

L'ANNÉE 2014 DE LA FNTR

RAPPORT D'ACTIVITÉ



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



3 PÔLES D'EXPERTISE POUR VOUS GUIDER AU QUOTIDIEN

Depuis 1997, l'IFRAC accompagne les professionnels du transport et de la logistique. Ses 3 pôles d'expertise apportent une réponse adaptée aux problématiques du marché actuel. IFRAC FORMATION propose 130 formations dispensées en présentiel ou e-learning et forme chaque année 5000 personnes. IFRAC CONSEIL accompagne de façon personnalisée les dirigeants d'entreprise sur leurs enjeux de développement (appel d'offres, certification ISO...). IFRAC EDITIONS crée des ouvrages spécifiques pour les managers et propose une collection de supports pédagogiques pour les centres de formation. Pour en savoir plus : www.ifrac.com



SOMMAIRE

ÉDITO	
LE MOT DU PRÉSIDENT	4
DOSSIER ÉCOTAXE	
UNE MOBILISATION RÉUSSIE	6
UNE STRATÉGIE GAGNANTE	8
LA SAGA DE L'ÉCOTAXE	10
ÉCONOMIE	
2014 : LA STAGNATION	12
LE DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ	15
L'ÉVOLUTION DU PARC ROULANT	17
JURIDIQUE & SOCIAL	
LE COMPTE PÉNIBILITÉ EN MARCHÉ	20
LES ZONES D'OMBRE DU TRAVAIL DE NUIT	24
CONTRE LA CONCURRENCE DÉLOYALE	26
LA RÉFORME DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	30
EUROPE	
LE TRANSPORT ROUTIER DANS L'EUROPE	34
ENVIRONNEMENT	
POLLUTION ET RESTRICTIONS DE CIRCULATION	38
MÉTIERS ET SPÉCIALITÉS	
DES TRANSPORTS SPÉCIALISÉS	42
INTERNATIONAL & DOUANE	
DES LIENS RENFORCÉS	44
PERSPECTIVES	
CAP 2020	46
PHOTOS	
L'ANNÉE DE LA FNTR EN IMAGES	49

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

NOUVEL HORIZON

« Dégagé du dossier écotaxe, il nous faut donner un nouvel horizon à nos entreprises. »



2014 aura marqué la fin de l'interminable feuilleton écotaxe.
C'est une bonne nouvelle pour le transport routier de marchandises.
L'écotaxe nouvelle mouture, fabriquée sans concertation aucune dans le secret des cabinets ministériels, était inacceptable pour notre Profession.
Notamment en raison des disparités régionales créées par le nouveau dispositif.
Exit donc le péage de transit poids lourds.
Ce résultat, obtenu en moins de 3 mois, aura été le fruit d'une stratégie mûrement réfléchie et mise en œuvre avec résolution.
Synergie avec des partenaires partageant les mêmes objectifs, négociations sans concessions avec les pouvoirs publics puis recours à l'arme ultime de l'action revendicative.
Notre mobilisation a servi de signal fort.
La FNTR et ses partenaires ont su jouer la carte de la revendication au moment opportun.
Jamais la FNTR n'aurait engagé ses entreprises dans un mouvement revendicatif si elle n'avait cru aux chances d'aboutir.
La détermination de la FNTR et de ses partenaires a su convaincre les pouvoirs publics.
Nos entreprises ont ainsi pu faire l'économie d'un mouvement revendicatif.
Notre stratégie gagnante témoigne de la force du collectif dans ces moments de crise profonde.
Au moment de l'action, nous avons tous été au rendez-vous et nous avons su afficher la solidarité du réseau FNTR.

Veillons aujourd'hui à ce que cette victoire ne soit pas sans lendemain.
Si l'avenir de nos entreprises est dégagé du péage de transit poids lourds, il reste assombri par toutes nos difficultés économiques.
Nous avons toujours dit que l'écotaxe était un catalyseur et qu'elle ne pouvait résumer, à elle seule, toutes nos difficultés.
Et ces difficultés sont nombreuses: crise économique, déficits de compétitivité qui s'aggravent, concurrence européenne déséquilibrée.
Il nous faut donc donner un nouvel horizon à nos entreprises.
Aussi, au-delà des dossiers professionnels, la FNTR a-t-elle œuvré toute l'année 2014 avec ses partenaires de TLF et de l'UNOSTRA, avec le soutien technique de tous les opérateurs de notre Profession - l'AFT-IFTIM, KLESIA, l'OPCA-Transports - à l'élaboration d'un plan de modernisation du transport routier de marchandises.
Ce plan de modernisation vise à inscrire notre secteur dans une démarche de moyen et long termes. Il vise à restaurer la compétitivité de nos entreprises, à accompagner le transport routier dans sa transition énergétique ainsi qu'à renforcer l'attractivité de nos métiers.
L'État devrait pouvoir soutenir ce plan et contribuer ainsi à la modernisation de notre secteur d'activité, au bénéfice de l'emploi français.

Jean-Christophe Pic, Président

ÉCOTAXE : UNE MOBILISATION RÉUSSIE

La mobilisation des transporteurs programmée à partir du 13 octobre a permis d'obtenir la suspension sine die de l'écotaxe. Fin d'un dossier mal né et à l'histoire tortueuse.

La ministre de l'écologie et le Secrétaire d'État aux transports ont annoncé jeudi 9 octobre, à l'occasion d'une réunion d'urgence avec les organisations professionnelles du transport routier :

- la suspension sine die de l'écotaxe (péage de transit poids lourds),
- la relance du chantier de la compétitivité des entreprises françaises de transport,
- l'ouverture d'une réflexion sur le financement de l'usage des infrastructures.

Une étape décisive

Ces décisions ont été l'aboutissement de plus de 3 heures de négociation serrée. Le sens des responsabilités de chacun a prévalu. La décision de supprimer sine die l'écotaxe est une décision de bon sens et une étape décisive dans un dossier qui n'a que trop duré.

Les arguments portés par la Profession ainsi que la mobilisation croissante des entreprises de transport routier ont su emporter la conviction des ministres.

Fin de l'écotaxe

Depuis de nombreux mois, la FNTR, TLF, l'UNOSTRA et la CSD se faisaient l'écho d'un puissant vent de fronde contre le péage de transit poids lourds parmi les entreprises de transport routier. Les entreprises exprimaient un rejet de plus en plus massif de cette

taxe. En effet, la situation de crise vécue par les transporteurs, dans un contexte de conditions de concurrence européenne gravement inégales, ne leur permettait tout simplement pas de supporter une fiscalité supplémentaire.

L'écotaxe, version péage de transit, créait, de plus, des disparités régionales inacceptables engendrant des distorsions de concurrence entre les territoires. Au-delà du transport routier, c'est toute l'économie et l'attractivité de certains territoires qui auraient été frappées.

Retrouver de la compétitivité

La FNTR peut également se féliciter de la relance du chantier de la compétitivité décidée le 9 octobre. Les très graves déficits de compétitivité des entreprises françaises de transport routier et la problématique de la concurrence déséquilibrée dans un marché européen plus libéralisé qu'harmonisé restent le nœud du problème. Depuis le printemps, la Profession travaille à un plan de modernisation et de compétitivité du TRM. Des mesures ont déjà été prises mais il faut encore aller plus loin.

Financement des infrastructures

Sur le financement de l'usage des infrastructures, la FNTR apportera toute sa réflexion. Mais elle a tenu à rappeler, lors de cette rencontre, que le transport



Le message de la FNTR est clair : non au péage de transit poids lourds.

routier n'accepterait aucune fiscalité spécifique pesant sur le seul transport routier. La contribution du secteur au financement des infrastructures est déjà plus que significative puisqu'elle s'élève à près de 5 milliards d'euros par an :

- TICPE : 2,5 milliards d'€/an,
- péages d'autoroute : 1,8 milliards d'€/an,
- taxe à l'essieu : 200 millions €/an.

Une fois encore, ce n'est pas aux entreprises de transport routier de payer les pots cassés de la privatisation des autoroutes de 2005, ni d'ailleurs aux particuliers. Une privatisation qui a privé l'État des recettes nécessaires au financement de l'AFITF.

Une forte mobilisation

Dès le 2 octobre, suite aux décisions des instances fédérales, la FNTR et ses partenaires avaient appelé à la mobilisation pour le 13 octobre. Très vite le dispositif s'organise, la mobilisation des transporteurs ne cesse de grandir. Le 9 octobre, jour de rencontre avec les ministres, les différentes préfectures et les renseignements généraux ont déjà relayé l'information : le mouvement est d'importance. La détermination de la FNTR et de ses partenaires, connue au plus haut niveau de l'État, a su ébranler les pouvoirs publics avant les manifestations prévues. Une belle réussite qui témoigne de la force et de la solidarité du réseau FNTR.

3

questions à

Nicolas Paulissen,

Délégué général
de la FNTR



Quel bilan faites-vous de l'année 2014 ?

L'écotaxe devenue péage de transit poids lourds nous a beaucoup occupés.

Le dossier a mobilisé toutes nos énergies.

Mais le résultat est là. L'action collective a démontré son efficacité.

La Fédération a su déployer dès l'annonce du péage de transit poids lourds une stratégie gagnante. En étroite concertation avec nos partenaires de TLF, de l'UNOSTRA et de la CSD.

Le transport routier dans son ensemble ne peut que s'en féliciter.

Mais au-delà de l'écotaxe, nous avons également travaillé sur beaucoup d'autres dossiers.

Je pense en particulier au compte pénibilité, à la loi Savary sur le dumping social, à la labellisation CO₂...

Et n'oublions pas tous les dossiers que nous avons travaillés à Bruxelles, comme la révision de la directive européenne poids et dimensions.

Quelles réflexions la FNTR tire-t-elle de la crise économique ?

La crise est là pour durer. Notre secteur vit des mutations profondes accélérées par la crise.

Les organisations professionnelles doivent donc bouger à l'image de nos entreprises.

Il s'agit aujourd'hui de mieux intégrer la Fédération dans son environnement. Nous avons resserré nos liens avec les organisations interprofessionnelles comme la CGPME pour être beaucoup plus présent en amont sur les dossiers impactant nos entreprises.

Nous travaillons également en étroite concertation avec les principaux opérateurs du secteur comme Klésia, l'AFT-IFTIM ou l'OPCA-transport.

Nous avons également poursuivi en 2014 notre rapprochement avec TLF afin de mieux peser dans les discussions avec les pouvoirs publics ainsi que dans les négociations paritaires.

C'est collectivement, dans le respect de l'identité et de l'autonomie de chacune des deux organisations, que nous affronterons mieux les difficultés.

Travailler ensemble sur un plan de modernisation du transport routier a aussi permis de fédérer la Profession autour d'un objectif commun.

Les résultats 2014 de la FNTR en quelques mots ?

La suppression de l'écotaxe, les règles du cabotage qui s'appliquent dorénavant aux VUL, la prolongation d'un an de l'autorisation de circuler à 44 tonnes pour les véhicules de normes euro III, la publication du contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur. Et j'en oublie sûrement...

UNE STRATÉGIE GAGNANTE

Dès l'annonce en juin du nouveau dispositif de péage de transit poids lourds, la FNTR s'est positionnée contre. Dénonçant sans relâche l'aggravation de la fiscalité des entreprises, la FNTR a mis en place une stratégie et s'y est tenue jusqu'au bout.

La feuille de route

La FNTR réunit le 10 juillet à Paris les présidents de ses syndicats régionaux et départementaux pour débattre du dossier péage de transit poids lourds. La FNTR dénonce alors :

- l'incompatibilité de la taxe avec la situation économique des entreprises,
- l'irréalisme des délais de mise en œuvre,
- les inégalités régionales créées par le péage de transit poids lourds,
- l'inadaptation de la majoration forfaitaire au nouveau dispositif.

Une feuille de route est ensuite adoptée par la Conférence des présidents préconisant :

- d'épuiser toutes les voies de la négociation avec les pouvoirs publics sur le dispositif contesté du péage de transit poids lourds,
- et d'obtenir des mesures en faveur de la compétitivité des entreprises.

Au plan juridique, la FNTR remet en cause la constitutionnalité du dispositif. Elle lance dès la mi-juillet la bataille parlementaire et juridique contre le péage de transit poids lourds.

Fiscalité carburant

Dans le cadre de la réflexion engagée sur le financement de l'usage des infrastructures après la suppression de l'écotaxe, Alain Vidalies a proposé une levée temporaire des deux exonérations obtenues par le transport routier en contrepartie de l'écotaxe :

- la mise en œuvre de la taxe carbone correspondant à une augmentation de 2 centimes par litre de carburant au 1^{er} janvier 2015,
- l'augmentation de la TICPE de 2 centimes par litre de carburant au 1^{er} janvier 2015.

La fiscalité sur le carburant pourrait d'ailleurs être retenue comme une source de financement durable pour les

infrastructures. Cela reviendrait donc à pérenniser la solution provisoire de la fin de l'exonération de 4 centimes par litre de carburant (prévue pour le moment pour la seule année 2015).

Cette fin définitive de l'exonération sur 4 centimes vaudrait pour solde de tout compte de la suppression de l'écotaxe. Le transport routier resterait de plus exonéré de toute augmentation future de la fiscalité sur les carburants tant au titre de la taxe carbone qu'au titre de la TICPE. Il conserverait donc l'exonération de l'augmentation de la taxe carbone déjà prévue au 1^{er} janvier 2016 (+ 2 centimes par litre de carburant).



Réunion téléphonique avec le réseau régional et départemental de la FNTR : la mobilisation contre l'écotaxe s'organise.



Les négociations

Conformément à la feuille de route fixée, les négociations avec les pouvoirs publics sont initiées avec un double objectif :

- la suppression du dispositif de péage de transit poids lourds ou, à défaut, sa révision complète,
- la conclusion d'un plan de soutien au transport routier de marchandises visant à améliorer la compétitivité des entreprises.

Tout au long de l'été, les organisations professionnelles négocient avec le médiateur en charge du dossier écotaxe, Christian de Lavernée. Celui-ci se rendra, à la demande de la FNTR, dans les régions particulièrement impactées par le nouveau dispositif pour une vraie prise de conscience des difficultés territoriales engendrées par le péage de transit poids lourds.

Du nouveau Secrétaire d'État aux transports nommé fin août, Alain Vidalies, la Profession attend des réponses urgentes car le temps n'est pas à l'état de grâce. Bien au contraire la colère monte dans les régions.

Les résultats des négociations

- Sur l'écotaxe elle-même, les pouvoirs publics proposent une majoration forfaitaire très proche de la réalité des coûts de la taxe supportés par les entreprises de transport.
- Un délai supplémentaire pour l'entrée en vigueur de l'écotaxe est octroyé mais avec un début de phase expérimentale au 1^{er} octobre.
- En matière de compétitivité, la FNTR obtient le report d'un an de la possibilité de circuler à 44 tonnes pour les véhicules de norme euro III et IV (cf. p. 30).
- La FNTR obtient la confirmation de l'exonération de la taxe carbone pour le secteur qui est également exonéré de toute augmentation à venir de la TICPE.

Le temps des choix

Les instances de la FNTR réunies les 1^{er} et 2 octobre jugent les résultats obtenus insuffisants. C'est la suppression pure et simple du péage de transit poids lourds qui est exigée. La FNTR, TLF, l'UNOSTRA et la CSD appellent alors à la mobilisation, dès le 13 octobre, de tous les transporteurs et de tous les acteurs économiques régionaux et départementaux contre le péage de transit poids lourds.

LA SAGA DE L'ÉCOTAXE

Prévue pour janvier 2011, reportée ensuite à trois reprises, suspendue à l'automne 2013, réapparaissant en juin 2014 sous la forme du péage de transit poids lourds, l'écotaxe vit alors son dernier épisode... Flash back

ÉPISODE 1, L'ÉCOTAXE SUSPENDUE

Les manifestations bretonnes ont conduit le gouvernement de Jean-Marc Ayrault à suspendre l'application de l'écotaxe le 29 octobre 2013.

