transport et de la pêche, fortement exposés, gardent leurs exonérations. Les industriels soumis aux quotas de CO₂ conserveront eux, leur système.

La position de la FNTR

Depuis plusieurs mois, la FNTR exprime son opposition totale à la taxe carbone. Elle a rappelé aux pouvoirs publics que le transport routier, déjà fortement contributeur à la fiscalité écologique (TICPE et écotaxe poids lourds), ne pouvait en aucun cas supporter une double peine. La FNTR a été entendue par les pouvoirs publics.

problématiques liées à cette activité, qu'il s'agisse de réglementaire, de technique mais aussi de sécurité/prévention des risques.

Le transport par bennes

2013 fut l'année de la généralisation du 44 tonnes, avec un impact tout particulier sur l'activité bennes. Car même si, pour plusieurs spécialités, et par filière, les entreprises avaient pu déjà expérimenter le 44 tonnes, soit portuaire, soit « betteravier », et plus récemment « agricole », l'ouverture à tous les types de transport a généré inévitablement des problèmes techniques, économiques ou commerciaux.

Ainsi une réunion conjointe de la CNS bennes et de la commission technique de la FNTR a été organisée, rencontrant un vif succès. Des intervenants d'horizons divers ont pu apporter les explications, éclaircissements et confirmations attendus sur les différents points posant problème.

Enfin, comme tous les ans, la CNS bennes s'est investie en amont de la campagne « betteraves » 2013 pour informer les sucriers de la mise en œuvre de la taxe poids lourd, en apportant un éclairage tout particulier sur le dispositif législatif de majoration des prix de transport.

Il s'agissait de marquer, en amont des négociations commerciales qui allaient s'ouvrir entre sucreries et

transporteurs, la forte détermination de la FNTR à ne pas voir détourner par des biais divers ce dispositif.

Le transport d'animaux vivants

Cette année encore, les professionnels de la CNS animaux vivants de la FNTR ont continué de sensibiliser les pouvoirs publics et les chargeurs à leur difficulté de concilier le bien-être des animaux transportés et les obligations légales auxquelles ils sont confrontés.

Au mois de juin 2013, à Bruxelles, les professionnels de la CNS animaux vivants ont ainsi rencontré Marc Billiet, responsable du transport à l'IRU, afin d'évoquer une stratégie de lobbying européen. Les professionnels ont aussi, à cette occasion, rencontré les décideurs européens de ce secteur à la Commission européenne et au Parlement européen. Ils ont enfin eu des discussions avec l'IRU et avec l'UECBV (union européenne du commerce de bétail).

L'objectif de la délégation de chefs d'entreprise était de faire passer quelques messages clés :

- la nécessité de prendre en compte dans la législation européenne les particularités de chaque espèce transportée,
- la problématique de l'abreuvement de la volaille,
- la question de la gestion des températures dans les véhicules,

- la question de l'inadaptation des postes de contrôle (anciennement appelés « aires de repos »),
- la question des temps d'arrêt trop longs,
- la confusion entre les transports courte durée et ceux de longue durée.

Le transport de voitures

Les difficultés économiques rencontrées par l'industrie automobile en 2013 sur le marché européen ont engendré des restructurations dans ce secteur et consécutivement dans le transport de voitures. Les entreprises de transport de voitures doivent aussi s'adapter à un secteur d'activité qui voit sa production pour partie délocalisée en Europe de l'Est, donc sensible au cabotage.

Le marché n'a pas subi de report vers le véhicule d'occasion ou la location ainsi qu'on aurait pu s'y attendre. On a ainsi pu observer des variations d'activités très aléatoires et très précaires.

La CNS continue de veiller aux révisions en cours des textes européens relatifs aux poids et dimensions des véhicules, les portes-voitures étant souvent hors-gabarit.

Enfin, la Mairie de Paris qui envisageait de supprimer totalement les porte-huit dans la capitale, a fait voter mi-2013, au Conseil de Paris, une Charte pour une Logistique Urbaine Durable.

Dans cette charte, un projet « d'optimisation du transport de voitures » a été mis en place. Cette action est pilotée par un groupe de travail de la CNS transport de voitures, qui, à partir du protocole proposé en 2010, proposera une stratégie d'optimisation des flux dans Paris, en concertation avec les loueurs, les constructeurs et les concessionnaires. Le groupe de travail proposera notamment de conserver les porte-huit sur des axes parisiens prédéfinis menant aux arrondissements jouxtant le boulevard périphérique.

Le transport de bois

Le transport de bois est présent tout au long de la chaîne de valeur du bois, dans l'approvisionnement des usines de pâte, de panneaux et l'ensemble des sites de première transformation.

La montée en puissance des bioénergies offre un fort potentiel de développement au bois énergie (création d'ici à 2020 de 16 usines de cogénération en France). La forêt française représente 13 % de la surface boisée européenne, soit 15,3 millions d'hectares en métropole. La France est le premier pays européen en stock de bois sur pied.



La Mairie de Paris a fait voter mi-2013, au Conseil de Paris, une Charte pour une Logistique Urbaine Durable.

Forts de tous ces éléments, les professionnels du transport de bois se mobilisent afin de faire évoluer leur métier dans un cadre réglementaire et juridique très complexe.

La CNS a pour objectif de promouvoir les idées des professionnels du transport de bois auprès de l'administration, notamment du ministère des transports et de l'écologie, afin d'obtenir des évolutions et des aménagements tenant compte des particularités de cette spécialité.

La CNS est aussi un moyen de partager les informations entre professionnels et de travailler sur de grandes lignes directrices (conditions de concurrence, harmonisation des arrêtés de transport de bois dans les différentes régions, continuité des réseaux, contrôles sur route, etc.).