Dès cette annonce, la FNTR trace ses lignes rouges et réclame :

- le maintien de la majoration forfaitaire,
- l'égalité de concurrence entre compte propre et compte d'autrui.

ÉPISODE 2, LE TEMPS DE LA MISSION

Dans la suite de la décision gouvernementale de suspendre l'écotaxe, la conférence des présidents de l'Assemblée nationale propose de créer une mission d'information sur l'écotaxe. Présidée par Jean-Paul Chanteguet, cette mission auditionne l'ensemble des acteurs liés au dossier taxe poids lourds. En parallèle de ces travaux, une mission d'enquête sénatoriale est créée avec pour objectif d'examiner le contrat Ecomouv'.



F. Berthelot, déléguée générale adjointe et N. Paulissen, délégué général de la FNTR. Audition Assemblée nationale 8/01/2014.

L'audition de la FNTR

Lors de son audition du 8 janvier, les représentants de la FNTR ont rappelé le combat mené par la Fédération contre l'écotaxe depuis 2007 « l'écotaxe poids lourds est à nos yeux incompatible avec la situation de nos entreprises ». Précisant que, dès le départ, la FNTR avait alerté sur les risques de cette taxe : « Cette redevance, en frappant la mobilité sur moyenne distance, surenchérit le coût d'acheminement, de fabrication, de transformation et de distribution des marchandises dans les régions et handicape donc l'attractivité et l'aménagement du territoire ».

Le rapport de la Mission

Le 14 mai 2014, à l'issue de 6 mois de travaux, la Mission d'information présente ses conclusions. La

préconisation phare est l'instauration d'une franchise kilométrique mensuelle, sans discrimination de secteur d'activité, de nature du transport ou de nationalité.

Quelques jours plus tard, la mission d'enquête sénatoriale rend son rapport notant l'absence d'anomalie majeure dans le contrat conclu avec Ecomouv'. Elle confirme néanmoins ce que la FNTR dénonce depuis toujours : la complexité d'un dispositif conçu sans prise en compte de la réalité des entreprises.

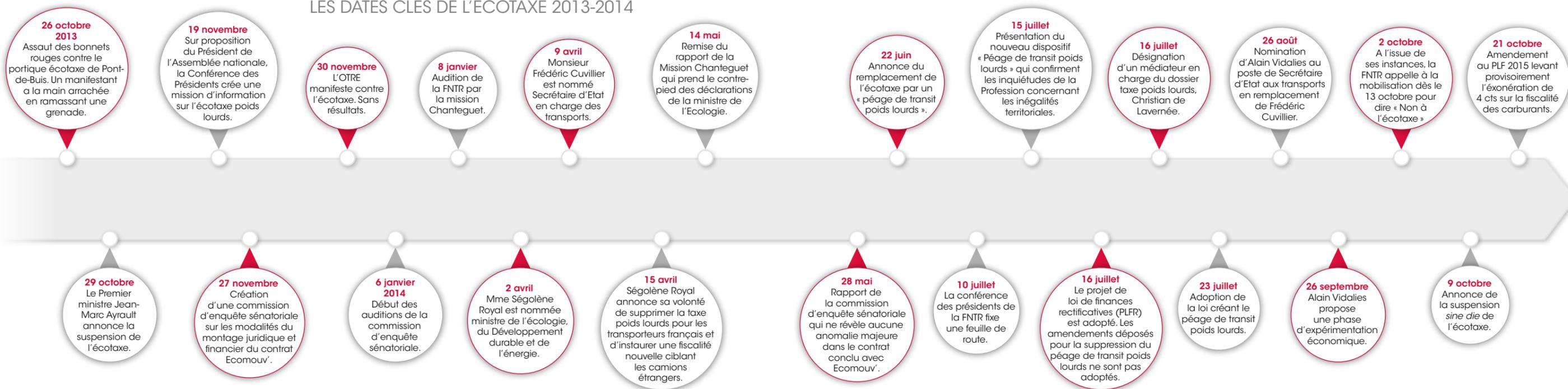
Une nouvelle donne

Le rapport Chanteguet est enterré par la Ministre de l'écologie dès son arrivée au gouvernement. En effet, la nouvelle ministre déclare sa volonté de supprimer la taxe poids lourds pour les transporteurs français et d'instaurer une fiscalité nouvelle ciblant les camions étrangers.

ÉPISODE 3, LE PÉAGE DE TRANSIT

L'arbitrage concernant l'écotaxe est rendu par le Premier ministre Manuel Valls le 22 juin. La décision de maintenir l'écotaxe dans une nouvelle formule est alors vécue comme un choc et une épreuve supplémentaire pour les entreprises de transport routier. C'est la douche froide du péage de transit poids lourds qui fait apparaître des disparités régionales et une désarticulation de la majoration forfaitaire : le pire des scénarios pour le secteur du transport routier.

LES DATES CLÉS DE L'ECOTAXE 2013-2014



2014 : LA STAGNATION

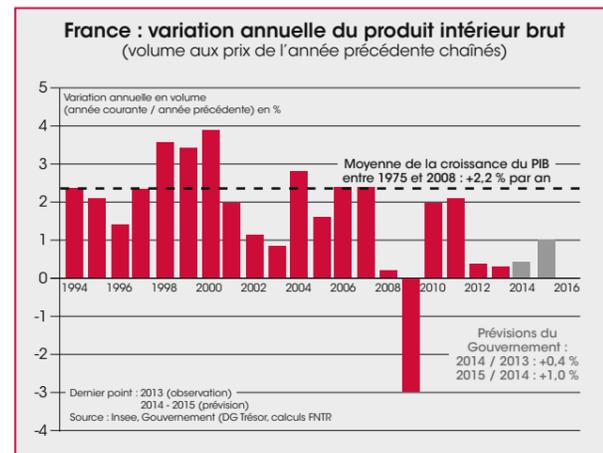
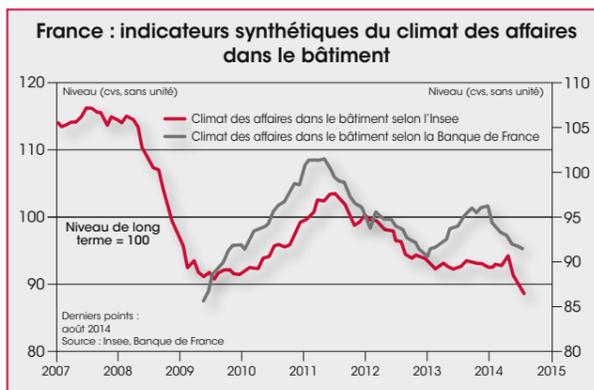
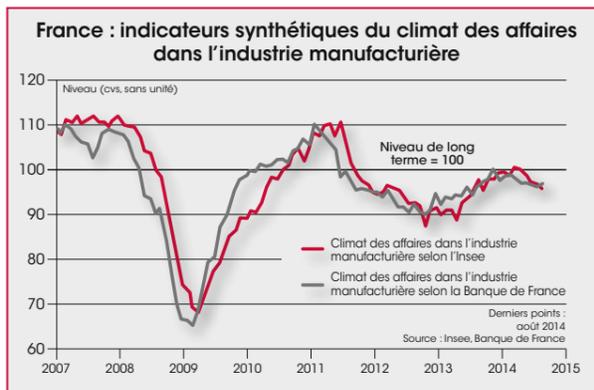
L'économie française est en stagnation. Entre 2012 et 2013, le Produit Intérieur Brut (PIB) a augmenté de 0,3 % alors qu'il augmentait en moyenne de 2,2 % par an entre 1975 et 2008. Dans ces conditions de détérioration de conjoncture économique, les prévisions d'activité pour le secteur en 2014 sont négatives.

L'économie française stagne

Entre 2012 et 2013, l'économie française a quasiment stagné. Cette stagnation pourrait continuer au cours de l'année 2014. En effet, à la rentrée de septembre, les autorités françaises ont revu à la baisse leur prévision initiale de +1 % de croissance. Le gouvernement ne s'attend plus qu'à une hausse modérée du PIB d'environ 0,4 % par rapport à 2013.

Depuis la fin du 1^{er} trimestre 2014, la situation conjoncturelle de l'industrie manufacturière et du bâtiment (hors travaux publics), deux secteurs de débouchés importants pour les entreprises du transport routier de marchandises (TRM) français pour compte d'autrui, est défavorable. Les indicateurs

synthétiques du climat des affaires de l'Insee et de la Banque de France dans ces secteurs sont tombés au-dessous de leur niveau historique au début du printemps et ils ne cessent de baisser depuis.



Le bâtiment, grand pourvoyeur d'affaires pour le transport routier est un secteur qui connaît lui aussi des difficultés.

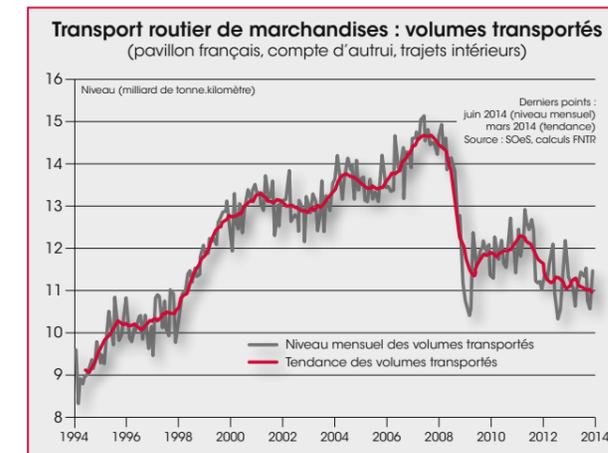
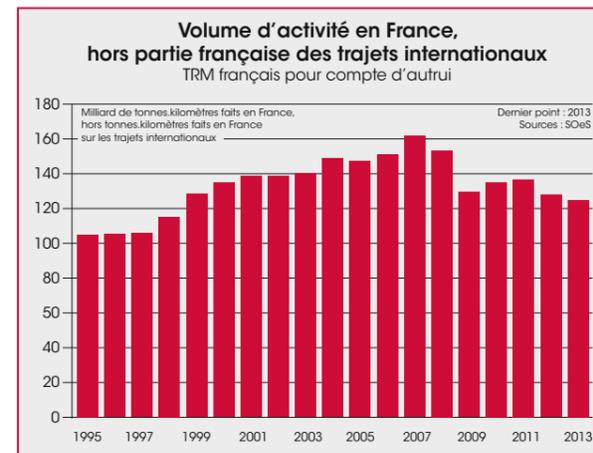
Vers une nouvelle baisse du volume d'activité ?

Selon les données du Service de l'Observation et des Statistiques du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (SOeS), le volume d'activité du secteur, mesuré en [tonnes.kilomètres], a diminué de 2,1 % entre 2012 et 2013. La FNTR anticipait une baisse de l'activité comprise entre 1,2 % et 1,9 %.

Au cours de l'année 2013, 124,4 milliards de [tonnes.kilomètres] ont été effectuées par les entreprises

du secteur. Entre 2007 et 2013, la « Grande crise » a détruit 23 % de l'activité du secteur.

La FNTR anticipait un nouveau repli de l'activité du secteur entre 2013 et 2014 (environ -0,9 %). Mais la baisse de l'activité en 2014 pourrait s'avérer plus forte si la détérioration de l'environnement macro-économique français, et notamment la dégradation de la conjoncture dans les secteurs français de l'industrie manufacturière et du bâtiment, se poursuivait jusqu'à la fin de l'année.



3 questions à

Franck Edeline,

Président de la Commission économique de la FNTR



Pourriez-vous présenter la Commission économique de la FNTR et ses objectifs ?

Notre Commission est ouverte à toutes les entreprises adhérentes de la Fédération, qu'elles soient TPE, PME, ETI ou grands groupes. Elle réunit tous les deux mois l'ensemble des professionnels qui souhaitent analyser les problématiques économiques du secteur. Les résultats de nos réflexions et de nos études alimentent directement le positionnement et l'action de la Fédération. La FNTR a développé de vrais outils d'analyse qui lui permettent de produire des documents qui sont devenus des références. Ainsi, une enquête de conjoncture en ligne est soumise chaque mois aux chefs d'entreprise. Les questions portent sur l'activité, les prix de vente, les coûts de revient, le parc en service, mais aussi leur moral... L'analyse permet ensuite la production de documents de référence telles la note de conjoncture à l'attention des adhérents ou FNTR Econews à destination de notre environnement, qui a aujourd'hui 1 an, et qui chaque mois offre une photo synthétique de l'économie de notre secteur.

Quelles sont ses principales actions ?

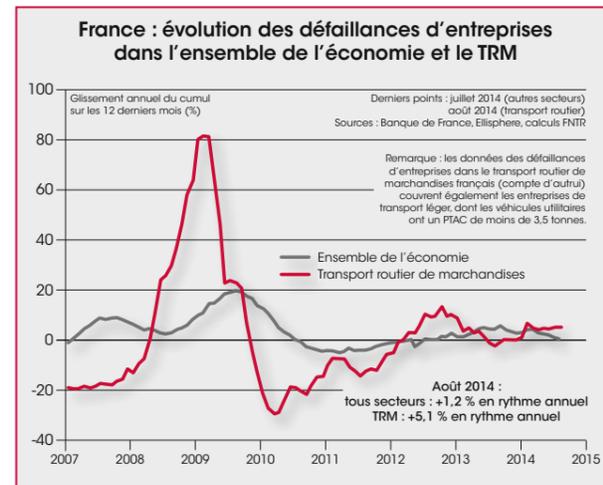
Au sein de cette Commission, nous analysons les situations conjoncturelles récentes et les tendances à court et moyen termes de l'économie française et de notre secteur. Un chef d'entreprise éclairé sur son environnement économique peut prendre de meilleures décisions pour son entreprise. Nous étudions aussi le tissu économique du TRM français et l'évolution des coûts de revient moyens des entreprises. Nos débats nous permettent enfin de soulever les problématiques économiques auxquelles doivent faire face les entreprises du secteur. Nous cherchons à en évaluer les effets pour dégager les pistes d'actions au sein de la Fédération.

Pourriez-vous citer l'exemple d'un dossier de travail en cours ?

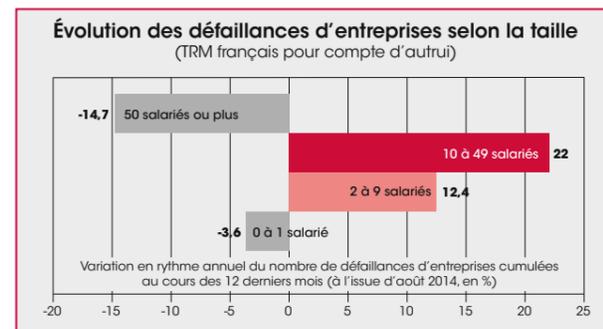
Dès l'automne 2013, la Commission s'est saisie de la problématique de la compétitivité de nos entreprises et a souhaité disposer d'un diagnostic fiable sur l'évolution du coût du travail dans notre secteur depuis dix ans. Un outil de simulation a été construit pour mesurer les évolutions du coût du travail ainsi que les impacts des allègements de charges consentis aux entreprises. Depuis la première réunion de l'année, les débats entre les participants à nos réunions nous ont permis de l'améliorer et les résultats de ces travaux devraient être connus au cours de l'automne.

Des défaillances d'entreprises qui pourraient s'accélérer

En 2013, le nombre des défaillances d'entreprises est resté quasiment stable par rapport à l'année précédente (+0,5 %, à 1 481 unités). Mais le recul possible du volume d'activité entre 2013 et 2014 pourrait causer une accélération des défaillances d'entreprises, certes moins élevée qu'au plus fort de la « Grande crise ». Ainsi, à l'issue du mois d'août 2014, le nombre cumulé des défaillances d'entreprises au cours des 12 derniers mois augmente de 5,1 % en rythme annuel. De plus, le rythme annuel d'augmentation des défaillances d'entreprises dans le TRM français est quatre fois supérieur à celui observé dans l'ensemble de l'économie française à l'issue d'août 2014 (+5,1 % contre +1,2 %).



Le tissu entrepreneurial le plus fragile est composé des entreprises employant entre 2 et 49 salariés. À l'issue du mois d'août 2014, le nombre cumulé au cours des 12 derniers mois des défaillances d'entreprises, employant entre 10 et 49 salariés, augmente de 22 % en rythme annuel, et celui des défaillances d'entreprises employant entre 2 et 9 salariés croît de 12,4 %.



LE DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ

Le pavillon routier français est confronté à un déficit de compétitivité par rapport à ses principaux concurrents européens. Que cela soit sur le marché intérieur ou sur le marché international, l'absence d'harmonisation européenne brouille les règles du jeu.

Une concurrence accrue

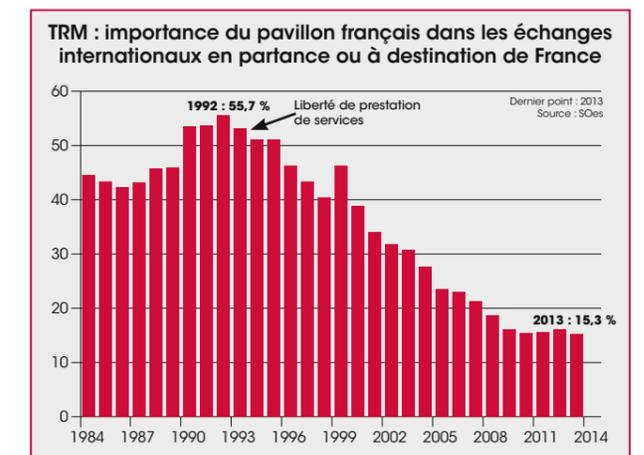
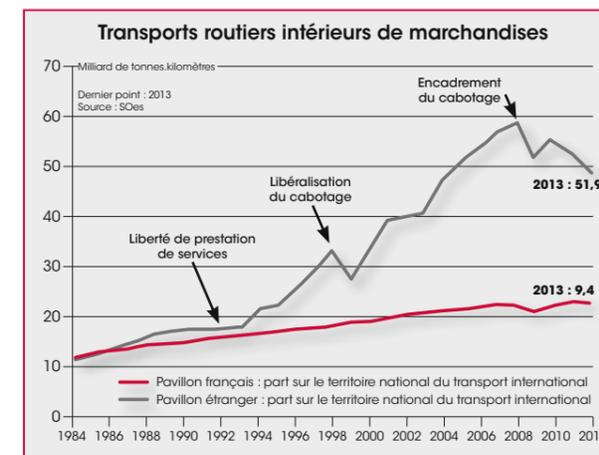
Le 1^{er} janvier 1993, l'activité à l'international du transport routier de marchandises a été libéralisée pour soutenir l'intégration européenne. Pour les sociétés françaises de transport, cette intégration s'est traduite par une concurrence étrangère sensiblement accrue.

La concurrence s'est en outre intensifiée avec les entrées dans l'Union européenne de pays à bas coût du travail, qui bénéficient de règles sociales peu contraignantes. Au regard de leurs coûts d'exploitation et de la faiblesse de leurs marges, les sociétés françaises de transport ne peuvent pas

s'aligner sur les tarifs de leurs concurrents étrangers. La part de marché des transporteurs français à l'international s'est en conséquence effondrée sur les vingt dernières années. En se basant sur les [tonnes.kilomètres] réalisées en France dans le cadre d'un transport international (en partance ou à destination du territoire français), la part des véhicules immatriculés dans l'hexagone est passée de 56 % en 1992 à 15 % en 2013.

Poids de l'activité internationale dans le TRM français

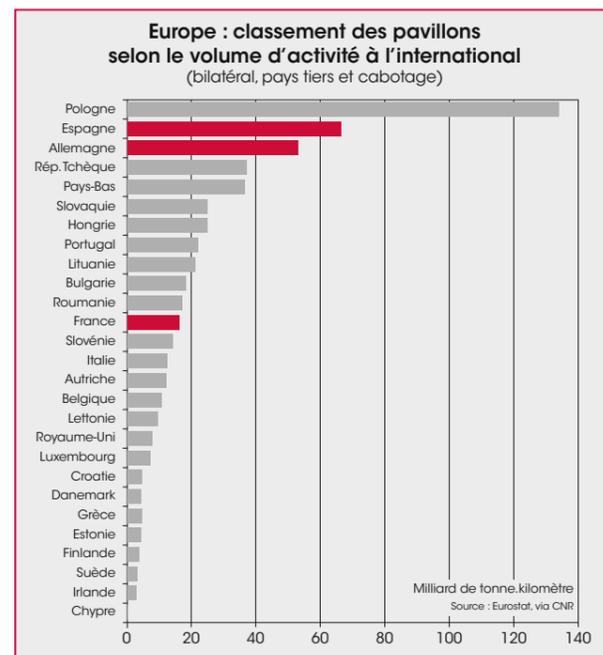
La France est l'un des pays européens où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs



est le plus faible. En 2010, seul un dixième des [tonnes.kilomètres] réalisés par le pavillon français l'était à l'international. À titre de comparaison, les pavillons allemand et espagnol réalisent respectivement 17 % et 33 % de leur activité à l'international.



L'activité internationale du pavillon français (9,3 %) apparaît sous développée au regard du poids de la France dans les échanges commerciaux européens (16 %).



Un coût du travail trop élevé

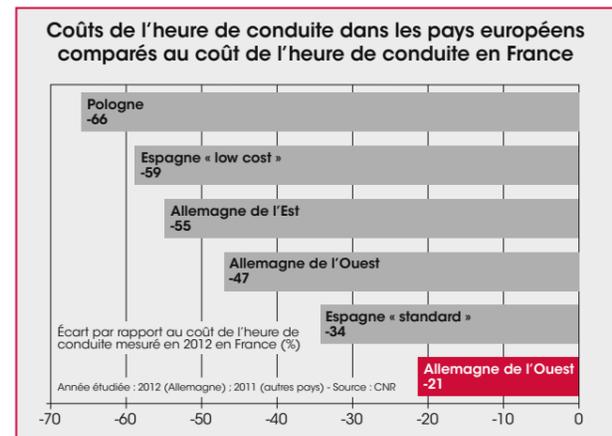
La France est l'un des pays où le salaire brut des conducteurs figure parmi les plus élevés d'Europe. Cependant, cela ne suffit pas à expliquer les écarts de coût du travail avec d'autres grands pays européens, comme l'Allemagne et l'Espagne où le salaire brut des conducteurs est également élevé.

En effet, d'après le Comité national routier (CNR), le salaire brut des conducteurs à l'international, employés en Allemagne de l'Ouest, est supérieur à celui de leurs homologues français (30000 euros en moyenne, contre 28668 euros en France). Les entreprises françaises supportent de fait un niveau de cotisations patronales et des frais de déplacement particulièrement importants. Ainsi, en dépit de salaires bruts relativement comparables à ceux observés en Allemagne de l'Ouest et en Espagne, le coût d'un conducteur à l'international est plus élevé en France que chez ses deux grands partenaires commerciaux.

En outre, compte tenu d'une réglementation française sur le temps de travail des conducteurs singulièrement contraignante, ces derniers réalisent en moyenne moins d'heures de conduite par an que leurs homologues européens (-15 % par rapport à l'Allemagne). En conséquence, le coût unitaire d'une heure de conduite est sensiblement plus fort pour un conducteur français que pour un conducteur étranger.

En France, une heure de conduite revient :

- Plus de 20 % plus cher que pour une entreprise d'Allemagne de l'Ouest ;
- Entre 45 % et 55 % plus cher que pour une entreprise espagnole ;
- Près de deux fois plus cher que pour une entreprise polonaise.



L'ÉVOLUTION DU PARC ROULANT

Retour sur l'enquête annuelle du CNR (Comité National Routier) concernant l'activité longue distance du TRM opérée par des entreprises françaises en compte d'autrui. En préambule de l'enquête CNR, le point sur les chiffres de la répartition du parc poids-lourds en France en 2014.

La situation du parc roulant de poids lourds

Pour limiter les émissions de gaz polluants, des réglementations européennes ont été prises depuis le début des années 1990. Ces normes « Euro » imposent des valeurs limites d'émissions des oxydes d'azote (NOx), du monoxyde de carbone (CO), des hydrocarbures (HC) et des particules.

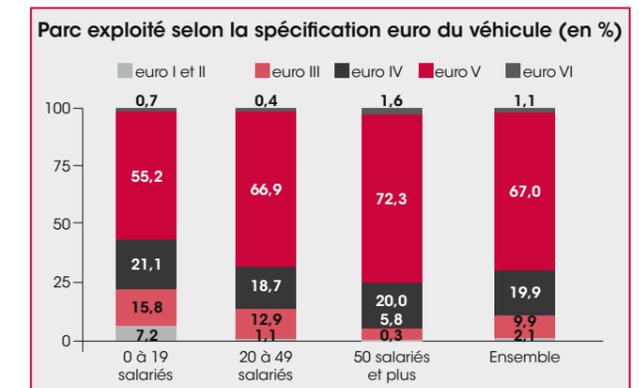
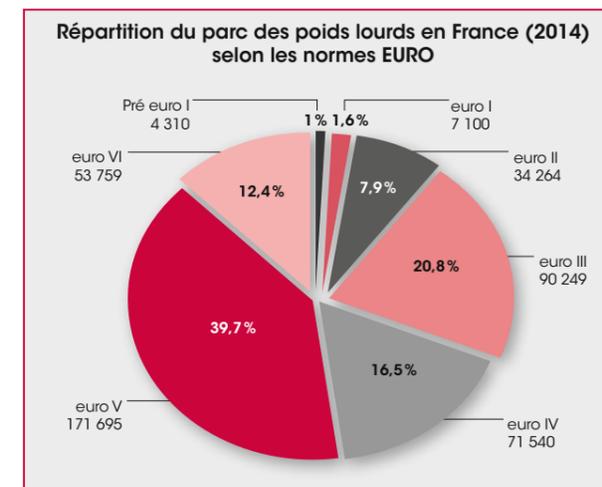
Le parc roulant français de poids lourds est essentiellement composé de véhicules diesel aux normes d'émissions euro moins exigeantes que celles applicables aux véhicules neufs depuis le 1^{er} janvier 2014. La crise économique a fortement ralenti le rythme des investissements des entreprises. On remarque ainsi que l'âge moyen du parc est progressivement passé de 5 ans en 2007 à 5,5 ans en 2011 et 6,7 ans en 2013.

Au 1^{er} janvier 2014, le parc de poids lourds était composé à 56 % de véhicules aux normes euro IV et V. Or, les véhicules euro IV émettent 13 fois moins de particules et 12 fois moins d'oxydes d'azote qu'un véhicule classé en euro III. Selon les projections du SOeS, les véhicules euro II et III devraient représenter encore 18 % du parc français en circulation en 2015.

L'enquête du CNR Le panel

Les données statistiques présentées ci-dessous portent sur la seule famille des ensembles articulés 40 tonnes, tracteurs + semi-remorques, exploités en longue distance.

Les 2/3 du parc 40T exploités en longue distance répondent à la norme euro V, norme en vigueur pour les véhicules neufs au moment de l'enquête. La part de la norme euro V progresse significativement en 2013 : + 14,5 points par rapport à 2012.



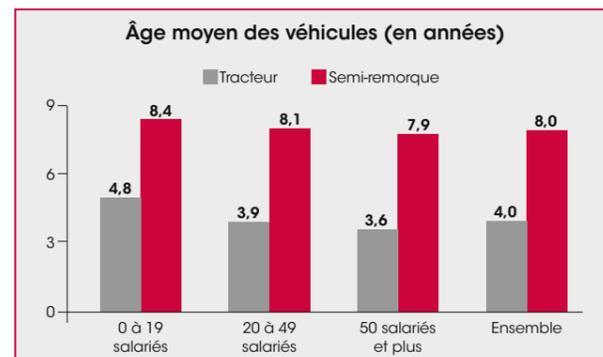


Le président Jean-Christophe Pic lors des vœux 2014 de la FNTR, un rendez-vous important pour la Fédération.

Certaines entreprises de TRM ont anticipé le renouvellement de leurs véhicules en 2013, pour retarder l'acquisition future de tracteurs euro VI, synonyme de surcoûts. La norme euro V est plus représentée dans les grandes entreprises : 72,3 % des véhicules répondent à cette norme, pour seulement 55,2 % dans les entreprises de 0 à 19 salariés et 66,9 % dans celles de 20 à 49 salariés. Un nombre infime d'entreprises enquêtées exploite des tracteurs euro VI en 2013.

Âge moyen des véhicules

L'âge des véhicules décroît avec l'effectif. L'écart entre les classes extrêmes est de +/- 1,2 an pour les tracteurs et de +/- 0,5 an pour les semi-remorques. Les entreprises de 50 salariés et plus développent des stratégies de renouvellement plus rapides, du fait de leur capacité d'investissement plus importante. Ce



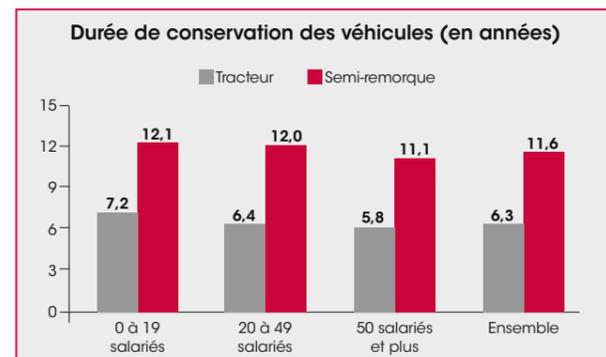
sont elles aussi qui font le plus appel à la location financière, mode de renouvellement plus court que les autres.

Durée de conservation des véhicules

La durée de conservation dépend principalement du mode de financement des véhicules. Le crédit-bail ou l'emprunt permettent aux entreprises d'exploiter les véhicules après le financement, ce qui n'est pas le cas, par définition, de la location financière.

En 2013, on observe une augmentation de la part de la location dans le financement des tracteurs, qui passe de 13,7 % en 2012 à 16,6 % en 2013.

L'âge et la durée de conservation des semi-remorques restent, comme tous les ans, significativement supérieurs à ceux des tracteurs.



Renouvellement et financement

Le taux de renouvellement des tracteurs progresse passant de 16 % en 2012 à 18,5 % en 2013.

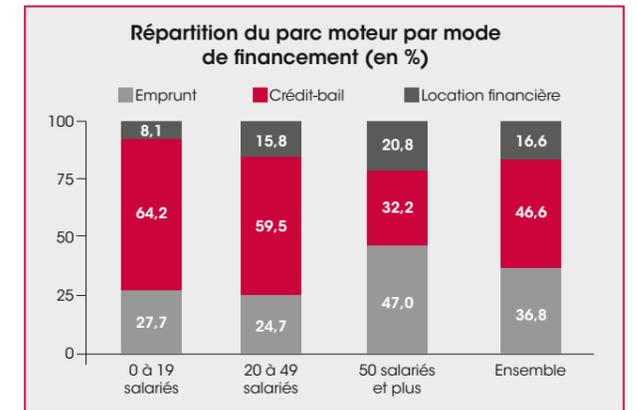
De manière générale, le taux de renouvellement des tracteurs est significativement plus important que celui des semi-remorques. L'usure des tracteurs génère, à partir d'un certain seuil d'exploitation ou de conservation, des surcoûts de maintenance exponentiels, grevant anormalement la rentabilité des véhicules. Sauf accidents imprévus, l'usure mécanique des semi-remorques se limite à l'entretien courant (freins, plancher, rideaux...), dont les coûts sont d'une ampleur bien inférieure à ceux, par exemple, de l'entretien-réparations de la chaîne cinématique d'un tracteur.

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Tracteur	16,5	16,4	20,4	18,5 %
Semi-remorque	4,2	6,8	6,3	5,9 %

Répartition par mode de financement

Le mode de financement principal des véhicules sur l'ensemble de l'échantillon est le crédit-bail. Il représente 46,6 % des financements. La location financière est aujourd'hui une pratique minoritaire, alors qu'elle représentait 44 % des financements en 2000.