L'ambition de la CNS est également de mettre en place une cellule de crise pour faire face à tout nouvel événement climatique (tempête) pour être l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et pour établir un « centre de crise ».

Le 24 avril 2013, la FNTR a rencontré, à Paris, la DGITM afin d'exposer les sujets de controverses qui peuvent exister entre professionnels et forces de l'ordre. Les sujets d'actualités, itinéraires bois ronds, relations chargeurs-transporteurs ont été également évoqués.

PHOTOS

L'ANNÉE DE LA FNTR EN IMAGES



INTEMPÉRIES 2013 : LA FNTR SE MOBILISE.



LES TRANSPORTEURS ANIMAUX VIVANTS À BRUXELLES.



AFFICHAGE CO₂ OBLIGATOIRE : RÉUNION D'INFORMATION FNTR NORD-PAS-DE-CALAIS.



LES ATELIERS TAXE POIDS LOURDS ONT RÉUNI DE NOMBREUX TRANSPORTEURS ICI À NANTES.



JACKY LECANU ET JEAN-MARC PELAZZA LORS DE L'AG DE LA FNTR NORMANDIE LE 14 MAI 2013.



LES CHEFS D'ENTREPRISE À LA RENCONTRE DES EXPOSANTS LORS DE L'AG DE LA FNTR PICARDIE.



LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX DE LA FNTR EN FORMATION ÉCOTAXE.



ATELIER TAXE POIDS LOURDS ORGANISÉ PAR LA FNTR FRANCHE-COMTÉ.



MARS 2013 : LA FNTR PICARDIE ORGANISE UNE VISITE DE RUNGIS.



DÉBRIEF ENTRE NICOLAS PAULISSEN ET JEAN-CHRISTOPHE PIC SUR LE MINI-GUIDE TAXE POIDS LOURDS.



ÉCOTAXE : LA FNTR 62 RENCONTRE FRÉDÉRIC CUVILLIER À BOULOGNE SUR MER.



SITL 2013 : E. CHARRIER (FNTR IDF), AVEC G. COHEN BOULAKIA (VIR TRANSPORT), ET F. EDELIN (UPS).



F. BERTHELOT (DGA FNTR) ENTOURÉE DE SES COLLÈGUES DE L'IRU.



MARS 2013, LA FNTR LOIRE ORGANISE LE SALON PEPS TRANSPORT, DÉDIÉ AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES.



SÉMINAIRE DES SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX JANVIER 2013 : UN POINT SUR LA TAXE POIDS LOURDS.



SITL 2013 : LE STAND FNTR AVANT L'OUVERTURE DES PORTES DU SALON.



RÉUNIONS D'INFORMATION THÉMATIQUE : ICI, LA MATINALE RH DU 6 JUIN 2013 EN PAYS DE LA LOIRE.



SEPTEMBRE 2013 : LES SIGNATAIRES DE LA CHARTE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE DE LA VILLE DE PARIS.



RÉUNION DES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX DE LA FNTR À PARIS.



THIERRY GRUMIAUX (À GAUCHE) SUCCÈDE À STÉPHANE DERVIEUX AU POSTE DE DÉLÉGUÉ INTERNATIONAL ET DOUANE DE LA FNTR.



SITL 2013 : L'ÉQUIPE FNTR RÉUNION DE PASSAGE SUR LE STAND FNTR.

PHOTOS

CHAQUE ANNÉE, LES SYNDICATS FNTR ORGANISENT UNE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.



15 JUIN : LES 1^{RES} PLANCHES DE LA BD SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS SONT PRÉSENTÉES À L'AG DE LA FNTR LANGUEDOC. UNE OPÉRATION MENÉE AVEC ASF.



21 JANVIER 2013 : LA FNTR FRANCHE-COMTÉ ORGANISE UN ATELIER SUR LA TAXE POIDS LOURDS.



26 JUIN 2013 : CONFÉRENCE DE PRESSE FNTR POUR ANNONCER LA SORTIE DE L'APPLICATION FNTR SUR L'ÉCOTAXE.



ISABELLE MAÎTRE, FNTR BRUXELLES, AVEC SON HOMOLOGUE NÉERLANDAIS TLN.



PRÈS DE 100 TRANSPORTEURS PARTICIPENT À LA RÉUNION D'INFORMATION TAXE POIDS LOURDS ET MAJORATION ORGANISÉE PAR LA FNTR AUBE LE 9 SEPTEMBRE 2013.



ASSEMBLÉE RÉGIONALE DE LA FNTR BOURGOGNE LE 13 AVRIL 2013.



SITL 2013 : RÉUNION DE TRAVAIL ENTRE LA FNTR LOIRE ET SES PARTENAIRES SUR LE STAND FNTR.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FNTR PAYS DE LA LOIRE AU PRINTEMPS 2013.

Transport de marchandises



Vous transportez la vie, nous protégeons la vôtre.

Transport de marchandises, déménagement, transport frigorifique, livraison de produits frais... Chaque jour, les professionnels du transport parcourent des centaines de kilomètres. Parce qu'ils transportent la vie et tout ce qui lui est indispensable, Carcept Prev leur assure la meilleure des protections sociales.


carcept prev

NOUVEAUX PNEUS MICHELIN X[®] LINE[™] ENERGY[™] AVANÇONS ENSEMBLE VERS DES ÉCONOMIES RÉELLES.



Quelles économies de carburant réalisez-vous vraiment dans votre entreprise grâce à vos pneumatiques ?
Difficile de répondre précisément.
Michelin vous propose de connaître votre vrai potentiel d'économies grâce aux nouveaux pneus
MICHELIN X[®] LINE[™] Energy[™], destinés au transport longue distance.
Demandez un diagnostic personnalisé à votre conseiller Michelin ou venez en discuter avec nous sur LinkedIn.
transport.michelin.fr