Pour les entreprises de 50 salariés et plus, la part de l'emprunt est importante avec 47 % des financements. Les entreprises des deux premières classes d'effectifs privilégient nettement le crédit-bail pour financer leurs véhicules.



Le recours à la location croît avec l'effectif. Les entreprises de 50 salariés et plus financent leurs tracteurs par la location.

Le mode de financement des véhicules dépend aussi de l'organisation de l'entreprise et de son appartenance (ou non) à un groupe. Les groupes comportent souvent des entités spécialisées, qui mettent des ensembles articulés à la disposition des autres filiales du groupe, via des contrats de location. Le recours à la location est, de ce fait, significativement plus fréquent pour les entreprises membres d'un groupe.

	Entreprises membres d'un groupe	Entreprises indépendantes	Ensemble
% de la location dans le financement d'un tracteur	38,9 %	11,1 %	16,6 %
% de la location dans le financement d'une semi-remorque	47,6 %	2,3 %	9,0 %

Les modes de financement, définition de la Banque de France

Emprunt

Opération consistant pour une personne physique ou morale à solliciter d'un établissement de crédit la mise à disposition d'une somme d'argent pour une durée et à un taux déterminés. Cette opération est matérialisée par un contrat conclu entre l'emprunteur et le prêteur.

Crédit-bail

C'est un contrat de location d'un bien pour une durée déterminée et irrévocable, souscrit entre une entreprise (crédit-preneur) et une banque ou un établissement spécialisé (crédit-bailleur), assorti d'une promesse unilatérale de vente (option d'achat) à son échéance. En effet, à l'issue de la période de location, le crédit-

preneur peut opter pour l'acquisition du bien loué. Il peut également renouveler le crédit-bail ou restituer le bien au crédit-bailleur (dans ce cas le contrat de crédit-bail prend fin).

Location financière

La location financière est une opération de location sans option d'achat. L'entreprise ne dispose pas de la faculté d'acquiescer le bien loué après une période d'utilisation donnée. C'est l'absence d'option d'achat qui différencie la location financière du crédit bail. Le contrat de location financière est un contrat de location qui porte sur une période irrévocable. Enfin, la location financière n'est pas soumise à la réglementation bancaire.

LE COMPTE PÉNIBILITÉ EN MARCHÉ

L'entrée en vigueur du compte pénibilité est fixée au 1^{er} janvier 2015. La Profession s'est mobilisée sur ce dossier particulièrement engageant pour les entreprises du secteur.

Un compte pénibilité pour quoi faire ?

La loi portant réforme des retraites du 20 janvier 2014 a créé un compte personnel de prévention de la pénibilité. Ce compte pénibilité est destiné à permettre aux salariés exerçant une activité pénible d'acquérir des points, portés sur un compte, en fonction de leur exposition à certains seuils de

« Chaque année, l'employeur devra remplir une fiche d'exposition aux facteurs de pénibilité. »

pénibilité. Dix facteurs de pénibilité sont précisés dans la loi. Il s'agit de facteurs de risques purement physiques tels que mentionnés par le Code du travail : manutentions manuelles de charges, postures pénibles, vibrations mécaniques, agents chimiques dangereux,

activités exercées en milieu hyperbare, températures extrêmes, bruit, travail de nuit, travail en équipes successives alternantes, et travail répétitif.

Les points acquis par les salariés leur permettront de :

- suivre une action de formation en vue d'accéder à

un emploi non exposé ou moins exposé ;

- réduire leur durée du travail en maintenant leur niveau de rémunération grâce aux points acquis ;
- ou, à partir de 55 ans, financer un départ en retraite avant l'âge légal « normal ».

Le coût et son fonctionnement

Le premier axe du dispositif est son financement qui est exclusivement à la charge des entreprises, et ce par le biais de deux contributions distinctes. Il est ainsi prévu par la loi :

- une contribution générale pesant sur l'ensemble des entreprises ;
- une contribution additionnelle pesant sur les entreprises dont les salariés sont exposés soit à un facteur de pénibilité, soit à plusieurs facteurs de pénibilité.

Le second axe concerne le fonctionnement du dispositif. Il est prévu que l'employeur ait, annuellement, à remplir une fiche d'exposition aux facteurs de pénibilité permettant de déterminer les points auxquels peut prétendre le salarié.

LA PROFESSION LANCE UNE PÉTITION

LA PÉTITION DES CHEFS D'ENTREPRISE DU TRANSPORT ROUTIER CONTRE L'INSTAURATION DU COMPTE PÉNIBILITÉ LANÇÉE PAR LA FNTR, TLF, L'UNOSTRA ET LA CSD A ÉTÉ REMISE AU MINISTRE DES TRANSPORTS LE 2 JUILLET. EN RECUEILLANT PLUS DE 1500 SIGNATAIRES EN UN PEU MOINS D'UNE SEMAINE, CETTE PÉTITION A REMPORTE UN VIF SUCCÈS. PREUVE EN EST QUE L'INSTAURATION DE CE DISPOSITIF POSE UN VÉRITABLE PROBLÈME AUX ENTREPRISES. UN MOYEN AUSSI POUR LA PROFESSION D'APPORTER SON SOUTIEN AUX ORGANISATIONS INTERPROFESSIONNELLES FORTEMENT MOBILISÉES SUR UN SUJET AUSSI IMPACTANT POUR LES ENTREPRISES.



Réunion entre l'UFT et le médiateur pour débattre des difficultés de mise en œuvre du compte pénibilité en entreprise.

L'action de la FNTR et de l'UFT

La FNTR s'est fortement mobilisée, dès l'origine des travaux menés par les services de l'État sur le compte pénibilité, à deux niveaux : au niveau interprofessionnel (avec le MEDEF et la CGPME), et au niveau de la branche, avec l'UFT (Union des Fédérations de Transport) et les organisations partenaires membres de l'UFT.

La FNTR et l'UFT ont eu l'occasion, à plusieurs reprises, de rencontrer le médiateur, désigné par l'État, Michel DE VIRVILLE, pour procéder à une concertation avec les entreprises. La FNTR et l'UFT ont fortement insisté, lors de ces entretiens, sur plusieurs difficultés majeures résultant de ce mécanisme :

- le risque de perte de compétitivité liée à la mise en place d'une contribution financière supplémentaire ;
- le risque de créer une « usine à gaz » pour les entreprises, avec des modalités opérationnelles inapplicables ;
- le risque de disparition des politiques de prévention menées en entreprises par la multiplication de règles existant en matière de pénibilité (obligations de plans d'actions ou d'accords d'entreprises) ;
- le risque d'accroissement de contentieux entre entreprises et salariés, ainsi qu'entre entreprises et agents de contrôle.

Les modifications annoncées par l'État

Suite à la mobilisation des organisations interprofessionnelles (CGPME et MEDEF) et de la branche Transports (FNTR et UFT), l'État a décidé de modifier quelque peu le dispositif :

- l'entrée en vigueur du compte pénibilité : le gouvernement a annoncé un report partiel de la mise en œuvre de ce compte. Ainsi, seuls quatre des dix facteurs de pénibilité seront pris en compte, à partir du 1^{er} janvier 2015, dans la mesure de la pénibilité (travail de nuit, travail répétitif, travail posté, travail en milieu hyperbare, c'est-à-dire où la pression est supérieure à la pression atmosphérique).

Les autres facteurs ne seront pris en compte qu'à partir du 1^{er} janvier 2016.

- le financement du compte pénibilité : il pèsera toujours sur les entreprises, mais les taux ont été abaissés et leur mise en œuvre retardée.

Les dispositions réglementaires issues du décret du 9 octobre 2014 relatif au fonds de financement des droits liés au compte personnel de prévention de la pénibilité prévoient les taux de contribution suivants :

■ La contribution générale sera de 0,01 % des rémunérations brute des salariés et entrera en vigueur en 2017 ;

■ les contributions additionnelles sont doubles : un taux existe lorsque le salarié est exposé à un seul facteur de pénibilité, et un autre taux existe lorsque le salarié est exposé à plusieurs facteurs de pénibilité.

Dans le premier cas, le taux sera de 0,1 % pour les années 2015 et 2016, et de 0,2 % à compter de l'année 2017. Dans le second cas (poly-exposition du salarié), le taux sera de 0,2 % pour les années 2015 et 2016, et de 0,4 % à compter de l'année 2017.

La FNTR et l'UFT estiment que ces quelques aménagements, s'ils sont les bienvenus, ne règlent en rien les problématiques de sécurisation juridique des entreprises d'une part, de l'articulation entre ce mécanisme et les dispositifs existant en entreprises, ou au sein de la branche, d'autre part.

Le temps partiel

Le nouveau cadre juridique du temps partiel

La loi dite de « flexisécurité » du 14 juin 2013 a modifié le cadre juridique du temps partiel, en créant une durée minimale hebdomadaire de 24 heures pour les contrats de travail à temps partiel. Le législateur a cependant prévu certaines possibilités de dérogations, en particulier par voie d'accord de branche étendu.

L'action de la FNTR

La FNTR a sollicité, en partenariat avec l'Union-TLF, auprès de l'administration et des organisations syndicales une ouverture de négociations visant à la conclusion d'un accord de branche dérogatoire sur le temps partiel. Une réunion a pu se tenir au cours de laquelle les organisations syndicales ont immédiatement exprimé leur refus total d'entamer des négociations sur le thème du temps partiel.

La FNTR et l'Union-TLF ont déploré ce comportement syndical et souligné le peu d'empressement de l'administration à engager le dialogue social sur ce thème. À ce jour, aucune nouvelle tentative de discussion n'a été conduite.

3

questions à

Christine Clément,
Présidente de
la commission sociale
de la FNTR.



Le « compte personnel de prévention de la pénibilité » entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2015. Quelle est votre réaction face à cette décision ?

Dès le départ nous avons dénoncé l'usine à gaz que représentait le dispositif. Avec l'UFT nous avons travaillé pour éviter que l'entreprise soit une fois de plus pénalisée par un dispositif contraignant et trop complexe. Nous avons obtenu quelques avancées mais concernant les seuils, malgré certaines précisions, il nous faut être encore vigilant. Les seuils retenus devront être réalistes pour les entreprises. Évitions qu'ils n'aboutissent à considérer l'ensemble des métiers du transport comme des métiers pénibles.

Des actions peuvent-elles encore être menées pour changer des choses ?

Nous avons eu plusieurs RDV avec les services du ministère du travail et le médiateur pour tenter d'expliquer les problématiques liées à l'application du dispositif. La pression patronale a fait fléchir le Premier ministre qui a annoncé en juin un report partiel de la mise en place du compte pénibilité. Ce sont des premiers pas mais pour nous cela reste encore insuffisant. Nous le voyons bien, les premiers décrets ont été publiés mais en l'état actuel du cadre législatif et réglementaire, les réponses à nos interrogations n'existent pas. Il faut continuer le combat et exiger que des clarifications soient apportées. Se posera également au niveau de la branche la question de la création d'un référentiel de branche. Ce référentiel pourrait être un outil d'aide opérationnelle aux entreprises.

Vous êtes vous-même dirigeante d'une entreprise de transport, concrètement comment allez-vous procéder ?

Nous sommes en train d'élaborer un schéma pour la prise en compte de cette nouvelle charge réglementaire. Les difficultés sont nombreuses. En effet, il subsiste certaines zones floues. Pour les salariés jamais ou toujours exposés, la situation est simple mais, pour tous ceux qui sont occasionnellement exposés, la tâche est loin d'être aisée lorsque l'on est dans la zone des seuils.

LES FEMMES DANS LE TRANSPORT

Le secteur des transports est le premier secteur à signer un plan en faveur de la mixité des métiers.



Mercredi 16 juillet 2014, Najat Vallaud-Belkacem, ministre des Droits des femmes, de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, et Frédéric Cuvillier, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, M. Huart, Président de l'OPCA-Transports, Pôle emploi et les représentants des huit fédérations engagées dans ce plan, ont signé le premier plan sectoriel pour la mixité des métiers. Pour la première fois, l'ensemble du secteur des transports se mobilise pour développer la mixité des métiers en son sein. Bien qu'en progression, le taux de mixité des métiers dans ce secteur est encore faible. À travers ce plan, les partenaires souhaitent poursuivre leurs efforts en la matière, dans les branches du transport de marchandises, transport de voyageurs, transport public urbain et le transport maritime.

Le plan

Les partenaires réunis se sont donc engagés à :

- Travailler sur les représentations sexuées associées à certains métiers, en agissant dès l'orientation, par le biais d'interventions dans des établissements scolaires et universitaires, ou en accueillant des élèves et des équipes pédagogiques dans les entreprises.
- Sensibiliser les entreprises à l'intérêt d'adopter une stratégie de recrutement favorisant la mixité.
- Accompagner et outiller les entreprises pour l'intégration des nouveaux salariés, notamment en améliorant les conditions de travail et d'accueil au sein de l'entreprise (vestiaires distincts, ergonomie...).
- Veiller au respect de l'égalité en matière de politique salariale, de formation, de promotion et d'équilibre des temps de vie au cours de l'évolution professionnelle.

- Favoriser l'échange de bonnes pratiques dans le secteur, avec l'élaboration d'un kit égalité.

De son côté, l'État s'engage, en partenariat avec Pôle Emploi, à mener des actions en faveur de la mixité et de l'égalité professionnelle dans les métiers du transport auprès des demandeurs d'emploi. Pour chaque offre d'emploi, Pôle Emploi s'engage ainsi, lorsque cela est possible, à promouvoir auprès des entreprises l'ouverture à des candidatures issues des deux sexes.

Les chiffres

La part des femmes dans le transport :

- Transport routier de marchandises : 10 % de l'effectif total, seulement 3 % des conducteurs.
- Transport routier de voyageurs : 20 % de l'effectif total.
- Transport public urbain de voyageurs : 18,4 % de l'effectif total en 2013, contre 14,5 % en 2004. 16,3 % des conducteurs.
- Transport maritime : 5,9 % de femmes parmi les marins en activité (8,6 % dans le commerce, 3,5 % dans la pêche).

La FNTR, précurseur

Depuis quelques années, la FNTR, par le travail déployé dans différentes régions, est mobilisée sur le plan mixité. Des conventions de partenariat ont d'ailleurs été signées se concrétisant notamment par l'accompagnement des chefs d'entreprise dans l'adaptation du règlement intérieur et dans la préparation des équipes en place, la sensibilisation aux métiers via les forums de l'emploi dans les CCI et dans les établissements scolaires...

LES ZONES D'OMBRE DU TRAVAIL DE NUIT

Dans un arrêt du 11 mars 2014, la Cour de cassation a pris position sur la question du travail de nuit dans le transport routier de marchandises. L'enjeu est de taille pour le secteur et la FNTR poursuit ses démarches.

Problématique du travail de nuit

De manière très concrète, l'enjeu, pour les entreprises, est le suivant : l'entreprise peut-elle appliquer, en situation de travail de nuit, à ses salariés une durée de 12 heures de temps de service, ou est-elle cantonnée à utiliser la règle de 10 heures de temps de travail effectif ?

Le décret n°83-40 distingue en effet le temps de travail effectif et le temps de service, celui-ci se définissant comme le temps de travail effectif auquel s'ajoutent les heures d'équivalence.

Les dispositions du Code des transports et du Code du travail relatives au temps de travail ne font en revanche pas référence à la notion de temps de service, se bornant à évoquer, de manière générale, la notion de durée quotidienne du temps de travail.

Les entreprises s'opposent à la position de l'Administration du travail consistant à exclure la possibilité de recourir, en situation de travail de nuit, à une durée de 12 heures de temps de service (mais qui respecte la durée maximale de 10 heures de temps de travail effectif). L'Administration du travail justifie les verbalisations en soutenant que la directive européenne 2002/15 prévoit une durée de travail quotidienne de 10 heures, qu'aucune dérogation à cette durée n'est prévue par les dispositions nationales et qu'aucune

différenciation entre temps de travail effectif et temps de service n'existe.

La position de la Cour de cassation

Dans un arrêt du 11 mars 2014, la Cour de cassation a pris position sur cette question du travail de nuit dans le transport routier de marchandises. Elle confirme la décision de la Cour d'appel qui avait condamné une entreprise pour dépassement des durées maximales de travail autorisées en matière de travail de nuit. Implicitement le raisonnement suivant est validé :

« La définition française du temps de travail est différente de celle du droit européen. »

il ne serait pas possible d'appliquer aux situations de travail de nuit la notion de temps de service, car le décret n°83-40 n'envisage pas explicitement cette possibilité.

Les conséquences

La Profession a toujours considéré que, compte tenu des spécificités juridiques du secteur, il convenait d'appliquer les notions de temps de service à la fois aux situations de travail de jour et aux situations de travail de nuit (en application du principe selon lequel, sur le plan pénal, tout ce qui n'est pas interdit est permis). Il apparaît que la première prise de position de la Cour de cassation n'est pas favorable aux entreprises sur cette problématique.



Les représentants régionaux et départementaux de FNTR et TLF se sont retrouvés pour la première réunion commune le 22 octobre.

Il est donc recommandé aux entreprises de se mettre en conformité avec la position adoptée par la Cour de cassation, dès l'instant où cela leur est techniquement possible.

Argumentaire de la FNTR

À supposer la position de la Cour de cassation maintenue, les problèmes pour les entreprises n'en sont que plus importants :

- aucune disposition ne fixe la durée du travail maximale hebdomadaire, mensuelle ou trimestrielle soit pour les conducteurs travaillant exclusivement de nuit, soit pour ceux travaillant partiellement la nuit, soit pour ceux qui travaillent parfois de jour et parfois de nuit.

Il paraît difficile d'appliquer la notion de temps de service quand le salarié travaille totalement de jour, et ensuite la notion de temps de travail effectif lorsqu'à un autre moment de la semaine ou du mois, il travaille totalement ou partiellement de nuit.

- l'arrêt ne traite pas des contradictions entre la durée du travail au sens du droit français et la durée du travail au sens du droit européen. La Directive 2002/15, si elle évoque bien la durée de 10 heures

prend en considération une définition du temps de travail qui n'est nullement la définition nationale, dans la mesure où la définition française exclut de son champ les temps dits de disponibilité prévus par la réglementation européenne. En outre, la notion française de temps de service inclut des heures d'équivalence, ce qui n'est pas le cas de la Directive européenne.

Au-delà de ces considérations, la Profession rappelle que la problématique de la clarification des règles relatives au travail de nuit constitue un élément important de la compétitivité des entreprises.

Position de la FNTR

Pour la FNTR, la problématique du travail de nuit constitue un aspect essentiel du fonctionnement des entreprises du transport routier de marchandises, et il est fondamental que les spécificités du secteur en la matière soient prises en considération afin de préserver le fonctionnement normal des entreprises et leur compétitivité.

La FNTR entend en conséquence poursuivre son action auprès des pouvoirs publics afin que puisse être clarifiée la situation juridique sur le travail de nuit.

CONTRE LA CONCURRENCE DÉLOYALE

La loi concernant la lutte contre le « dumping social » et la concurrence sociale a été publiée au Journal Officiel le 11 juillet 2014 pour une entrée en vigueur immédiate. Des éclaircissements s'imposent.

Ce que dit le texte

La proposition de loi relative à la sous-traitance et à la lutte contre le dumping social et la concurrence déloyale vise à renforcer la responsabilité des donneurs d'ordre en matière de sous-traitance, notamment quand le prestataire est établi hors de France. La responsabilité conjointe entre donneurs d'ordres et sous-traitants pour le paiement du salaire minimal s'impose à tous secteurs (excepté l'agriculture) et à toutes les chaînes de sous-traitance, et aux entreprises qui font appel à des sociétés de travail temporaire.

En cas de détachement temporaire en France de travailleurs par un employeur établi à l'étranger, le donneur d'ordre ou maître d'ouvrage a l'obligation, préalablement au détachement, de vérifier auprès de son cocontractant que celui-ci respecte effectivement ses nouvelles obligations légales.

S'il s'avère en cas de contrôle administratif que le cocontractant a violé ces obligations, la simple omission de cette vérification entraînera pour le client l'application d'une amende administrative.

Bien que toutes les précisions relatives aux sanctions ne soient pas connues à ce jour (des décrets

ultérieurs sont à paraître), force est de constater que les logiques de sanctions sont renforcées.

Cabotage et repos hors cabine

Cette loi contient deux dispositions qui donnent au texte législatif une nette coloration transport routier.

« La loi française interdit le repos hebdomadaire normal du conducteur dans la cabine. »

La première disposition prévoit l'extension des règles du cabotage aux véhicules de moins de 3,5 tonnes.

La seconde disposition intéressant directement le secteur du transport routier renforce l'interdiction

pour un conducteur routier de prendre son repos hebdomadaire normal dans la cabine du véhicule. Il s'agit d'un rappel du règlement européen sur le temps de conduite et de repos qui n'autorise le repos en cabine du conducteur que dans deux cas précis : le repos journalier et le repos hebdomadaire réduit.

Mais la loi française innove en prévoyant que cette interdiction sera pénalement sanctionnée par la mise en place d'un délit (peine maximale d'un an d'emprisonnement et de 30000 euros d'amende).



Plusieurs fois dans l'année, la FNTR réunit les secrétaires généraux du réseau FNTR pour aborder les problématiques du TRM.

L'action de la FNTR Concernant le détachement

La FNTR a souligné tout au long des travaux parlementaires qu'il convenait d'éviter de stigmatiser les entreprises, d'alourdir excessivement les contraintes administratives et les sanctions.

La FNTR a également insisté sur la nécessité de bien dissocier les notions de sous-traitance, de détachement et de cabotage, qui sont parfois confondues par les services administratifs, voire par les tribunaux, ce qui constitue un facteur d'insécurité juridique pour les entreprises.

S'agissant des dispositions spécifiques au secteur du transport routier, l'action et le positionnement de la FNTR sont différenciés.

Le premier point, qui prévoit l'extension des règles du cabotage aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, constitue l'aboutissement d'un long travail de la FNTR auprès des pouvoirs publics pour que cette solution soit adoptée.

La FNTR a toujours combattu la concurrence déloyale et a toujours estimé qu'il convenait de se situer dans une logique de régulation du marché. En conséquence, la FNTR considère que l'extension des règles du cabotage au transport léger est positive.

Concernant le repos hors cabine

Le second point, qui concerne la prise de repos hors cabine, continue de mobiliser la FNTR qui a exprimé, depuis l'origine des travaux parlementaires, ses plus vives réserves concernant les modalités pratiques de mise en œuvre de la mesure. La FNTR a fermement rappelé aux pouvoirs publics qu'il ne pouvait être question de mettre en place des sanctions pénales sans s'assurer que les entreprises aient les moyens d'exécuter leurs obligations.

Or, à ce jour, la FNTR n'a pu obtenir de la part des services de l'État les précisions pratiques concernant les modalités opérationnelles du dispositif (en termes de responsabilité, de contrôles, de sanctions, de preuves, d'infrastructures ou d'accords d'assurances).

La FNTR poursuit l'action engagée afin d'obtenir les garanties assurant le fonctionnement normal des entreprises de transport et d'éviter des dispositifs qui s'avèreraient, sur un plan pratique, parfaitement inapplicables.

À cet égard, la FNTR entend participer aux réunions avec les différents services concernés de l'administration afin de clarifier un certain nombre de points sur la problématique de la prise du repos hebdomadaire normal du conducteur routier en dehors de la cabine.

DÉBUT DE RÉNOVATION

Le constat est partagé par l'ensemble des partenaires sociaux : la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transport datant du 21 décembre 1950 a besoin d'un sérieux coup de neuf.

État des travaux

Depuis le mois de septembre 2011, un travail de réécriture de la convention collective a donc été initié. Il concerne tous les aspects de la convention.

Les dispositions communes

Les partenaires sociaux ont, dans un premier temps, 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, claire et compréhensible, les dispositions existantes, en abrogeant les dispositions obsolètes ou illicites. La trame de la convention collective proposée par l'UFT a été acceptée par les organisations syndicales. Puis l'UFT et la FNTR se sont attachées à rédiger les différents chapitres portant sur les dispositions communes qui font l'objet d'un consensus verbal.

La FNTR et l'UFT ont établi une liste des points en attente de négociation : il s'agit du cadre juridique du dialogue social (problématiques de la prise en charge de la participation des représentants syndicaux aux réunions paritaires et du financement du dialogue social), de la durée des périodes d'essais, de questions liées à la modification du contrat de travail, et des jours exceptionnels payés pour événements familiaux (les dispositions conventionnelles actuelles sur ces jours étant devenues illicites).

L'ouverture des négociations portant sur ces différents points était prévue pour le mois de septembre 2014.

Les classifications conventionnelles

Les classifications de la CCNTR n'ont fait l'objet d'aucune rénovation depuis 1973. Un travail

portant sur la modernisation des classifications conventionnelles a donc commencé avec les organisations syndicales et ce, à l'initiative de la FNTR et de l'UFT.

Le but poursuivi est de remplacer les grilles PARODI, qui sont de simples listes d'emplois rigides, sans descriptif très précis, en face desquels sont placés des coefficients salariaux, par des critères classant (exemple : l'autonomie/initiative, le niveau de responsabilité, la technicité du poste, la formation/expérience...).

Cette méthode est aujourd'hui la plus courante dans les CCN des différentes branches, et est aussi plus souple pour les entreprises.

La FNTR a présenté, il y a plusieurs mois de cela, un premier document de travail aux organisations syndicales. Celles-ci se sont montrées intéressées par le document et l'ont accueilli plutôt favorablement. À ce jour, cependant, les organisations syndicales n'ont pas adressé aux organisations patronales de réflexions circonstanciées relatives à l'évolution des classifications conventionnelles.

L'action de la FNTR et de l'UFT

Quel que soit l'aspect des discussions portant sur la convention collective, l'UFT et la FNTR ont été, depuis le début des travaux en 2011, force de proposition de manière permanente.

La FNTR considère la thématique de l'évolution des classifications conventionnelles comme prioritaire, et a engagé des démarches auprès de l'administration ainsi que des organisations syndicales afin que les travaux en la matière puissent reprendre le plus rapidement possible.

Un CFA révisé

Qu'est-ce que le CFA ?

Le principe du congé de fin d'activité (CFA) a été créé par le protocole du 29 novembre 1996, signé entre les différentes organisations professionnelles et syndicales, ainsi que par l'État. En TRM, c'est l'accord du 28 mars 1997 qui a, concrètement, créé le dispositif.

Ce dispositif consiste à permettre aux conducteurs de cesser de travailler sous certaines conditions dès 57 ans. Le financement du CFA se répartit entre la Profession et l'État. S'agissant du FONGECFA Transports (activités de transport de marchandises, transport de fonds et de valeurs, et déménagement), il est ainsi établi : 2 % du salaire brut, hors frais professionnels dont 60 % à la charge de l'employeur.

L'enjeu : sauver le dispositif

Les différentes modifications introduites dans l'accord CFA pour faire face à l'évolution de la législation sur les retraites ont abouti à un déficit du FONGECFA. Les partenaires sociaux ont donc dû engager des négociations afin de pérenniser le CFA.

L'action de la FNTR et de l'UFT dans les négociations

La FNTR et l'UFT ont été force de proposition en permanence afin de trouver un accord qui puisse assurer la pérennité du dispositif.

L'idée a consisté à accepter le principe d'une augmentation du taux de cotisations, en contrepartie d'un durcissement des conditions d'accès au bénéfice du CFA.

Le résultat : les deux accords du 11 mars 2014

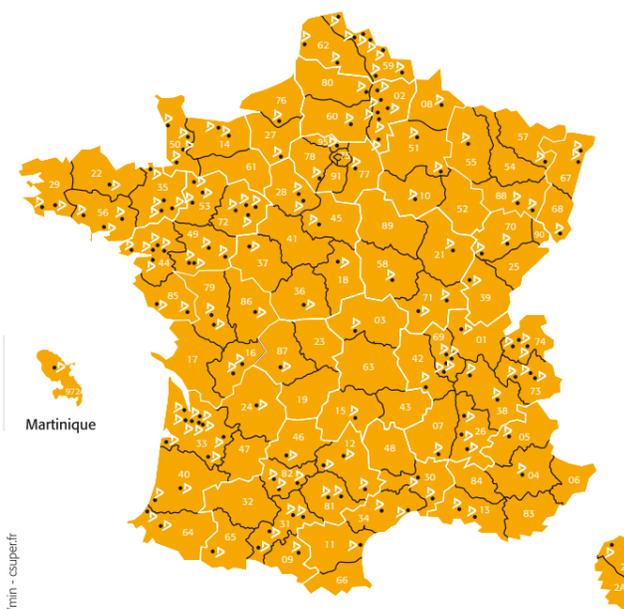
En dépit de négociations très délicates, la FNTR et l'UFT sont parvenues à faire accepter aux organisations syndicales la signature de deux accords majoritaires concernant les conditions d'accès au bénéfice du CFA. Ces accords prévoient les 4 points suivants :

- la suspension de la dérogation des « carrières longues » ;
- l'augmentation de 25 à 26 ans du nombre d'années d'exercice du métier de conducteur ;
- le plafonnement du montant de l'allocation de congé de fin d'activité à 1 fois le plafond annuel de la Sécurité sociale au lieu de 1,5 fois ;
- l'obligation d'assurer la contrepartie d'embauche par du personnel conducteur (donc cotisant) et non sédentaire.

Les organisations patronales ont, en conséquence, donné leur accord pour l'augmentation du taux de cotisations de 2 % à 2,8 % (soit 1,68 % à la charge des entreprises, et 1,12 % à la charge des salariés), la mesure prenant effet au 1^{er} janvier 2014.

CONTRÔLE TECHNIQUE POIDS LOURD

Notre préoccupation au quotidien, vous faciliter le contrôle : proximité et services.



1^{er} réseau présent sur les 22 régions de France

Avec 130 centres spécialisés DEKRA. Le réseau réalise plus de 400 000 contrôles par an. Tous nos centres sont accrédités COFRAC.

Les services réservés aux professionnels

- Un logiciel « CT Analyst » pour consulter et imprimer vos PV en ligne, suivre les taux de contre-visite et connaître les défauts majeurs et récurrents de votre flotte avec un comparatif national,
- La réduction du temps d'immobilisation de vos véhicules par la mise à disposition de semi-remorques chargées, et une offre combinant un contrôle technique et un contrôle équipements de levage,
- Le statut de client en compte qui permet de bénéficier de la facturation centralisée et de la création d'un numéro d'identification valable dans tous nos centres,
- Des plages horaires réservées pour présenter vos véhicules,
- Le rappel des échéances de validité des contrôles de vos véhicules,
- Un service clients dédié pour vous accompagner tout au long du process,
- Une formation initiale homologuée.

Nous contacter : • 0892 70 14 15*
• www.dekra-pl.com



LA RÉFORME DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

De nombreux décrets précisant la loi du 5 mars 2014 sur la réforme de la formation professionnelle devaient paraître cet automne. Une loi qui bouleverse le paysage de la formation.

Les principales dispositions

Les points clés de la loi sont la création d'un compte personnel de formation (CPF), la réforme du financement de la formation professionnelle et l'évolution du rôle des OPCA, ainsi que la mise en place d'entretiens professionnels spécifiques.

Le compte personnel de formation

Ce compte (qui se substitue au DIF, qui disparaît) sera ouvert à toute personne à partir de 16 ans qui entre dans la vie professionnelle jusqu'à sa retraite. Au titre des périodes d'activité, le compte sera alimenté de 24 heures par an jusqu'à l'acquisition de 120 heures puis de 12 heures par an jusqu'à un maximum de droits acquis de 150 heures.

Un abondement supplémentaire de 100 heures sera accordé au salarié qui, dans les entreprises de plus de cinquante salariés, n'a pas eu les entretiens professionnels auxquels il a droit et n'a pas bénéficié d'au moins deux mesures parmi les trois catégories suivantes :

- actions de formation
- progression, salariale ou professionnelle
- acquisition d'éléments de certification, par la formation ou par la validation des acquis de l'expérience

Le compte pourra également être abondé par accord d'entreprise, de branche ou par le biais d'un accord conclu par les représentants des salariés et

« 44 t » : ce n'était pas gagné d'avance

Conformément aux demandes de la Profession les véhicules de normes euro III et euro IV pourront circuler à 44 tonnes une année supplémentaire.

Pourquoi cette demande ?

En 2013, les camions de norme euro III représentaient encore 25 % du parc en circulation, contre 41 % pour les poids lourds de norme euro V. Ils devraient encore représenter 18 % du parc en 2015.

La crise économique ayant ralenti le rythme des investissements des TPE et PME, le nombre de poids lourds potentiellement concernés par la mesure reste important. L'objectif est donc de donner un coup de

pouce aux entreprises qui se trouvent dans l'incapacité de renouveler leur flotte de véhicules.

L'arrêté du 28 juillet 2014 a modifié celui du 4 décembre 2012, dit « arrêté 44 tonnes » comme suit :

Un véhicule dont la date de 1 ^{re} mise en circulation est postérieure au :	Est autorisé à circuler à 44 tonnes jusqu'au :
1 ^{er} octobre 2001	30 septembre 2015
1 ^{er} octobre 2006	30 septembre 2018
1 ^{er} octobre 2009	Pas de date limite



La FNTR au cœur des débats des 4^{es} assises du transport et de la logistique organisées par Carcept-Prev en septembre 2014.

des employeurs signataires de l'accord constitutif d'un OPCA interprofessionnel. Des abondements autres pourront être réalisés par certains organismes (État, régions, AGEFIPH...).

Le législateur a en revanche entendu restreindre sensiblement le champ des formations susceptibles d'être éligibles au CPF. Désormais, les formations éligibles seront celles définies par décret, celles permettant de mettre en œuvre la validation des acquis de l'expérience ou concourant à une certification de qualification professionnelle figurant sur une liste définie par les partenaires sociaux.

Les entretiens professionnels

Tous les salariés, dans toutes les entreprises, bénéficieront d'un entretien, et ce tous les 2 ans, consacré à ses perspectives d'évolution professionnelle, notamment en termes de qualification et d'emploi, et non sur une évaluation de son travail.

Distinct de l'entretien d'évaluation, il remplace les différents entretiens et bilans en entreprise existants et sera systématiquement proposé à l'issue d'un congé (maternité, parental d'éducation, sabbatique, arrêt maladie...). Cet entretien professionnel donnera lieu

à une formalisation écrite dont le modèle pourra être fourni par l'OPCA.

Tous les six ans, cet entretien permettra à l'employeur de faire, avec chaque salarié, un « état des lieux récapitulatif » de son parcours professionnel dans l'entreprise. Il s'agira d'apprécier s'il a suivi au moins une action de formation, acquis des éléments de

« Tous les 2 ans, tous les salariés de toutes les entreprises bénéficieront d'un entretien professionnel. »

certification par la formation ou par une validation des acquis de son expérience ou bénéficié d'une progression salariale ou professionnelle.

À défaut d'entretien durant six ans et d'au moins deux des trois critères, le salarié pourra bénéficier d'un

« abondement correctif » de son compte personnel de formation égal à 100 heures.

La réforme du financement

Les différentes obligations actuelles de financement de la formation professionnelle sont remplacées par une « contribution unique et obligatoire » de 0,55 % dans les TPE et de 1 % dans les entreprises de plus de dix salariés.

Ce nouveau système supprime l'actuelle obligation fiscale de 0,9 % de la masse salariale sur le plan de formation.

L'action de la FNTR

La FNTR entend tout mettre en œuvre pour que soient mises en place, au niveau de la branche, les dispositions qui permettront de sécuriser l'environnement juridique des entreprises.

La FNTR a ainsi engagé, depuis plusieurs mois, des travaux visant à assurer la conformité de l'accord de branche sur la formation professionnelle (datant du 1^{er} février 2011) aux nouvelles dispositions légales.

L'enjeu de la négociation de branche à venir sera extrêmement important : en l'absence de nouvel accord, les spécificités du transport disparaîtraient et la branche serait soumise aux dispositions nationales interprofessionnelles.

En outre, la FNTR travaille sur un autre point essentiel de la réforme : la prise en charge des formations

obligatoires, nombreuses dans le secteur du transport routier. Le problème spécifique au secteur du transport routier est qu'il s'agit d'une profession réglementée, où les formations obligatoires ont une importance particulière et nécessitent par là-même un financement significatif.

La loi nouvelle octroie aux branches la possibilité de mettre en place une contribution conventionnelle supplémentaire au titre du financement de la formation continue. Une contribution conventionnelle pourrait permettre de pallier les difficultés de financement. La FNTR étudie actuellement, avec l'ensemble de ses partenaires, la faisabilité d'une telle option.

L'action de la FNTR s'effectue dans le cadre de l'UFT, en pleine coopération avec les autres organisations professionnelles partenaires.

Concernant les accords de branche, deux réunions de discussions avec les organisations syndicales se sont déjà tenues. Plusieurs dates ont été fixées d'ici à la fin de l'automne.

Modernisation des contrats-type

Le contexte

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 a prévu l'institution, par décrets, de contrats-type dont les clauses ont vocation à s'appliquer à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties.

Devant l'évolution des relations entre opérateurs économiques, l'administration a entendu procéder, en concertation avec les organisations professionnelles, à une modernisation de l'ensemble des contrats-type. L'idée est d'améliorer leur contenu, en modernisant leur rédaction et en précisant certains aspects susceptibles de sécuriser les relations juridiques entre partenaires commerciaux.

L'action de la FNTR

La FNTR a activement participé à l'ensemble des réunions relatives à la modernisation du contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur. Plusieurs professionnels se sont largement investis dans ces travaux. La FNTR a également mené plusieurs actions auprès de l'administration afin que ne soient pas décidées de modifications unilatérales ultérieures aux travaux menés par les organisations professionnelles, ce qui avait un temps été envisagé par les pouvoirs publics.



L'entrée en vigueur du contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur rénové

La version modernisée et plus claire du contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur a finalement fait l'objet d'un décret le 19 juin 2014. La nouvelle version du contrat-type est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2014. La FNTR, si elle n'est pas pleinement satisfaite de tous les points, se félicite néanmoins de l'aboutissement de ces travaux de qualité sur ce contrat-type.



EXIGEZ LA SEULE GARANTIE ORIGINE FRANCE

RENAULT TRUCKS DELIVER*

Renault Trucks est fier d'avoir obtenu le plus exigeant des labels pour les véhicules de ses gammes T, C, K et une partie de sa gamme D**.

Merci à tous nos talents français.



Découvrez tous nos véhicules conçus et fabriqués en France sur renault-trucks.fr

Renault Trucks SAS au capital de 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon - BVCert. 6098478.
*Renault Trucks tient ses engagements **D Cab 2,3 m wide et D Cab 2,1 m



LE TRANSPORT ROUTIER DANS L'EUROPE

Avec les élections de mai 2014, le paysage du Parlement européen a changé. Nouveaux Commissaires, nouveaux interlocuteurs. Mais les problématiques, elles, demeurent, et la FNTR continue d'œuvrer pour une meilleure harmonisation des conditions de concurrence.

Quoi de neuf en 2014 à Bruxelles ?

Depuis l'été, un nouveau Parlement européen a été élu. Il est différent des précédents tant la vague anti-européenne a été importante. Eurosceptiques et europhobes représentent aujourd'hui 20 à 25 % des 751 sièges. Leur influence reste néanmoins marginale. En effet, malgré des pertes significatives en nombre

de sièges, les trois principaux groupes politiques PPE (Centre droit) S&D (Socialistes) et ALDE (Libéraux) ont maintenu leur domination en conservant les 2/3 des élus ; la « grande coalition » de centre-droit/centre-gauche perdure donc et garde son leadership pour faire et défaire les majorités à Strasbourg. Depuis l'automne, une nouvelle Commission européenne



La FNTR rencontre régulièrement à Bruxelles ses homologues européens. Ici avec les représentants italiens de Confrtrasporto.

s'est mise au travail. Jean Claude Juncker s'est imposé comme patron en apportant des innovations. En particulier, il a nommé 7 vice-présidents qui auront autorité sur les autres pour affronter les grands défis de l'emploi, de l'économie numérique, de l'énergie et du climat, de l'approfondissement de l'Union économique et monétaire. Autre nouveauté, un premier vice-président sera en charge d'une meilleure régulation, autrement dit d'une législation moins tâtonnante.

Quoi de neuf en 2014 pour les dossiers du TRM ?

Tout d'abord du neuf avec de l'ancien :

- l'actualisation de la directive formation des conducteurs
 - l'actualisation de la directive transport combiné,
 - l'actualisation des règlements du paquet routier (accès au marché et accès à la profession).
- Mais aussi de nouveaux textes tels que :

La lutte contre les émissions de CO₂ des poids lourds

Adoptée en mai 2014, la stratégie a pour ambition de lutter contre les émissions des véhicules utilitaires lourds neufs. Des mesures à court terme visent à

certifier, déclarer et contrôler les émissions de CO₂. À cet effet, la Commission européenne a mis au point un outil de simulation informatique, VECTO, pour mesurer les émissions de CO₂ des camions neufs. Sur la base de cet outil, la Commission va proposer en 2015 des textes législatifs. D'autres mesures sont envisagées à moyen terme, notamment le développement d'infrastructures modernes favorisant des carburants de substitution ou une tarification plus intelligente de l'utilisation des infrastructures.

La FNTR a participé cette année à chacune des réunions du groupe de travail de la Commission sur cette question. Le secteur a demandé d'une part la reconnaissance des efforts et investissements déjà réalisés par les transporteurs ainsi que la plus grande transparence concernant les nouvelles technologies de mesure du CO₂ proposées pour permettre aux professionnels de choisir le véhicule le plus performant.

Un plan d'action sur la logistique

La Commission européenne (DG de la Mobilité et des Transports) a commandé une étude afin de développer une stratégie européenne pour la logistique du transport de fret. Les objectifs étant de :

Pour une stratégie sociale de l'IRU

À l'initiative de la FNTR, l'IRU a lancé en 2014 un groupe de travail rassemblant les représentants d'une dizaine de fédérations européennes. L'objectif : mener une réflexion permettant de définir une stratégie sociale pour l'IRU. Ce travail, toujours en cours, cible trois thèmes principaux.

Les conditions d'établissement sur la base du règlement 1071/2009

Pour l'accès à la Profession, la condition d'établissement dépend des États membres. Les États peuvent imposer leurs propres exigences pour s'assurer que cet établissement est effectif et stable.

Le groupe de travail s'interroge : faut-il renforcer les règles européennes des conditions d'établissement en les rendant plus strictes ? Ou faut-il laisser la flexibilité actuelle pour qu'une entreprise puisse s'établir encore sans trop de difficultés dans un autre État membre de l'Union européenne ?

L'application de la directive sur le détachement des travailleurs

Le groupe de travail estime qu'il y a un besoin de simplification et de clarification de son application. Un éclaircissement du texte s'impose notamment pour une meilleure compréhension de son application par les autorités compétentes et les contrôleurs. Le nouveau président de la Commission européenne M. Juncker a déclaré en juillet 2014 devant le Parlement européen qu'il voulait réviser la directive afin de lutter contre le « dumping social ».

Les scénarii d'opérations de transport et les problèmes sociaux engendrés

Le groupe de travail analyse aussi les questions liées à la couverture sociale des conducteurs et pose la question du statut européen du « travailleur hautement mobile ». Quelles responsabilités de l'entreprise et du conducteur vis-à-vis des autorités fiscales et des caisses sociales ?

UN NOUVEAU COMMISSAIRE

VIOLETA BULC (50 ANS) A PRIS SES NOUVELLES FONCTIONS DE COMMISSAIRE EUROPÉEN EN CHARGE DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE. DE NATIONALITÉ SLOVÈNE, ELLE APPARTIENT AU PARTI LIBÉRAL. JUSQU'EN OCTOBRE DERNIER, ELLE ÉTAIT VICE-PREMIER MINISTRE DANS SON PAYS. INGÉNIEUR EN INFORMATIQUE DE FORMATION, ELLE EST AUSSI DIPLÔMÉE D'UN MASTER EN SCIENCES DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION DE LA GOLDEN GATE UNIVERSITY DE SAN FRANCISCO (USA). VIOLETA BULC A ÉGALEMENT ÉTÉ ENTREPRENEUR DANS LE SECTEUR DES TÉLÉCOM ET CONNAÎT DONC LES RÉALITÉS DE L'ENTREPRISE. AU COURS DE SON AUDITION DEVANT LES PARLEMENTAIRES EUROPÉENS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS (LA TRAN), ELLE A PLAIDÉ POUR PLUS D'INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS ET S'EST ENGAGÉE À LUTTER CONTRE LE « DUMPING SOCIAL ».



- stimuler l'innovation et s'adapter plus vite aux nouvelles technologies (avec aide pour les PME);
- améliorer l'interopérabilité et la coordination de la chaîne logistique;
- réduire la bureaucratie;
- améliorer les comportements environnementaux,
- accélérer l'usage de solutions alternatives (pour les carburants et technologies);
- réduire les externalités négatives;
- améliorer l'attractivité et la formation des métiers de la logistique.

Un benchmarking des terminaux en Europe est envisagé. Il commencerait par les terminaux terrestres intermodaux, et intégrerait un « code des meilleures pratiques ». Le programme « CIVITAS » pourrait aussi servir de promotion de la logistique en ville avec un programme spécifique « CIVITAS Freight ». La logistique européenne étant la première au monde, l'UE entend garder et développer cet avantage. Une opportunité aussi pour le TRM français et européen.

La révision à mi-parcours du Livre Blanc sur l'avenir du transport

Des négociations bilatérales ont été initiées avec différents représentants des secteurs européens du transport. Pour le TRM, c'est bien sûr l'IRU qui a été invitée à participer à cette réflexion. Les consultations menées par la Commission ont pour objectif la préparation d'une révision à mi-parcours du Livre Blanc de 2011 sur la politique décennale de transport. L'IRU entend mettre l'accent sur la définition de la « concurrence équitable » quand les élargissements successifs puis la crise économique de 2008 ont mis une pression énorme sur le marché européen du transport routier.

La FNTR a déjà travaillé à une réflexion sur l'avenir du transport et présentera ses arguments à la nouvelle Commission ainsi qu'aux nouveaux élus du Parlement européen d'ici à la fin de l'automne 2014. Pour la FNTR, le transport routier reste le plus performant, le plus souple, le plus complémentaire de tous les modes. Néanmoins certaines évolutions sont à suivre :

- le secteur du TRM sera de plus en plus concentré,
- l'engagement dans le développement durable devra être poursuivi,
- l'innovation technique et technologique va se prolonger avec en priorité l'interopérabilité et la route intelligente,

GNR et Allemagne

Certains adhérents organisant des transports frigorifiques entre la France et l'Allemagne ont interpellé la FNTR suite à des verbalisations par les autorités allemandes, pour utilisation illégale, selon la réglementation allemande, de GNR comme carburant pour alimenter leurs groupes frigorifiques.

Suite à l'analyse des textes tant allemands que français il est apparu que ces verbalisations n'avaient pas lieu d'être, la réglementation allemande prévoyant une dérogation si le pays, dans lequel le propriétaire du camion a son siège social, autorise l'utilisation du GNR. Ce qui est bien prévu pour la France par l'arrêté du 10/11/2011 et précisé par la circulaire du 17/07/2013.

Forte de ces éléments, la FNTR a obtenu une instruction écrite du ministère des finances allemand, reconnaissant le droit aux sociétés françaises d'utiliser le GNR comme carburant des moteurs de groupes frigorifiques montés sur des camions français. Cette instruction, rétroactive au 10.11.2011, met ainsi un terme à la verbalisation.

Querelles de constructeurs

Dans le cadre de la révision de la directive 96/53

sur les poids et dimensions des véhicules utilitaires, les changements les plus visibles dans la révision proposée portent sur les dimensions. Notamment, les nouvelles règles devraient mettre sur les routes européennes des camions aux cabines arrondies comme il en circule actuellement aux États Unis. Cela rendrait les **camions plus aérodynamiques**, moins polluants et moins dangereux en cas de choc, donc plus sûrs pour les autres usagers de la route. Cependant, des divergences entre constructeurs européens sont apparues. En effet, les constructeurs français et suédois **Renault et Volvo** ont mis sur le marché en 2013 (selon les critères de la directive non encore modifiée) leurs derniers modèles avec des cabines technologiquement très avancées : moteur euro VI, freinage d'urgence, anti-dérapage, réduction du bruit au roulage. Mais ces derniers modèles au profil encore carré risquent de prendre rapidement un coup de vieux avec l'arrivée des cabines arrondies. Au Conseil des ministres, la France et la Suède se sont battues, pour le moment avec succès, pour obtenir une prolongation des règles actuelles sur les poids et dimensions. En effet, en ce qui concerne les dates butoirs, le Conseil des Ministres du 5 juin 2014 a retenu que, pour les règles relatives au nouveau profilage de la cabine, le délai sera de 5 ans après la date de transposition (c'est-à-dire 3 ans après l'entrée en vigueur de la directive); donc un total de 8 ans. Mais cela sera encore discuté en deuxième lecture au Parlement européen cet automne 2014. Les eurodéputés vont notamment subir la pression



de l'organisation européenne T&E (Transport and Environment) qui dénonce ce délai de 8 ans, parce qu'il empêche les constructeurs qui sont prêts à avancer de sortir plus rapidement des camions aux cabines arrondies. Au total, la France et la Suède considèrent que leurs constructeurs seraient pénalisés par rapport à ceux qui ont fait récemment le minimum sur l'innovation technologique et qui pourront maintenant se lancer rapidement dans la conception de cabines arrondies, là où Volvo et Renault peineront à rentabiliser leurs investissements passés et donc à financer de nouvelles innovations.

- côté sociologique, des difficultés de recrutement des conducteurs sont à prévoir ce qui obligera le secteur à s'ouvrir à un recrutement international aux conditions du droit français et européen,
- enfin, l'UE devra affronter la problématique d'une fiscalité juste, ce n'est pas le cas en l'état actuel de

l'internalisation des coûts externes où il y a trop de disparités d'application d'un mode à un autre.

Les défis concernant les infrastructures et les carburants de demain sont considérables et sont aussi liés à la définition du véhicule de l'avenir.

UNE FRANÇAISE À LA PRÉSIDENTIE DU CLTM

LE 6 MARS 2014, FLORENCE BERTHELOT, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE ADJOINTE DE LA FNTR A ÉTÉ ÉLUE PRÉSIDENTE DU COMITÉ DE LIAISON EUROPÉEN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES (CLTM). CE COMITÉ EST LE FORUM PERMETTANT AUX ASSOCIATIONS MEMBRES DE L'IRU, ÉTABLIES DANS L'UNION EUROPÉENNE, DE TRAITER LES QUESTIONS RELATIVES À LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE L'UE. VICE PRÉSIDENTE DU CLTM DEPUIS 2008, FLORENCE BERTHELOT, A ÉTÉ ÉLUE À LA PRÉSIDENTIE POUR UN MANDAT DE 2 ANS. « L'IRU EST L'INTERLOCUTEUR INCONTOURNABLE DES INSTITUTIONS EUROPÉENNES. JE VAIS DONC POURSUIVRE LE TRAVAIL DE MES PRÉDÉCESSEURS SUR L'ENSEMBLE DES PROBLÉMATIQUES TOUCHANT NOTRE SECTEUR EN M'APPUYANT SUR LE PROFESSIONNALISME DES ÉQUIPES DE L'IRU DE BRUXELLES. L'EUROPE, C'EST D'ABORD LA CULTURE DU DÉBAT ET DU COMPROMIS. EN TANT QUE PRÉSIDENTE DU CLTM, JE VAIS ÉCOUTER LES DIFFÉRENTS AVIS, LES CONFRONTER, POUR PARVENIR À DES PROPOSITIONS ACCEPTABLES PAR TOUS. C'EST AINSI QUE LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER ASSOIT SES POSITIONS AU NIVEAU EUROPÉEN ».



POLLUTION ET RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Depuis le décret du 26 mars 2014, tous les maires des grandes agglomérations de France ont la possibilité de mettre en œuvre des restrictions de circulation en cas de pics de pollution. Un arrêté définira les modalités de restriction au niveau local.

Un pic, des mesures

À l'occasion d'un épisode de pollution dépassant les seuils d'alerte pendant plusieurs jours, la préfecture de Paris a décidé de mettre en place la seule mesure de restriction à sa disposition : la circulation alternée. Cette décision annoncée le samedi 15 mars au soir était mise en œuvre le lundi 17 mars à 5h30.

Cette disposition permet de limiter, sur Paris et les 22 communes adjacentes, la circulation des moins de 3,5 t, en fonction des plaques minéralogiques. Cette mesure implique surtout l'interdiction de circuler pour les plus de 3,5 t, sauf ceux figurant sur une liste de dérogation (VUL, poste, bennes TP, livraisons des pharmacies, cafés, hôtels, restaurants et marchés...).

Le manque de concertation et cette décision sans délai de prévenance ont particulièrement impacté le transport routier. Sans possibilité d'organisation, les entreprises, en dépit de leur engagement de lutter contre la pollution par des flottes de poids lourds aux normes les plus récentes, ont mal compris cette interdiction de circuler qui touchait tous les camions, même les véhicules électriques ou gaz, pourtant non émetteurs de pollution locale.

La réglementation

Pour pallier le vide réglementaire et, en réponse aux problèmes liés aux décisions de la préfecture de Paris, est paru, le 26 mars 2014, un décret autorisant tous les préfets des grandes agglomérations de

France à prendre des mesures de restriction de circulation en cas de pics de pollution. La FNTR a aussitôt engagé au niveau local des concertations avec les représentants de l'État.

« Le décret du 26 mars 2014 autorise tous les préfets à mettre en œuvre des restrictions de circulation. »

L'objectif de ces concertations était de :

- prévoir des délais de prévenance compatibles avec l'activité économique des entreprises,
- établir localement les dérogations, qui tiendraient compte non seulement des marchandises transportées,

mais aussi des normes euro et des sources d'énergie des motorisations.

Déclinaison régionale en Île de France

Ce décret national s'est traduit localement en Île de France par un décret inter-préfectoral datant de juillet 2014 détaillant le plan d'application des restrictions de circulation, modulées selon l'intensité et la durée du dépassement des seuils de pollution.

Seuil d'information

Le décret inter-préfectoral définit, selon un périmètre francilien et le niveau de pollution, des seuils d'information. En fonction de ces seuils d'information, le préfet invite puis oblige en cas de persistance du phénomène :

- les véhicules à rouler à 20 km/h en dessous de la



Quel transport en ville d'ici 2020 ? La FNTR anime un atelier sur ce thème dans le cadre de la SITL.

vitesse normalement autorisée,

- pour le transit, à utiliser les itinéraires de contournement (N104 ou francilienne).

Seuil d'alerte

En cas de dépassement du seuil d'alerte persistant pendant plus de 48h et sans perspective d'amélioration pour les 24h à venir, ce décret permet au préfet d'interdire la circulation des véhicules (particuliers, utilitaires et tout PTAC) les plus polluants, selon la norme euro, dans un périmètre appelé « intra-A86 ». Cette mesure sera effective dès lors qu'un système de reconnaissance des véhicules sera déployé (vignette...). La décision de circulation alternée sur Paris et les 22 communes adjacentes, ne sera alors plus qu'une décision ultime, qui ne sera mise en œuvre qu'en cas de persistance du dépassement des seuils d'alerte malgré les premières mesures concernant les normes euro les plus anciennes.

L'action de la FNTR

La concertation avec les pouvoirs publics a permis :

- de faire reconnaître les motorisations hybrides, gaz ou électriques comme des véhicules propres ayant autorisation de circuler en cas de pics de pollution,
- de prévoir un délai de prévenance permettant aux transporteurs d'organiser ou reporter les flux en fonction des restrictions, selon la même procédure que pour le plan neige et verglas hivernal.

Les interdictions permanentes de circuler

Le Plan d'Urgence pour la Qualité de l'Air (PUQA) de 2013 préconisait que les collectivités locales constatant des dépassements de seuils de pollution récurrents aient la possibilité de limiter voire

« Les véhicules hybrides, gaz ou électriques sont autorisés à circuler en cas de pics de pollution. »

d'interdire ponctuellement ou en permanence l'accès des zones urbaines denses à certaines motorisations thermiques.

C'est par la Loi de Transition Énergétique (LTE) de 2014 que cette préconisation a trouvé son cadre législatif

pertinent. La LTE, en modifiant le code des collectivités territoriales, autorise les collectivités locales (maires, communauté d'agglomération...) à prendre des mesures de restriction de circulation dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air.

Ce qu'a obtenu la FNTR

Que les mesures de protection de l'environnement et de lutte contre la pollution soient accompagnées d'une étude d'impact et de période de concertation afin qu'elles ne soient pas appliquées au détriment de l'équilibre économique du secteur du transport routier.

LA LABELLISATION OBJECTIF CO₂

Depuis décembre 2008, la Profession s'est largement impliquée dans l'opération menée conjointement avec l'ADEME et le Ministère des Transports « OBJECTIF CO₂ - Les transporteurs s'engagent ». Aujourd'hui la FNTR œuvre pour une labellisation des entreprises impliquées dans ce dispositif.

La réduction des émissions

S'agissant des transports, les conclusions du Grenelle de l'Environnement de fin 2007 ont retenu l'objectif de réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France (pour les ramener au niveau de 1990). Les objectifs européens et ceux de la Loi sur la transition énergétique ont renforcé cette nécessité.

Ces engagements, menés par période de 3 ans, permettent aux entreprises d'améliorer la maîtrise de leur consommation de gasoil, principale source d'émission de CO₂ du véhicule.

Plus de 1 000 entreprises sont inscrites aujourd'hui dans cette démarche, ayant déjà permis une réduction des émissions de CO₂ de plus d'un million de tonnes en 5 ans.

Les efforts du secteur

La Profession réalise de nombreux efforts conduisant à une réduction significative de l'empreinte carbone de la mobilité utilitaire, se traduisant notamment par :

- l'acquisition de véhicules moins polluants,
- la mise en œuvre de formation à l'éco-conduite,
- l'adoption de dispositifs aérodynamiques,
- un suivi détaillé des consommations des véhicules,
- l'emploi de logiciels d'optimisation de tournée et de chargement,
- une maintenance adaptée des véhicules,
- l'usage de lubrifiants moteurs à économie d'énergie,
- des pneumatiques performants (re-creusage, rechapage, gonflage, géométrie).

La Charte Objectif CO₂

Objectif CO₂ est une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂. Elle s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO₂. Effet positif, cette démarche contribue à la réduction de la consommation de carburant et engendre de fait une réduction de coût des charges pour les entreprises.

Les avantages pour les entreprises signataires :

- une réduction de leur consommation de carburant,
- une meilleure gestion par la mise en place d'un tableau de bord de suivi,
- un engagement dans une démarche structurante, source de mobilisation et de motivation du personnel,
- une image d'entreprise moderne s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

L'action de la FNTR

La démarche Objectif CO₂ a désormais atteint son niveau de maturité et risque de connaître un essoufflement face aux exigences intrinsèques de progrès permanent requis par la Charte : les entreprises les plus performantes se verraient dès lors exclues du dispositif, alors même qu'elles contribuent efficacement à l'objectif national de réduction des gaz à effet de serre.

La FNTR souhaite donc qu'une réponse soit apportée pour encourager le maintien de ces entreprises dans le dispositif « Objectif CO₂ », tout en reconnaissant le niveau de performance énergétique et environnementale atteint sous la forme d'un label.

C'est pourquoi la Profession œuvre pour que l'effort consenti pour réduire l'impact environnemental de l'activité soit reconnu formellement par un label. Un label délivré par les services de l'État, pour certifier le niveau de performance obtenu par l'entreprise. Le fonctionnement de ce système de labellisation des entreprises de transport doit pouvoir être financé dans le cadre d'un programme d'accompagnement CEE (Certificat d'Économie d'Énergie). De plus, les entreprises labellisées devraient pouvoir bénéficier d'une bonification (doublement) sur les actions transport CEE standardisées, au même titre que les programmes CEE (pour financer le fonctionnement du label) et la bonification des fiches standards transport.

Ce label, tout comme la démarche « Objectif CO₂ », doit demeurer volontaire et gratuit.

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

DES TRANSPORTS SPÉCIALISÉS

Les obligations et les contraintes des entreprises diffèrent selon leur activité. Les Commissions Nationales Spécialisées de la FNTR sont des lieux d'échange entre les professionnels. Elles assurent aussi l'interface avec l'environnement économique et institutionnel.

Bennes

2014 a été une année de transition pour la CNS Bennes. Jacky Lecanu, président de la CNS Bennes, section grand volume, a passé la main à Lylian Frison – Société MGE – qui sera épaulé dans sa présidence par David Sagnard – Transports Carpentier – membre actif et engagé de longue date dans la CNS Bennes.

Ce nouveau tandem a dressé la feuille de route :

- poursuite des travaux initiés par la CNS en matière de concurrence agricole,
- forte implication auprès des « sucriers », afin d'accompagner les transporteurs de la spécialité dans l'organisation des campagnes betteravières (particulièrement en ce qui concerne les incidences du travail de nuit),
- développement des partenariats avec les fédérations représentatives du panel des activités « Bennes » : travaux publics, bâtiment, déchets industriels, céréaliers..., avec pour objectif de contribuer à une meilleure prise en compte de la prévention des risques, et pour le TP, de la problématique de l'indexation gazole,
- mobilisation dans les régions pour étoffer la CNS et travailler au plus près des attentes des professionnels.

Transport de voitures

Le rebond du marché automobile européen a permis une augmentation des mouvements de véhicules pour les professionnels de la spécialité. Néanmoins le marché reste toujours tendu avec un accès toujours difficile au marché international pour les entreprises françaises.

Les travaux de la commission ont porté cette année sur l'introduction d'un amendement concernant la directive européenne 96/53 sur les poids et dimensions en cours de révision. L'amendement avait pour objet l'harmonisation de la longueur des véhicules de transport de voitures au niveau européen à 20,75 m. Cet amendement a été adopté par le Parlement européen. Il doit encore être approuvé par le Conseil de l'UE, et traduit ensuite dans le code de la route français.

Les travaux avec la Mairie de Paris, dans le cadre de la Charte pour une Logistique Urbaine Durable, afin d'étudier les pistes d'optimisation du transport de voitures dans la capitale n'ont pu reprendre après les élections municipales faute d'accord avec les autres acteurs du secteur.

Transports exceptionnels

Hors des standards de circulation routière, les convois exceptionnels sont soumis à un régime d'autorisation acquis au terme d'un processus administratif lourd et complexe associant les services de l'État, des collectivités locales et des gestionnaires privés d'infrastructures de transport.

Alertés par la CNS Masses indivisibles sur les conséquences économiques négatives de ce processus, les pouvoirs publics ont inscrit la refonte de la réglementation de la circulation des convois exceptionnels au Programme Interministériel de simplification de l'action publique. Une expérimentation de délivrance d'autorisation de transport exceptionnel selon une procédure simplifiée



Visite sur le terrain pour la CNS animaux vivants. Ici chez un éleveur breton de volailles.

et allégée est actuellement en cours en région Nord-Pas de Calais.

Cette expérimentation préfigure la future réglementation nationale. La Commission Masses indivisibles de la FNTR poursuit parallèlement les travaux de réforme de l'accompagnement des convois exceptionnels afin de doter les véhicules de protection et de guidage des prérogatives indispensables à l'exercice en toute sécurité juridique et physique de leur activité.

Animaux vivants

La Commission participe aux réunions organisées par le Bureau de la Protection Animale du Ministère de l'Agriculture sur les textes européens et français concernant l'application des règles européennes sur le transport des animaux.

C'est le bien-être animal qui est au cœur du dossier, le ministère de l'agriculture français ne dérogeant pas à ce principe, tant sur les animaux destinés à l'alimentation, à la production que sur les animaux de réforme.

La CNS est également présente auprès des députés européens et des responsables de la DG Santé des Consommateurs (Commission européenne), qui sont en charge du règlement 01/2005. Les difficultés à appliquer ce règlement sont notamment :

- la gestion des températures dans les véhicules et celle des postes de contrôle parfois inadaptés,
- la confusion entre les transports « courte durée » et ceux de longue durée avec des infractions qui ne

sont pas réprimées de manière équivalente dans les États membres,

- la problématique de l'abreuvement de la volaille pour laquelle la CNS Animaux vivants de la FNTR a fait des propositions concrètes.

Dans ces rencontres sur le Règlement européen 01-2005, la FNTR est l'unique interlocuteur des pouvoirs publics, au titre du transport routier.

Pulvérulents

Sous l'impulsion des transporteurs de la spécialité, cette année encore, la CNS pulvérulents s'est impliquée dans les questions de sécurité, enjeu particulièrement sensible pour cette activité transport.

À ce titre, les professionnels ont entrepris un travail de réflexion sur l'ensemble des problématiques sécurité. L'objectif de réactualisation des textes régissant la spécialité, en particulier la révision de la recommandation R.161, devrait se concrétiser en 2015.

Dans le cadre du 44 tonnes, la CNS s'est aussi rapprochée de la DGITM afin de faire procéder à des contrôles de charge à l'essieu tant au chargement que sur routes. Des entreprises volontaires ont pu faire effectuer des contrôles permettant ainsi de mettre en exergue la problématique du déplacement de la masse dans la citerne et la difficulté de respecter la limite de 13 tonnes sur l'essieu moteur. Les échanges avec la DGITM ont permis l'obtention d'un moratoire sur l'ensemble de l'exercice 2014.

DES LIENS RENFORCÉS

Les commissionnaires de transport sont des acteurs majeurs dans l'internationalisation des échanges. C'est pourquoi la FNTR a renforcé ses actions auprès des administrations françaises et européennes.

Le CDU avance!

Le déploiement du nouveau code des douanes de l'Union (CDU) entre dans la dernière ligne droite. Ce CDU doit être applicable de la même manière dans les 28 états membres d'ici à 2016. Il s'agit donc bien d'harmoniser les procédures douanières au niveau européen.

La DGDDI a souhaité associer les professionnels du secteur, représentés par leurs fédérations dont la FNTR, à ces travaux pour qu'ils puissent s'exprimer et faire valoir leurs avis et recommandations. Cela a ainsi permis de mettre en exergue différents points qui nécessitent une réécriture de certains articles des actes délégués (AD) et des actes d'exécution (AE).

L'ampleur de la tâche en chiffre :

- 486 pages de textes en anglais à examiner entre le CDU, les AD et les AE,
- 250 pages de commentaires en France depuis janvier 2014,
- 183 heures de réunion/consultation externes et internes (hors préparation).

Normalisation européenne

L'entrée en application du code des douanes de l'Union en 2016, l'évolution du statut d'opérateur économique agréé, l'offre de services par les commissionnaires en douane dans des pays autres que celui où ils sont établis font que le domaine de la compétence douanière nécessite un document de référence à usage général par tous les acteurs de la chaîne du transport. Après consultation des parties intéressées au plan

européen, un comité de projet a été créé au sein du Comité Européen de Normalisation (CEN) dont l'AFNOR est le membre français.

L'AFNOR s'est vu confirmer en 2014 la gestion de la commission de normalisation « compétences douanières ».

La FNTR s'est positionnée aux côtés de TLF sur le sujet. Elle fait partie de la délégation française qui comporte 3 membres (Anne SANDRETTO – TLF, Jean

« La FNTR participe à la Commission de normalisation "compétences douanières". »

François QUICRAY – AUTF et Thierry GRUMIAUX – FNTR) pour représenter et défendre les positions de la commission de normalisation France auprès du CEN. La participation de la FNTR et de TLF ainsi mutualisée,

permettra d'assurer une représentation efficace des intérêts des adhérents. De par cet engagement en tant que commanditaire des travaux, la France se positionne comme acteur majeur.

Les réunions pour la rédaction de cette norme ont commencé tant au niveau national qu'au niveau européen à Bruxelles. Une norme qui devrait voir le jour au même moment que l'entrée en application du code des douanes de l'Union.

CQP déclarant en douane... suite!

Le contrat de qualification (CQP) déclarant en douane entre dans sa dernière ligne droite.



Les facilitations douanières européennes au programme de la dernière réunion de la Commission affaires douanières de l'IRU.

En effet, le référentiel est acté, les sujets rédigés par la FNTR grâce à l'aide des adhérents (DSV, Phoenix Europe, Egetra...), et testés par l'AFTRAL (ex AFT-IFTIM) auprès de certains de leurs élèves. Le dossier a été présenté devant la CPNE qui s'est prononcée unanimement en sa faveur. Reste la partie la plus importante : la présentation à la commission qui gère le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP). Le dossier sera officiellement présenté avant la fin de l'année par l'AFT sur décision de la CPNE.

La FNTR et la DGDDI

Les relations entre la FNTR et la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI), ainsi qu'avec les Pôles d'Action Economique sont constantes et donnent entière satisfaction.

La DGDDI participe activement aux commissions nationales professionnelles qui sont régulièrement organisées par la FNTR. Une présence qui permet d'aborder les problématiques des adhérents de manière plus efficace.

Par ailleurs, deux nouvelles personnes ont été nommées au sein de la DGDDI : M^{me} Guillemet, à la sous-direction E, en remplacement de M. Thillier, nommé au poste d'adjoint à la directrice générale. Et M^{me} Cleostrat à la sous-direction F.

La FNTR et l'IRU

La FNTR intervient aussi à la Commission des Affaires Douanières (CAD) de l'IRU qui s'occupe de domaines aussi variés que la dématérialisation du carnet TIR, la simplification des formalités en douane, l'harmonisation de la convention TIR auprès des parties contractantes...

« La FNTR et la DGDDI ont noué des relations de travail fructueuses. »

L'IRU intervient aussi pour trouver une issue avec la Russie. Suite aux mesures prises par le service fédéral des douanes russes à l'encontre de la convention TIR et son système de garantie, une crise est

née, son règlement est en cours. Des actions sont également menées tant auprès du siège de l'IRU à Genève qu'à Bruxelles en particulier pour tout ce qui concerne l'OEA et l'harmonisation européenne des infractions et sanctions en matière douanière.

Divers

La FNTR intervient régulièrement auprès de la Commission internationale et douane de la CGPME, ainsi qu'à l'occasion d'ateliers thématiques (OEA/EA, levier de compétitivité pour les PME).

CAP 2020

En collaboration avec TLF et l'UNOSTRA, avec l'appui de ses partenaires l'AFT, l'OPCA Transports et Klésia, la FNTR a œuvré, en 2014, à un plan visant à moderniser le transport routier de marchandises à l'horizon 2020.

Un complément et une réponse au Pacte de Responsabilité

Pour endiguer la chute du pavillon routier français, il faut prendre des mesures d'urgence pour moderniser le secteur et lui rendre toute sa compétitivité. Ce retour de compétitivité passe par les mesures négociées au niveau interprofessionnel dans le cadre du Pacte de responsabilité proposé par le Président de la République mais aussi par des mesures économiques et sociales spécifiques au secteur.

La modernisation du secteur, en vue d'une meilleure compétitivité des entreprises, requiert également de renforcer l'attractivité des métiers et de prolonger l'engagement des entreprises de transport routier dans une démarche de développement durable.

Aussi, la FNTR, TLF et UNOSTRA ont-elles travaillé à un plan de modernisation pour le transport routier de marchandises intitulé « Cap 2020 ».

La synergie FNTR-TLF

Le rapprochement entre la FNTR et TLF lancé au niveau national fin 2013 s'est poursuivi tout au long de l'année.

Au niveau national, ce plan de convergence s'est construit dans le respect de l'identité de chacune des deux organisations. La démarche de convergence a ainsi permis à la Profession d'avoir plus de poids dans les négociations avec les pouvoirs publics et de parler d'une même voix sur les dossiers les plus impactants pour le secteur comme l'écotaxe ou le compte pénibilité.

Ce projet de convergence se concrétise pas à pas, notamment dans les régions. La liberté a été laissée à chaque région de déterminer les formes de ce rapprochement.

Ce qui a toujours guidé la volonté des deux organisations c'est de mieux peser à la fois dans

la discussion avec les pouvoirs publics, au sein des organisations interprofessionnelles et dans les négociations paritaires. Conforter la démarche de synergie et de modernisation de l'Organisation professionnelle, tel est l'enjeu. À l'image des entreprises qu'elles représentent, les organisations professionnelles doivent continuer à monter en expertise.

Par ce rapprochement, FNTR et TLF répondent à cette nécessité incontournable : se transformer, mutualiser les coûts, pour être plus fort.

Cela ne remet nullement en cause l'identité ni de la FNTR, ni de TLF. Chacune des organisations conservant sa culture, sa différence et sa spécificité.

FNTR et TLF travaillent également à fédérer les outils collectifs que sont les organismes professionnels.



Le 17 avril, la Profession a remis au secrétaire d'état aux transports le volet Compétitivité du plan de modernisation.

Ce plan vise à :

- restaurer la compétitivité des entreprises (volet économique),
- accompagner le transport routier dans sa transition énergétique (volet environnement),
- renforcer l'attractivité des métiers (volet social et formation professionnelle).

Ce plan vise in fine à maintenir et développer l'emploi du secteur : 400 000 emplois sont en jeu. Il constitue à la fois un complément et une réponse au Pacte de responsabilité.

Au cœur du plan, la modernisation des régimes de protection sociale apparaît comme un levier important.

Un plan de modernisation en 3 volets La compétitivité du secteur

Tous les indicateurs de compétitivité des entreprises sont au rouge. Quelques mesures phares sont requises pour redresser les marges et rendre le pavillon français plus compétitif à l'échelle européenne : harmoniser la réglementation sociale française avec la réglementation européenne, stabiliser durablement la pression fiscale, œuvrer à la création d'un régime européen du travailleur mobile.

L'attractivité des métiers

Pérenniser et sécuriser l'emploi français en améliorant l'attractivité des métiers et en maintenant un haut niveau de protection sociale. Il est possible de conclure dans le transport routier un pacte social ambitieux visant à la fois à renforcer la formation professionnelle et à sécuriser et moderniser les régimes de protection sociale spécifiques au secteur.

La transition énergétique

L'État doit aider à la modernisation du parc et encourager le passage à l'éco-camion de demain, c'est-à-dire aux véhicules permettant de réduire la consommation de gazole et donc les émissions de gaz polluants et de gaz à effet de serre : motorisations électriques et hybrides, filières GNV et GNL...

Le soutien de l'État au plan de modernisation est naturellement nécessaire :

- pour alléger les contraintes fiscales et réglementaires pesant sur les entreprises,
- pour travailler aux nécessaires convergences européennes,
- pour permettre le renforcement de la protection sociale, afin que celui-ci soit vécu comme une réelle opportunité pour le secteur.

Au 1^{er} janvier 2015,
AFT-IFTIM
FORMATION CONTINUE
 devient **AFTRAL**

*Nouveau nom,
 nouvelle identité visuelle,
 nouvelle organisation pour :*

-  de services
-  de proximité
-  de résultats



L'AFTRAL a été créé il y a 60 ans par les professionnels, pour les professionnels. Avec 100 centres de formation, 44 CFA et 23 écoles d'enseignement supérieur partout en France, l'AFTRAL propose une offre complète en formation initiale et formation continue dans le secteur du transport routier de marchandises.

Un nouvel espace client pour s'inscrire en ligne : espace-client.aftral.com

46, avenue de Villiers • 75847 Paris cedex 17
 Tél. : 01 42 12 50 50 • Fax : 01 42 12 50 10
www.aftral.com

brandmirrored - aftral Photos: V. Mezanotti - Renault Trucks - Jupiter Image / Wavebreakmedia Ltd

PHOTOS

L'ANNÉE DE LA FNTR EN IMAGES



LES VŒUX, UN MOMENT D'ÉCHANGE ET DE CONVIVIALITÉ POUR LE RÉSEAU FNTR



26 JUIN : L'ASSEMBLÉE PROFESSIONNELLE DE L'ILE DE FRANCE



LES CNS, COMPOSÉES DES ADHÉRENTS DE LA FNTR, SE RENCONTRENT RÉGULIÈREMENT ET SE DÉPLACENT SUR LE TERRAIN



CHAQUE ANNÉE LA FNTR ORGANISE 2 SÉMINAIRES AVEC LES SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX



LES SÉLECTIONS DU TROPHÉE DES ROUTIERS ORGANISÉES DANS LES RÉGIONS, ICI À NANCY



LA FNTR ACTEUR DE L'ATELIER « QUELLE COMPÉTITIVITÉ POUR LES ENTREPRISES » À LA SITL



L'ÉQUIPE DE LA FNTR NORMANDIE



R. OUARTI, CONSEILLÈRE DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET F. BERTHELOT, LORS DE LA CÉRÉMONIE DES VŒUX



REMISE DES PRIX DE LA SÉLECTION RÉGIONALE ÎLE DE FRANCE DU TROPHÉE DES ROUTIERS



19 MAI : RENCONTRE AVEC LE MÉDIATEUR MICHEL DE VIRVILLE POUR PARLER DU COMPTE PÉNIBILITÉ



10 JUILLET : LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS DE LA FNTR POUR DÉBATTRE DE L'ÉCOTAXE

PHOTOS



NON À L'ÉCOTAXE : CELLULE DE CRISE À LA FNTR POUR PRÉPARER LA MOBILISATION AVEC LES RÉGIONS



LES INSTANCES DE LA FNTR SE RÉUNISSENT CHAQUE MOIS POUR PRENDRE LES DÉCISIONS



LA SITL EST UN MOMENT PRIVILÉGIÉ DE RENCONTRE POUR LE RÉSEAU FNTR



19 SEPTEMBRE : LA FNTR REÇOIT SES HOMOLOGUES DE LA FÉDÉRATION SUÉDOISE



17 SEPTEMBRE : FINALE DU TROPHÉE DES ROUTIERS ORGANISÉE PAR CARCEPT-PREV ET L'AFT



VISITE D'UNE DÉLÉGATION FNTR SUR LE PORT DU HAVRE À PROPOS DE LA PROCÉDURE DE RENDEZ-VOUS OBLIGATOIRE



JF AUZEAU TLF, T.GRUMIAUX FNTR, JF QUICRAY AUTFA, SANDRETTO TLF. LA DÉLÉGATION FRANÇAISE AUPRÈS DU CEN



8 OCTOBRE : RÉUNION DU CLTM DE L'IRU PRÉSIDÉE PAR F.BERTHELOT



4 JUILLET : ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA RÉGION BRETAGNE



LA REPRÉSENTATION DE LA FNTR À BRUXELLES EST ASSURÉE PAR I.MAÎTRE EN COORDINATION AVEC F.BERTHELOT



26 AVRIL : ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA RÉGION FRANCE COMTÉ



NE FAITES QU'UN AVEC VOS PNEUS

Ne faites qu'un avec vos pneus et la route ne fera qu'un avec vous



e-cube MAX

e-Cube = e³ = Energie X Economie X Environnement

**AL10+
e-Cube MAX**



Pneumatique pour essieu directeur pour une utilisation "Longue Distance".

**DL10+
e-Cube MAX**



Pneumatique pour essieu moteur pour une utilisation "Longue Distance".

**TL10+
e-Cube MAX**



Pneumatique pour remorque, pour une utilisation "Longue Distance".



Hankook France SARL : Le Patio, 35-37 rue Louis Guérin, 69100 Villeurbanne.

OFFICIAL PARTNER = Partenaire officiel
driving emotion = L'envie de conduire

hankooktire-eu.com/fr

LA FORCE DE L'ÉVOLUTION



XF DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY