



RAPPORT D'ACTIVITÉ

Juin 2020
Juin 2021



SOMMAIRE

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens est l'organisation patronale des PME et TPE couvrant les secteurs du transport routier de marchandises et de la logistique, du transport routier de voyageurs, du déménagement, du transport de fonds et de valeurs et du transport sanitaire.

4 L'OTRE

- Nouveau président, nouvelle équipe
- Organigramme
- Dans l'écosystème
- Entités rattachées
- La communication

10 Les dossiers de l'année

- Crise sanitaire Covid 19
- Loi Climat et Résilience
- Travaux de la Task Force
- Travaux sur l'ERS
- France Logistique
- Paquet mobilité
- Mission DOLE

- Transition énergétique - Programme EVE
- Travaux prospectifs :
 - ◇ Gestion des palettes
 - ◇ Expérimentation 48 tonnes betteraves
 - ◇ Dématérialisation du LIC

36 Le réseau

- Convention de partenariat avec le CNPA
- Charte OTRE - SNCF Réseau
- Partenaires
- Structures territoriales



L'OTRE

Un nouveau président pour L'OTRE depuis le 1er février

Le 8 décembre 2020, l'Assemblée Générale de L'OTRE a élu à l'unanimité son nouveau Président, Alexis GIBERGUES, actuel Président de L'OTRE Ile-de-France.

Alexis GIBERGUES, 40 ans, à la tête d'une entreprise de déménagement familiale, créée en 1922 et implantée en Ile-de-France, a été élu à l'unanimité. Il a pris ses fonctions le 1er février 2021, accompagné d'une équipe élargie et renouvelée de professionnels couvrant l'ensemble des métiers de la branche des transports routiers.



« Je lance un message d'optimisme et d'espoir. En continuant le travail que nous menons depuis 20 années, en restant fidèles à nos valeurs et notre éthique, et en misant sur la force de nos territoires, de nos diversités de métiers, nous renforcerons nos PME du transport routier français et repartirons à la conquête du monde de demain.»

FEUILLE DE ROUTE

La concurrence déloyale

L'OTRE sera vigilante et attentive dans la mise en oeuvre du paquet mobilité. Elle a été moteur pour que ce projet aboutisse. Le tachygraphe intelligent, entre autres, va permettre de mesurer efficacement le contrôle du cabotage et de combattre la concurrence déloyale. Celle-ci ne se limite pas au respect des règles européennes. L'OTRE entend également être très présente sur toutes les questions de travail illégal. Ce sujet concentrera une grande partie de nos efforts dans l'intérêt de la défense de nos PME. Ces dernières doivent être un modèle de croissance pour la reconquête de parts de marché, en France comme à l'international et non être à la remorque de logiques industrielles. Ce sont nos PME qui construiront l'avenir du transport routier français et européen, car nous sommes les plus adaptés et les plus nombreux, avec une activité qui ne cessera de croître en raison de l'accélération de la demande.

La représentativité de l'organisation

Celle-ci est maintenant clairement affirmée mais il nous faut poursuivre notre travail d'influence. Cela passe par une Organisation Professionnelle qui propose et construit des projets, tout en gardant sa libre parole.

Le défi de l'image du TRM

Les discussions avec les pouvoirs publics ne doivent pas nous faire oublier qu'il y a aussi un combat à mener dans la bataille de l'opinion. Nous devons utiliser tous les moyens de communication, et d'influence, que ce soient les médias traditionnels ou les médias sociaux, pour convaincre et informer, pour faire savoir que nous sommes un secteur dynamique, en mouvement, pourvoyeur d'emploi, de croissance et de développement.

Transition énergétique

Il nous faut confirmer dans les prochaines années notre volonté d'être acteur plutôt que passif en matière de transition énergétique, qui est au cœur des préoccupations politiques d'une part croissante de nos concitoyens.

Sans cela, les décisions seront prises sans nous, et nous ne ferons que résister, alors que la transition énergétique peut être un formidable accélérateur pour la croissance de notre secteur.

La transition énergétique du transport routier ne pourra cependant se réaliser qu'avec les engagements de l'ensemble des acteurs, à travers ce que nous avons appelé une convention d'objectifs. Mais, celle-ci passe avant tout par un constat partagé sur l'effectivité de l'offre constructeur et de réseaux de distribution des énergies.

L'OTRE est résolument engagée dans la transition énergétique mais sous condition de réalisme garantissant les équilibres économique de nos entreprises.

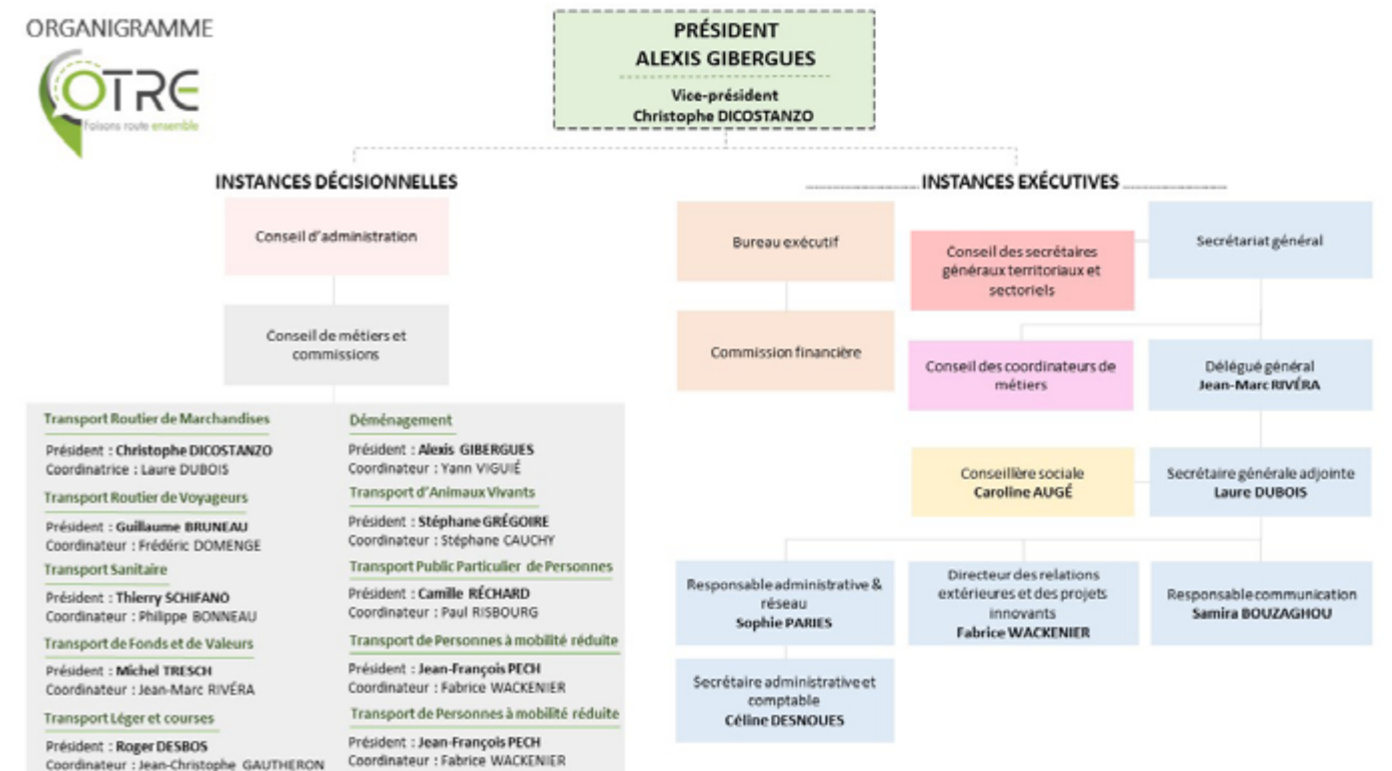
Organigramme

Le bureau exécutif

Disponible également en vidéo : [cliquez](#)



Les instances décisionnelles et exécutives



Dans l'écosystème

L'OTRE a de nombreux mandats au sein de nombreux organismes paritaires comme non paritaires, avec pour vocation la représentation et la défense des intérêts des TPE/PME du transport, dans toutes ses composantes Transport de marchandises, Transport de voyageurs, Transport sanitaires, Transport de Fonds, Transport d'animaux vivants, déménagement, TPMR, VTC.

Pouvoirs publics

Ministère des armées
Ministère de l'économie et des Finances
Ministère de l'éducation nationale
Ministère de l'intérieur
Ministère des solidarités et de la santé
Ministère de la transition écologique et solidaire
Ministère des transports
Ministère du travail

Acteurs institutionnels

ADEME
AFTRI
AUTIF
CGI
CPME
CNPA
CNR
TDIE
URF

Partenaires institutionnels

AFGNV
CNAM
Fondation Vinci Autoroute
GRDF
IFSTTAR
Klésia



Paritarisme

CFTC
FGT - CGT
FGTE - CFDT
SNATT - CFE CGC
FO - UNCP
CNM
FNTR
Union TLF

Emploi et formation

AFPA
Apalt
CPC
CPNE
Fauvel - Formation
Groupe Promotrans
OPCA TS
OPCO Mobilités

Acteurs de la prévoyance

Agefca
Carcept accident
Carcept prev
Fongecfa
IPRIAC

Entités rattachées



France limousine association

Président
Camille RECHARD



Fédération nationale des artisans ambulanciers

Président
Jean Claude MAKSYMIUK



Fédération nationale de la mobilité sanitaire

Président
Thierry SCHIFANO



Union des entreprises de sécurité privée de transport de fonds et de valeurs

Président
Michel TRESCH

La communication

L'OTRE MAG



Mis en place en octobre 2020, l'OTRE Mag est le nouveau magazine numérique bimestriel de l'OTRE et remplace Otremen Dit.

On y retrouve le mot du président, des reportages, des interviews de différents acteurs sur des sujets d'actualité ou des projets innovants mis en place en entreprise par exemple.

Les actions régionales, les partenaires ou encore les adhérents sont mis en avant dans ce magazine à destination des institutionnels, des entreprises ou encore des abonnés du site web de l'OTRE qui souhaitent être informés des actualités de l'organisation.

4 numéros parus dans l'année

Taux d'ouverture moyen

38%

Taux de clics moyen

8%



L'OTRE NEWS



L'OTRE News est la newsletter hebdomadaire de l'OTRE et a succédé à un nouveau format modernisé début avril 2021.

Toutes les actualités politiques et réglementaires de la profession y sont répertoriées mais aussi les événements, les enquêtes et les indices du transport routier. Les informations de nos partenaires institutionnels complètent cette lettre d'information envoyée par courriel chaque mercredi.

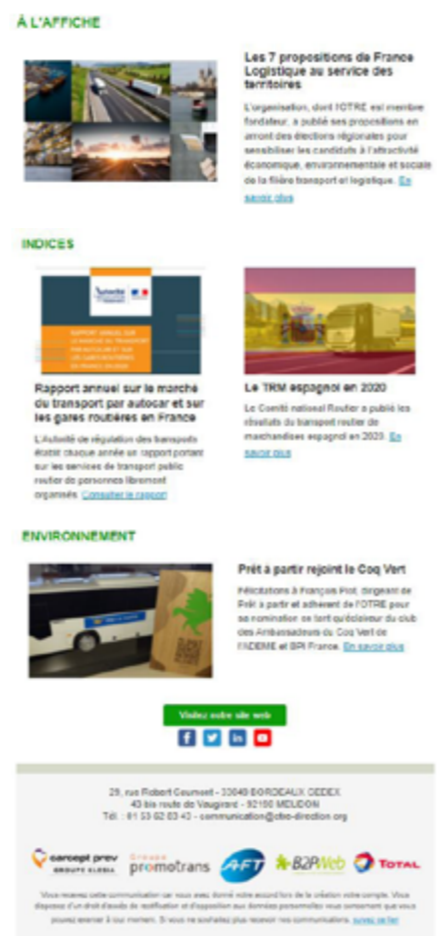
41 numéros parus dans l'année

Taux d'ouverture moyen

20%

Taux de clics moyen

5%



SUR LA TOILE



Près de **4 000** abonnés

↑ **1900** en 1 an



2 685 abonnés

En 1 an
Retweets **729**

J'aime **973**

Clic sur le lien **895**



2 100 vues

Active depuis le
26 octobre 2020



1 800 abonnés

#UtileCeCamion

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) a lancé le 21 juin 2021 une campagne à destination du grand public afin de valoriser le secteur du transport routier et d'en souligner son importance dans la société.

L'OTRE veut asseoir la légitimité de tous les transporteurs grâce à la campagne #UtileCeCamion rythmée par trois slogans :

- Commander c'est bien, recevoir c'est mieux.
- En ville ou à la campagne, je vais partout pour vous.
- Sans moi, votre frigo serait vide



Une campagne numérique diffusée sur les réseaux sociaux à travers le #UtileCeCamion mais aussi sur les véhicules de nos adhérents avec des autocollants reprenant les slogans.

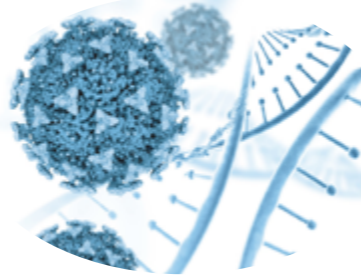
[Télécharger le kit de communication de la campagne](#)



[Voir la vidéo de lancement d'Alexis Gibergues, Président de l'OTRE](#)

LES DOSSIERS DE L'ANNÉE

Crise Sanitaire Covid19



1. Activités liées à la crise sanitaire :

Sur la période de la crise (mars 2020 – juin 2021), l'OTRE aura diffusé plus de **280 notes techniques et d'information au réseau** ; Elle a participé à de nombreuses cellules de crise à la fois interministérielles et professionnelles (chaîne alimentaire, masques et gels ...) ; Elle a assuré une veille technique et juridique sur les différents textes législatifs et réglementaires en préparation et elle a accompagné le réseau pour le règlement des difficultés rencontrées par les entreprises tous secteurs confondus.

Ainsi, l'OTRE a participé à toutes les réunions de crise organisées au niveau de la branche comme de l'interbranche, liées à la situation sanitaire :

- D'une part, sur le périmètre du transport routier de marchandises,
- D'autre part, sur le périmètre du transport routier de voyageurs.

Dans les deux cas, elle a contribué :

- D'une part, à l'ensemble des travaux visant à la publication des textes législatifs et réglementaires prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de Covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire, les guides de prévention et le protocole de déconfinement,
- D'autre part, toutes les mesures d'urgence visant à garantir le maintien de l'activité chaque fois qu'elle était possible (accès aux moyens de protection, gestion des aires de repos et d'alimentation des conducteurs etc.)

2. Demande d'aides et mesures d'urgence :

Dès le début de la crise, l'OTRE a demandé des aides et mesures d'urgence pour l'ensemble du secteur :

Secteur du transport routier de marchandises :

- La mise en place d'une procédure efficace pour lutter contre les retards de paiements et délais de paiement abusifs.
- L'anticipation du remboursement partiel de la TICPE accordée aux transporteurs routiers pour le 1er et 2e semestre 2020, calculé sur un pourcentage de la consommation de l'entreprise du semestre précédent ou à défaut, un remboursement au trimestre.
- La finalisation urgente des travaux en cours de mise en œuvre d'une carte d'achat de carburant taxé au taux du gazole professionnel, permettant aux transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs de réduire le portage de trésorerie lié à la périodicité semestrielle du remboursement partiel de TICPE et en tenant compte des modes de distribution utilisés (stations-services, cuves privées) et des motorisations.
- Le report au 1er janvier 2022 de la diminution programmée de 2 €/hl, soit deux centimes par litre du remboursement partiel de TICPE sur le gazole professionnel des transporteurs routiers instaurée par le PLF 2020.
- La suspension du cabotage routier en application de la clause de sauvegarde.

Secteur du transport routier de voyageurs :

- L'intégration du secteur dans le plan tourisme et application de toutes les mesures du plan à l'activité du transport en lien avec le tourisme.
- La prise en compte de la spécificité de l'activité du TPMR et mise en œuvre de mesures de soutien fortes.
- La prise en compte de la spécificité de l'activité du T3P et mise en œuvre de mesures de soutien fortes.
- La prise en compte de la spécificité du transport scolaire et mise en œuvre de mesures de soutien fortes.

3. Elaboration d'un plan de relance

Face à l'intensité de la dégradation de la situation actuelle des entreprises du transport routier, l'OTRE a élaboré un véritable plan de survie des ETI, PME et TPE dans la perspective du plan de relance du Gouvernement.

Les propositions qu'il formule sont à construire avec le soutien des Pouvoirs Publics notamment le ministère de l'Économie et des Finances ainsi que le ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Elles s'appuient sur un grand principe :

« *Survivre, maintenir l'emploi et les outils et repartir !* »

Il s'articule autour de deux types de mesures :

- Des mesures d'urgence : « Maintenir les entreprises vivantes » par la prorogation de mesures déjà en place et la mise en œuvre d'aides nouvelles, en facilitant un retour graduel des effectifs et des véhicules en fonction d'une reprise progressive de l'activité.
- Des mesures de relance structurantes : « Avoir de l'ambition pour le transport routier, secteur stratégique et vital pour la Nation » par la mise en place d'un vrai plan stratégique à moyen et long terme en faveur de la filière.

Loi Climat et Résilience

La France a inscrit dans la loi relative à l'énergie et au climat l'objectif d'atteindre la neutralité carbone sur son territoire d'ici 2050. A cet horizon, les émissions de gaz à effet de serre françaises ne devront pas dépasser la capacité des terres nationales à absorber le carbone.

De cet engagement découle une trajectoire de réduction d'émissions tout aussi ambitieuse. Un premier point d'étape est fixé en 2030 par la loi 2015-992 du 17 août 2015 de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) : la France devra avoir réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % par rapport à 1990. C'est la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), introduite par la LTECV, qui établit la feuille de route du Gouvernement en matière d'atténuation du changement climatique. Cette loi entend s'appuyer sur la participation directe de citoyens à l'élaboration d'une politique publique aussi essentielle est une expérience inédite (Convention Citoyenne sur le Climat).

Cette loi veut agir pour transformer les modes de consommation (titre Ier) en considérant que nos habitudes de consommation, voire de surconsommation, ont en effet un impact important sur l'environnement. Elle veut ensuite modifier la façon dont on produit et travaille en France (titre II) en accélérant le verdissement de notre économie en alignant la recherche sur la stratégie nationale bas carbone, ou encore en durcissant les clauses environnementales des marchés publics.

Cette loi veut amplifier la transformation de nos déplacements (titre III), déjà engagée par la Loi d'orientation des mobilités, en promouvant les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules moins carbonés. Elle veut agir sur la manière dont nous vivons en France, à la fois concernant l'occupation de l'espace et notre habitat (titre IV).



Voici le détail des positions fermes et claires soutenues par l'OTRE :

Article 25 :

L'article 25 précise la trajectoire de réduction des émissions de CO2 des véhicules afin d'accélérer la transition du parc automobile et d'atteindre les objectifs ambitieux qui ont été fixés par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités qui prévoit notamment la fin de vente des voitures particulières et des poids lourds d'ici 2040.

Position de l'OTRE

Le parc de véhicule poids lourds est estimé à ce jour à environ 600.000 unités, dont 38 % sont détenus par des entreprises pour compte d'autrui, 48 % par des entreprises pour compte propre et 14 % en location et location-bail (source : comptes des transports 2020). La flotte de véhicules en circulation pour compte d'autrui est jeune. Elle est composée à 69% de camions diesel de norme Euro VI et à 27% de camions de norme Euro V. Au total, 96% des camions en circulation pour compte d'autrui sont aux normes européennes d'émissions les plus restrictives.

Le parc des véhicules lourds du transport routier pour compte propre est beaucoup plus ancien. Cela s'explique par un taux de renouvellement beaucoup plus long (en moyenne 10 ans pour le compte propre contre 5 ans en moyenne pour le compte d'autrui).

L'intérêt des transporteurs routiers sur les véhicules à énergies alternatives est une réalité mais qui à ce stade trouve encore de nombreux freins principalement dus à un réseau de distribution très peu dense (voire inexistant pour l'électrique et l'hydrogène), à une offre des constructeurs incomplète et au coût prohibitifs de ces technologies (prix d'un véhicule électrique 3,5 à 4,5 fois supérieur à celui d'un véhicule diesel et 5 à 7 fois supérieur pour un véhicule hydrogène).

Imaginer la fin de la vente poids lourds principalement à énergie fossile dès 2040 impose de connaître l'effectivité de l'offre constructeurs en motorisations alternatives et l'efficacité d'un réseau de distribution dense permettant de répondre aux usages des transporteurs.

En France, le transport routier de marchandises (TRM) joue et continuera de jouer un rôle central. Dès lors, la compétitivité des entreprises engagées dans une politique ambitieuse en faveur de la transition énergétique doit être soutenue.

L'efficacité de la mise en œuvre d'une transition énergétique pour l'ensemble du TRM à horizon 2050 repose sur un certain nombre de postulats :

- En 2050, l'outil principal de gestion des flux de marchandises en France restera le camion (75%). La neutralité carbone dans les transports de marchandises devra nécessairement passer par une politique axée sur le camion zéro ou faibles émissions ;
- Atteindre cet objectif ambitieux impose à chaque étape cohérence et convergence des politiques publiques et des stratégies privées, tant au niveau européen que français.

Pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit depuis le début de l'année 2021, les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens, afin d'établir d'ici l'été 2021 une convention entre l'ensemble de ces acteurs.

Les travaux de la Task-Force ont pour objectif d'aboutir à une vision commune :

- ◇ Sur l'effectivité du développement de l'offre de véhicules à motorisations alternatives au gazole d'origine fossile mis sur le marché,
- ◇ Sur le déploiement des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie,
- ◇ Sur les orientations stratégiques de la transition énergétique du transport routier de marchandises qui découlent des deux points précédents, dans le cadre d'un calendrier réaliste et économiquement viable.

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Le diesel restera présent pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040, notamment pour le transport régional et pour la longue distance, principalement pour les tonnages supérieurs à 26t et les plus de 40t (segment représentant la grande masse de la flotte) ;
- L'offre la plus fournie en motorisations alternatives et ce pour toutes les périodes étudiées, se concentre sur les segments des véhicules de moins de 26t, répondant généralement aux activités de distribution urbaine, voire de transport de courte distance, et certaines activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ;
- Les énergies gaz, biogaz et les biodiesels semblent apparaître à minima comme des énergies de transition avec une offre de distribution qui se densifie ;
- Les offres électriques et hydrogènes apparaissent comme des énergies en développement assez peu disponibles actuellement comparativement à ce qu'elles pourraient être dans le futur de plus long terme. Sans être exclusives, elles semblent constituer les énergies priorisées par les constructeurs ;
- L'offre électrique devrait pouvoir répondre technologiquement à l'ensemble des usages des transporteurs à partir de 2040. Mais l'offre de production en masse de ces véhicules est conditionnée dans le même temps par les constructeurs, à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté,
- Les TCO gaz, biogaz, biodiesel, diesel sont assez proches ;
- L'offre alternative électrique reste à un coût largement supérieur à celui du diesel, tant dans le prix d'acquisition des véhicules que plus globalement, dans son TCO. Dans des cas très limités (uniquement sur les VUL et les petits tonnages en courtes distances), le TCO est neutre voire positif ;
- Pour l'électrique et l'hydrogène, les scénarios demeurent fictifs car construits sur les bases hypothétiques du développement du réseau de distribution et de disponibilité des matériels ;
- L'offre alternative hydrogène est encore plus chère avec un TCO plus de 2 fois supérieur au TCO diesel, parfois presque 3 ;

De plus, les échanges permettent de constater qu'il n'existe actuellement aucune programmation d'un plan de développement du réseau de distribution électrique et hydrogène. Il est évident qu'aucun réseau d'avitaillement répondant à un usage massif de poids lourds électriques et hydrogènes n'est envisageable au mieux avant 2040, voire bien au-delà. Cela constitue à l'évidence un important frein au développement de cette offre.

Or, la question du déploiement des réseaux de distribution n'a pas été traitée. Aucun enseignement pratique sur ce point ne peut être déduit des travaux menés par la task-force. Les constructeurs eux-mêmes conditionnent la production en masse de véhicules à énergie alternative à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté, qui reste une inconnue.

La fin de la vente des véhicules lourds à énergie principalement fossile dès 2040 apparaît donc comme un objectif ambitieux et probablement incompatible avec la réalité de l'effectivité d'une production en masse d'une offre alternative de véhicules lourds et davantage encore d'un réseau de distribution adapté.

Article 30 :

L'article 30 fixe une cible de suppression progressive, à l'horizon 2030, de l'avantage fiscal sur la TICPE dont bénéficie le gazole consommé par les poids lourds du transport routier de marchandises.

Afin de faciliter la transition vers un parc de véhicules émettant moins de polluants et de gaz à effet de serre, il prévoit la mise en place d'un accompagnement du secteur. L'article prévoit également qu'à l'issue de la Présidence française de l'Union européenne (2022), le Gouvernement présente au Parlement un rapport contenant une proposition de trajectoire fiscale permettant d'atteindre cette cible en s'appuyant sur l'évolution de la convergence de

la fiscalité sur les carburants entre les États membres de l'Union européenne ainsi que sur le développement de l'offre de véhicules lourds moins polluants et des points d'avitaillement en énergies correspondant à ces véhicules.

Position de l'OTRE

Cette mesure s'inscrit dans la continuité des « rabots » de TICPE que le secteur du transport routier de marchandises a déjà subis :

- 4 centimes par litre en 2015 pour solde de tout compte de l'abandon de l'Écotaxe,
- 2 centimes par litre en 2020 pour une contribution supplémentaire du secteur pour le financement des infrastructures.

Cette logique perdure et les orientations prises par la Convention Citoyenne pour le Climat gardent ce cap.

Du Grenelle de l'environnement aboutissant à l'Écotaxe, aux assises de la mobilité, les orientations politiques prises ou envisagées ont systématiquement imaginé des mesures visant à taxer directement les propriétaires de poids lourds, pour refacturation à leurs clients donneurs d'ordres, sans pour autant répondre à la question environnementale. Elles n'ont pas montré leurs efficacités à ce jour.

1. Agir sur les donneurs d'ordre plutôt que d'alourdir davantage la fiscalité du poids lourd :

Aucune mesure punitive sur les transporteurs ne réduira sensiblement le nombre de poids lourds circulant sur nos routes ; il faut impérativement impliquer en amont leurs clients, les entreprises donneurs d'ordres, communément appelées les chargeurs, industriels et distributeurs de toutes natures.

Les organisations professionnelles ont toujours affirmé qu'il est illusoire de penser qu'une nouvelle mesure de taxation des poids lourds changerait le comportement des donneurs d'ordres. Elles ont donc proposé une alternative qui responsabilise les chargeurs : Eco-Contribution. Cette piste de réflexion a été rejetée par le ministère des transports, sans être sérieusement approfondie.

2. Une mesure qui fragilise le pavillon français :

Le remboursement partiel de la TICPE n'est en rien une « niche fiscale » mais l'instauration d'un gazole professionnel ayant pour objet d'éviter les distorsions de concurrence qui résultent notamment des écarts de taxation des carburants au sein des États membres de l'Union Européenne.

Ce dispositif étant européen, les rabots successifs du remboursement partiel de TICPE envisagés vont une nouvelle fois créer une distorsion de concurrence avec les pavillons étrangers, accroître les écarts de compétitivité et ouvrir encore plus grandes les portes de la concurrence déloyale notamment des pavillons de l'Est.

La suppression franco-française du remboursement partiel de TICPE est une mesure fiscale qui va certes apporter des recettes nouvelles (15 centimes par litre soit 1.3 milliards d'euros) mais nullement réduire le nombre de poids lourds et contribuer à réduire l'impact carbone du secteur. Cette mesure sera mortifère pour les entreprises françaises, fortement impactées pour la crise sanitaire, et destructrices d'emplois.

La crise sanitaire a mis en évidence le rôle stratégique et vital du transport routier. Il est le garant de l'autonomie du pays. Comment la crise sanitaire aurait-elle été gérée sur le pan du transport, sans un pavillon français fort ?

3. Une trajectoire fiscale non compatible en raison de la non-effectivité de l'offre :

Le projet de loi vise à définir une trajectoire fiscale de réduction du remboursement de la TICPE dès 2023 pour aboutir à suppression dès 2030. L'exposé des motifs de ce texte précise que :

- « cette trajectoire est réévaluée annuellement et le cas échéant adaptée au regard de l'effectivité du développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie ainsi que des avancées en matière de convergence de

la fiscalité énergétique au niveau européen.

Il apparaît établi à ce stade que l'offre des constructeurs tout comme celle des distributeurs n'est pas compatible avec la trajectoire imaginée.

- « Cette suppression progressive du dispositif de remboursement partiel de la taxation du gazole professionnel est accompagnée d'un soutien à la transition énergétique du secteur du transport routier ».

Ces aides portent aujourd'hui sur des véhicules dont l'offre est aujourd'hui inexistante (camions hydrogène n'existant qu'à l'état de prototypes) ou parcellaire (camions électriques). L'extension de ces aides aux Biocarburants, aujourd'hui disponibles sur le marché et plébiscités par les transporteurs comme carburants de transition permettant de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre et de certains polluants locaux s'impose.

Il est impératif de tenir compte des conclusions de la task-force exposées précédemment avant d'envisager une trajectoire de hausse de fiscalité sur le gazole. Sinon, il s'agirait d'une taxation purement punitive, alors que les transporteurs ne pourraient pas disposer ni des véhicules ni des infrastructures d'avitaillement leur permettant de renouveler leur flotte.

L'engagement des transporteurs routiers et l'accélération du renouvellement du parc vers les énergies nouvelles dépendent de l'offre des constructeurs et des réseaux de distribution dont nous ne sommes que les clients. Taxer davantage le transporteur ne changera rien à cette équation.

Pour l'OTRE, l'objectif de 2030 apparaît déjà irréaliste. Un objectif à 2040 serait nettement plus conforme à la réalité de l'effectivité d'une offre alternative des constructeurs sous condition que les réseaux de distribution de ces nouvelles énergies soit également efficient. A défaut, une production en masse des véhicules alternatives ne serait pas envisageable dès 2040.

Article 31 :

L'article 31 prévoit d'intégrer un enseignement à l'écoconduite dans le cadre des formations professionnelles initiale et continue des conducteurs de transport routier. L'objectif est de permettre la mise en place d'une formation régulière afin de favoriser la réduction de la consommation de carburant, et donc les émissions de gaz à effet de serre.

Position de l'OTRE

Le dispositif de formation professionnelle des conducteurs de véhicules poids lourds de transport de voyageurs et de marchandises est prévu par la directive européenne 2003/59/CE du 15 juillet 2003, transposée en France par le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 ainsi que par des arrêtés ministériels.

Le dispositif de qualification initiale et de formation continue est le suivant :

- Une qualification initiale longue de 280 heures au moins qui correspond aux titres professionnels de conducteur délivrés par le ministre chargé de l'emploi et aux diplômes professionnels inscrits de droit au répertoire national des certifications professionnelles tels que le CAP de conducteur routier, le BEP de conduite routière ou le baccalauréat professionnel de conducteur transport routier, et délivrés par le ministre chargé de l'éducation nationale ;
- Une qualification initiale accélérée de 140 heures, dénommée FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) ;
- Une formation continue de 35 heures, renouvelable tous les cinq ans, la FCO (Formation Continue Obligatoire)

L'OTRE propose d'inscrire la réduction de l'incidence de la conduite des conducteurs routiers sur l'environnement dans le cadre de leur qualification initiale et de la FCO d'une durée de cinq jours, renouvelable tous les cinq ans et donc, de ne pas ajouter, par voie réglementaire ultérieure, une obligation supplémentaire de formation.

Article 32 :

L'article 32 prévoit une habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, par les régions disposant d'un domaine public routier et qui le souhaitent, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises.

Les départements, dont le domaine public routier supporterait ou serait susceptible de supporter un report significatif de trafic en provenance des voies du domaine public régional sur lesquelles s'appliqueraient ces contributions régionales, seraient également habilités à mettre en place une telle contribution.

L'objectif est de favoriser le transport des marchandises par des moyens moins émetteurs de gaz à effet de serre (ferroviaire, fluvial...) et de favoriser le report modal sans désavantager les transporteurs nationaux, et en tenant compte des spécificités régionales.

Position de l'OTRE

Cette mesure doit notamment permettre, selon ses défenseurs, de favoriser plus de report modal. Or, et alors que sa fiscalité est toujours plus importante, le transport routier de marchandises réalise aujourd'hui 89 % du transport de marchandises, contre 67 % en 1985. Il n'y a aucune évidence qui montre qu'une hausse importante du prix du transport routier de marchandises contribuerait à plus de report modal. Cette hausse de la fiscalité va juste venir pénaliser toujours un peu plus la compétitivité

des entreprises locales mais aussi de leurs clients et affecter in fine le pouvoir d'achat du consommateur dans une période de crise économique et sociale déjà très importante.

L'exemple Belge démontre clairement que la mise en œuvre de l'écotaxe dans ce pays n'a pas contribué à une diminution du nombre de poids lourds circulants sur les routes écotaxées. Bien au contraire, après deux années de mise en œuvre, il est constaté une hausse de 6% des camions sur ces routes.

Ce dispositif vise également à contraindre les poids lourds en transit à utiliser les autoroutes plutôt que le réseau secondaire en raison de sa gratuité d'usage.

Or, 76% des trajets se font sur le réseau autoroutier. La présence de poids lourds sur les réseaux nationaux voire départementaux est donc principalement liée :

- Soit aux transports régionaux de proximité (seule la route est en mesure d'assurer la desserte fine des territoires),
- Soit aux trajets permettant l'accès aux zones de chargements ou de déchargements chez les clients.

Aucune solution ne permet d'atteindre cet objectif sans impacter l'activité régionale ou les dessertes locales.

Par ailleurs, les marges des entreprises du transport routier de marchandises sont très faibles (en moyenne, elles sont estimées à 1%). La forte concurrence notamment des pavillons low-cost (principalement les pavillons d'Europe de l'Est) tire les prix vers le bas. Certaines entreprises peuvent être amenées à éviter les réseaux concédés payant pour diminuer le coût de transport. Elle reste cependant à la marge.

L'instauration des Ecotaxes régionales amène également des interrogations :

Il ne peut être envisagé de laisser une région instaurer son modèle de contribution, sans cohérence avec les autres. Au niveau communautaire, la faculté des États d'instituer ces prélèvements est encadrée par la directive dite « Euro Vignette » du 17 juin 1999 qui prévoit deux mécanismes distincts de prélèvement :

- le droit d'usage (appelée couramment vignette), où le prélèvement dépend de la durée d'utilisation de l'infrastructure. L'Union Européenne prône pour la suppression de ce modèle qui par ailleurs pose le problème de sa compatibilité avec les péages autoroutiers.
- le péage, qui dépend de la distance parcourue par le véhicule, et qui ouvre de nombreuses interrogations sur les infrastructures de mise en œuvre, de gestion et de contrôles.

Le projet d'ordonnance relatif aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace (diffusé dans la presse le 11 mai 2021) apporte quelques réponses mais soulève de nombreuses interrogations.

Le dispositif proposé se concentre sur le principe d'une taxation au kilomètre, ce qui à ce stade exclut donc le principe des vignettes que certaines régions comme l'Île de France préconise. La question de la cohérence des décisions d'une région à l'autre apparaît de nouveau centrale.

Le dispositif envisagé nécessiterait de disposer d'un équipement électronique embarqué du système européen de télépéage régi par le règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 susvisé, dans sa rédaction en vigueur, permettant l'enregistrement automatique des éléments nécessaires à la liquidation de la taxe et mis à disposition, dans le cadre d'un contrat dédié. Mais le texte n'apporte aucune précision concernant notamment les infrastructures nécessaires pour le recouvrement de la taxe et son contrôle.

Il y a lieu de rappeler ainsi qu'une décision de la Cour Suprême Espagnole du 3 mars 2021 déclare nul le péage instauré pour les camions de plus de 12 tonnes sur la N1 et l'A15 à GUIPÚZCOA. En effet, la Cour considère cette Ecotaxe espagnole comme discriminatoire, car elle taxe les sections d'entrée et de sortie du territoire dans une plus grande mesure et uniquement sur les véhicules de plus de 12 tonnes. En d'autres termes, la Cour décide qu'il n'est pas possible de taxer des portions de routes et/ou un type de tonnage de véhicules.

Par ailleurs, certaines régions envisageant l'instauration de cette contribution financière des poids lourds envisagent des compensations notamment pour l'investissement dans le renouvellement des parcs. Il est bon de se souvenir que la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a retoqué, le 18 juin 2019, le projet de péage autoroutier qu'avait prévu de mettre en place l'Allemagne au grand dam de ses voisins. La CJUE a ainsi donné raison à l'Autriche, qui avait pris la tête des pays limitrophes hostiles à cette vignette dont la mise en application était prévue en octobre 2020. Selon l'arrêt rendu, cette mesure concernant les véhicules utilisant des routes fédérales, dont les autoroutes, est « contraire au droit de l'Union ». En effet, l'Allemagne envisageait que les véhicules nationaux bénéficient d'une compensation prenant la forme d'une exonération d'une autre taxe, à hauteur d'un montant au moins équivalent à celui de la redevance litigieuse. Du fait de cette exonération, la CJUE estime que la redevance allemande « constitue une discrimination indirecte en raison de la nationalité et une violation des principes de la libre circulation des marchandises et de la libre prestation des services.

L'exemple du département du GERS n'est pas à ignorer. S'interrogeant sur la réalité du transit, le département à mise en œuvre des contrôles permettant un décompte précis des poids lourds permettant ainsi de distinguer, les dessertes locales, le transport régional et le transit. Les mesures d'interdiction de circulation des poids lourds sauf desserte locale prises par le département, apportent une solution adaptée à la situation sans pénaliser le transport régional.

Or, les activités des entreprises françaises du transport routier, fortement concurrencées par les pavillons étrangers low-cost sur les transports de moyennes et longues distances, se sont souvent repliées sur les activités régionales. Elles seront les premières pénalisées par l'instauration de ces écotaxes.

Pour l'OTRE, cet article n'apporte aucune réponse concrète aux objectifs recherchés, il va fragiliser le transport routier française, secteur vital et stratégique nécessaire à l'indépendance du pays. Il doit être supprimé.

Travaux de la task-force

En France, le transport routier de marchandises (TRM) joue et continuera de jouer un rôle central. Dès lors, la compétitivité des entreprises engagées dans une politique ambitieuse en faveur de la transition énergétique doit être soutenue.

L'efficacité de la mise en œuvre d'une transition énergétique pour l'ensemble du TRM à horizon 2050 repose sur un certain nombre de postulats :

- En 2050, l'outil principal de gestion des flux de marchandises en France restera le camion (75%). La neutralité carbone dans les transports de marchandises devra nécessairement passer par une politique axée sur le camion zéro ou faibles émissions ;
- Atteindre cet objectif ambitieux impose à chaque étape cohérence et convergence des politiques publiques et des stratégies privées, tant au niveau européen que français.

Pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens afin d'établir une convention entre l'ensemble de ces acteurs.

L'objectif des travaux de cette Task-Force est de parvenir d'ici l'été 2021 à une convention d'objectifs entre les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens visant à :

- répondre aux attentes des transporteurs de visibilité sur les choix et perspectives technologiques en termes de motorisation ;
- permettre de créer, par un processus itératif d'échanges, de nouvelles dynamiques en favorisant une vision commune à l'ensemble des acteurs sur les perspectives, orientations stratégiques, contraintes et priorités de chacun pour la poursuite de la transition énergétique du transport routier ;
- définir un ou plusieurs scénarios de décarbonation du secteur du transport routier de marchandises au plus tard en 2050 sur la base des usages des transporteurs (distribution urbaine, transport courte distance, transport régional et transport longue distance) ;
- fixer des jalons de court (2022-2025), moyen (2030-2035) et long (2040) termes en raisonnant par type de motorisation et segments de véhicules ;
- favoriser une vision commune sur les perspectives, orientations stratégiques, calendriers, contraintes et priorités de chacun pour la poursuite de la transition écologique du transport routier de marchandises.

Les travaux de la Task-Force ont été organisés en trois groupes de travail :

- ◇ Usages et mix énergétique ;
- ◇ Aspects économiques et TCO ;
- ◇ Offre des constructeurs et avitaillement.



ANALYSE SYNTHETIQUE DES TRAVAUX

L'OTRE a contribué aux côtés des autres Organisations Professionnelles du transport routier de marchandises (FNTR et Union TLF) à la rédaction de conclusions intermédiaires des travaux de la task-force. Elles tiennent avant tout à souligner l'implication des acteurs lors des travaux de la Task-Force. Ils ont été réalisés rapidement sur la base d'hypothèses nombreuses et innovantes.

Cependant, si celles-ci apparaissent riches sur les éléments liés à l'offre constructeurs, les aspects économiques et le calcul des TCO, les Organisations Professionnelles du secteur relèvent avec regret l'absence d'échanges sur le développement des réseaux de distribution.

Ce document synthétise les analyses et les conclusions des Organisations Professionnelles du transport routier de marchandises issues des échanges au sein des trois groupes de travail constituant la Task-Force.

1. Usages et mix énergétique :

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Contrairement au parc poids-lourds vieillissant pour compte propre dont la durée d'exploitation est longue [moyenne d'exploitation supérieure à 10 ans], celui du TRM est jeune [moyenne d'exploitation entre 5 et 6 ans]. Il est principalement composé de motorisations de norme Euro 6 et il représente environ 50% de la flotte globale des camions en circulation ;
- Des alternatives au diesel existent déjà et leur utilisation est croissante dans les entreprises. Elles se concentrent généralement sur les énergies gaz, biogaz (GNC et GNL pour les tonnages supérieurs à 19t) et les biodiesel (B100 ou HVO). Elles répondent à certains besoins des activités urbaines, de courtes distances ou d'activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ;
- Une offre réduite existe en électrique à batterie. Son utilisation se concentre sur certains usages urbains (livraison, bennes à ordures ménagères, porteurs 6x4 de 26t). Son développement à moyen terme apparaît réaliste ;
- Le parc poids lourds des entreprises du TRM est essentiellement affecté à une activité de transport régional ou de longues distances. Le mix d'usages pour un véhicule prévaut dans les entreprises. Cela signifie qu'un même poids lourd peut intervenir sur différents usages ;
- L'utilisation des motorisations électriques nécessite des temps de recharges longs pour une autonomie limitée. L'affectation de ce type de véhicules réduit sa flexibilité d'utilisation, et se limite à des usages restreints, comme la distribution urbaine en zone à forte densité de population.

2. Disponibilité de l'offre des Constructeurs et du réseau de distribution d'énergie :

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Le diesel restera présent pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040, notamment pour le transport régional et pour la longue distance, principalement pour les tonnages supérieurs à 26t et les plus de 40t (segment représentant la grande masse de la flotte) ;
- L'offre la plus fournie en motorisations alternatives et ce pour toutes les périodes étudiées, se concentre sur les segments des véhicules de moins de 26t, répondant généralement aux activités de distribution urbaine, voire de transport de courte distance, et certaines activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ;
- Les énergies gaz, biogaz et les biodiesels semblent apparaître à minima comme des énergies de transition avec une offre de distribution qui se densifie ;
- Les offres électriques et hydrogènes apparaissent comme des énergies en développement assez peu disponibles actuellement comparativement à ce qu'elles pourraient être dans le futur de plus long terme.

Sans être exclusives, elles semblent constituer les énergies priorisées par les constructeurs ;

- L'offre électrique devrait pouvoir répondre technologiquement à l'ensemble des usages des transporteurs à partir de 2040. Mais l'offre de production en masse de ces véhicules est conditionnée dans le même temps par les constructeurs, à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté,
- De plus, les échanges permettent de constater qu'il n'existe actuellement aucune programmation d'un plan de développement du réseau de distribution électrique et hydrogène. Il est évident qu'aucun réseau d'avitaillement répondant à un usage massif de poids lourds électriques et hydrogènes n'est envisageable au mieux avant 2040, voire bien au-delà. Cela constitue à l'évidence un important frein au développement de cette offre.

3. Aspect économique et TCO

Les principaux enseignements et constats de ce groupe de travail sont les suivants :

- Les TCO gaz, biogaz, biodiesel, diesel sont assez proches ;
- L'offre alternative électrique reste à un coût largement supérieur à celui du diesel, tant dans le prix d'acquisition des véhicules que plus globalement, dans son TCO. Dans des cas très limités (uniquement sur les VUL et les petits tonnages en courtes distances), le TCO est neutre voire positif ;
- Pour l'électrique et l'hydrogène, les scénarios demeurent fictifs car construits sur les bases hypothétiques du développement du réseau de distribution et de disponibilité des matériels ;
- L'offre alternative hydrogène est encore plus chère avec un TCO plus de 2 fois supérieur au TCO diesel, parfois

CONCLUSIONS

Rappel : les travaux de la Task-Force ont pour objectif d'aboutir à une vision commune :

- ◇ Sur l'effectivité du développement de l'offre de véhicules à motorisations alternatives au gazole d'origine fossile mis sur le marché,
- ◇ Sur le déploiement des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie,
- ◇ Sur les orientations stratégiques de la transition énergétique du transport routier de marchandises qui découlent des deux points précédents, dans le cadre d'un calendrier réaliste et économiquement viable.

Cet objectif ne peut être atteint que si l'offre constructeur, le coût de l'offre, et le réseau de distribution sont tous trois raisonnablement prévisibles et maîtrisés.

Première conclusion : à ce stade, la question du déploiement des réseaux de distribution n'a pas été traitée. Aucun enseignement pratique sur ce point ne peut être déduit des travaux menés par la task-force. Les constructeurs eux-mêmes conditionnent la production en masse de véhicules à énergie alternative à la mise en œuvre effective d'un réseau de distribution adapté, qui reste une inconnue.

Deuxième conclusion : La transition énergétique pour le secteur du transport routier de marchandises engagera des ressources financières considérables, en investissements publics et privés, en subventions, impliquant un grand nombre de parties prenantes. Elle ne peut se concentrer sur un seul opérateur, en particulier les transporteurs eux-mêmes.

Troisième conclusion : Les travaux de la Task-Force ne sont donc pas terminés. Ils doivent se poursuivre avec pour objectif de compléter les résultats déjà obtenus sur les usages, le développement de l'offre des constructeurs, et les aspects économiques et TCO, par l'ouverture de travaux relatifs au déploiement des réseaux d'avitaillement en énergie.

Dans les meilleurs délais, les transporteurs routiers entendent que les travaux à venir :

- répondent à la question de l'effectivité du développement des réseaux de distribution sur la base des jalonnements définis (2022-2025, 2030, 2035 et 2040) ;
- chiffrent le coût global de l'investissement dans la transition énergétique pour le secteur du transport routier de marchandises, et les modalités concrètes de son financement et prise en charge par les différentes parties prenantes.

Travaux sur l'ERS

L'OTRE participe activement à une réflexion prospective sur les systèmes de routes électriques (ERS).

Commandée par Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, cette étude pilotée par la DGITM cherche à évaluer la pertinence économique et opérationnelle des dispositifs de recharge dynamique de véhicules industriels électriques ou hybrides. Aujourd'hui, trois familles de technologies sont proposées : caténaire, rail dans le sol, induction.

La Suède et l'Allemagne ont déjà réalisé et poursuivent de telles expérimentations sur routes ou autoroutes ouvertes avec une partie des technologies proposées.

Cette réflexion sur les ERS est coanimée par la DGITM, le Cerema et l'université Gustave Eiffel (UGE). Elle rassemble une soixantaine de participants, représentant la plupart des acteurs publics et privés, organismes scientifiques et techniques, associations professionnelles, exploitants autoroutiers, entreprises de construction, constructeurs de poids lourds, fédérations de chargeurs et transporteurs, et industriels de l'énergie ou fournisseurs de solutions ERS.

Groupe n°1 : « Décarboner le transport routier de marchandises par l'ERS, enjeux et stratégie »

Sa mission : (tiré de la lettre de mission)

Ce groupe cherche à estimer quelle part et quelle place l'ERS peut prendre dans l'ensemble des actions de décarbonation du transport routier (PL, VUL voire autocars), les complémentarités avec les autres solutions (hydrogène, batteries, biofuels, etc.), et sur quels types d'axes il serait pertinent de le déployer. Une seconde question structurante consiste à définir le/les types de véhicules à alimenter par l'ERS :

La question de l'interopérabilité est également examinée de manière globale en mettant en lumière ses avantages et inconvénients, ses risques et opportunités, notamment en ce qui concerne les contraintes induites, et les solutions des autres Etats membres de l'UE. Enfin, les rôles, la répartition des responsabilités et du financement entre les différents acteurs (industriels fournisseurs de solutions, fournisseurs d'énergie, exploitants (auto)routiers, transporteurs, constructeurs, Etat ou collectivités locales...) font aussi partie du champ qu'explore ce GT, de façon à fournir des éléments sur les modèles d'affaires possibles et la viabilité économique de l'ERS. Sur la base de ces analyses, le GT s'efforcera de définir les conditions favorables au déploiement de l'ERS. Les implications techniques des choix stratégiques du GT1 seront à discuter avec le GT2

Groupe n°2 : « Solutions techniques, potentialités et verrous ».

OTRE a été désigné coordinateur pour les 3 organisations patronales, en partenariat avec le CNR, afin de mettre en place une grille d'évaluation des TCO.

Sa mission : (tiré de la lettre de mission)

Un premier objectif du groupe consiste à identifier les incertitudes, verrous et marges de progrès des différentes technologies, dans un livrable qui alimentera la réflexion du GT3 sur les expérimentations à mener pour lever certains verrous ou valider les performances des systèmes, pour mars 2021. Le second objectif du GT2 est de fournir à la DGITM et aux décideurs des éléments techniques visant à éclairer les choix, en toute objectivité, avec notamment :

- une liste de critères d'évaluation répondant aux exigences de toutes les parties prenantes (exploitants routiers, transporteurs et exploitants de véhicules, usagers de la route, constructeurs, etc.), avec si possible des pondérations de ces divers critères dans les décisions finales ;
- le positionnement de chaque technologie par rapport à ces divers critères, à la lumière des informations vérifiées et disponibles et de la bibliographie élargie de toute publication commerciale ou liée à des intérêts spécifiques ;
- les conditions de déploiement de celles de ces technologies ayant un potentiel suffisant pour répondre aux objectifs de l'ERS (en France), sous réserve de levée des verrous par l'expérimentation. Les conséquences économiques et stratégiques des choix techniques du GT2 seront à discuter avec le GT1.

Groupe n°3 : « expérimenter à grande échelle en France »

Sa mission : (tiré de la lettre de mission)

Ce groupe analyse les diverses solutions techniques qui sont actuellement proposées par différents industriels, avec des degrés de maturation (TRL) variés et des champs d'application différents. Au-delà des premières expérimentations à petite échelle sur pistes d'essais et hors trafic, réalisées par les industriels, le choix de la ou des solutions à mettre en œuvre requiert des expérimentations à plus grande échelle, sur route ouverte et dans le trafic, si possible avec des véhicules exploités de façon opérationnelle. Des linéaires de plusieurs km voire dizaines de km sont nécessaires pour cela. La Suède et l'Allemagne ont déjà réalisés et poursuivent de telles expérimentations sur routes ou autoroutes ouvertes avec une partie des technologies proposées. La France est attendue, notamment pour tester d'autres technologies, mais aussi pour réaliser des essais dans les conditions d'infrastructure et de trafic nationales.

Cette étude réunie les acteurs environ 2 fois par mois et par groupe sans compter les réunions intermédiaires entre les OP afin de coordonner les positions de la profession et d'apporter une unité avec les positions prises dans le cadre de la Task-Force.

Les conclusions de cette étude sont attendues pour l'été 2021.



France Logistique

L'OTRE est membre fondateur de l'association France Logistique. Celle-ci a pour objectif l'amélioration de la compétitivité de la filière logistique au service des entreprises, des consommateurs, du développement durable et de l'amélioration de la compétitivité française.

- Elle est l'interlocuteur de référence auprès des pouvoirs publics sur les sujets de la chaîne logistique : à ce titre, dans le cadre du Comité Exécutif Logistique, instance « public-privé », elle prépare les Comités Interministériels de la logistique (CILOG) qui se réunissent pour valider les mesures proposées et les orientations prises.
- Le programme de travail de France logistique porte aussi sur des actions opérationnelles internes à la filière, notamment à dimension locale.

En tant que fondateur, l'OTRE est membre de droit du conseil d'administration et du bureau exécutif.

France logistique a concentré ses efforts durant la période sur les enjeux suivants :

1. Projet de loi « climat et résilience » :

Pour France Logistique, la transition écologique et de développement durable est un enjeu majeur pour la filière, se mesurant tout au long de chaînes articulant stock et flux et dont la transition vers des énergies décarbonées est une étape clé.

France Logistique encourage l'élaboration d'une feuille de route public/privé, ambitieuse et réaliste, pour accélérer la transition énergétique du transport routier. Elle participe en soutien des Organisations Professionnelles du Transport Routier dont l'OTRE aux différents travaux de la Task-Force.

2. Manifeste pour les régionales de 2021 :



France Logistique souhaite aborder les enjeux et les leviers d'actions incitant les régions de se saisir des sujets du transport de marchandises et logistique. A ce titre, elle a rédigé une contribution pour les élections régionales sur la base de 7 propositions :

Pour le développement économique, il est proposé :

- Intégrer la logistique dans les démarches économiques globales

Pour l'aménagement du territoire, il est proposé :

- Intégrer les besoins en foncier logistique dans les SRADDET (Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)

- Soutenir la mise en place de politiques intercommunales de logistique urbaine durable et éventuellement en assurer une certaine coordination régionale

- Pour les régions concernées, encourager les relations des ports avec leurs hinterlands, l'implantation d'entrepôts et la connexion aux modes de transport massifiés

Pour la transition écologique, il est proposé :

- Intégrer dans les CPER (contrat de plan Etat-Régions) et autres procédures (programme d'investissement d'avenir...) les enjeux de la mobilité des marchandises liés aux infrastructures et à l'innovation pour le transport ferroviaire (et le cas échéant fluvial)

- Soutenir le développement des stations d'avitaillements alternatives au diesel et le cas échéant abonder les aides de l'Etat à l'acquisition de camions non-diesel

Pour la formation professionnelle, il est proposé :

- Organiser des partenariats avec le secteur et ses organismes de recherches et de formation pour définir ensemble les besoins en compétences

3. Livre blanc pour les échéances de 2022 :

France Logistique travaille à la rédaction d'un livre blanc pour objectifs de décrire les enjeux du secteur des transport et de la logistique (souveraineté, compétitivité, transition écologique, aménagement du territoire et sociétal (emploi pour tous) et de formuler des propositions précises, qui pourraient constituer la feuille de route du prochain quinquennat.

Paquet mobilité



L'OTRE a été très active sur la négociation du Paquet Mobilité au niveau européen. Elle a notamment défendu les points principaux suivants :

- La mise en œuvre du période de carence entre deux périodes de cabotage.
- La mise en œuvre accélérée de l'obligation d'équiper les véhicules circulant à l'international du tachygraphe nouvelle génération permettant la localisation du véhicule à chaque passage de frontière et par tranche de 3 heures, dans l'objectif de permettre enfin un contrôle facilité du cabotage.
- L'obligation du retour au pays d'origine du conducteur et du véhicule.
- L'obligation généralisée dans l'union européenne de l'interdiction du découcher en cabine pour les repos hebdomadaires.
- L'intégration du transport léger dans la réglementation européenne.

Au final, le parlement européen a adopté le 9 juillet 2020 le paquet routier. Il se compose de 3 textes législatifs publiés au JO de l'UE le 31 juillet 2020 : un règlement sur l'accès à la profession et au marché, un règlement sur les durées de conduite, les temps de repos et les tachygraphes, et une directive sur le détachement des conducteurs routiers.

Les mesures votées dans ces différents textes législatifs n'entrent pas en vigueur à la même date. Nous aurons des mesures avec des dates d'entrée en vigueur différentes en fonction de la nécessité d'accorder une période transitoire d'adaptation aux nouvelles réglementations introduites.

1. Les règles en matière de temps de repos

Interdiction de 2 repos hebdomadaires réduits consécutifs en principe, sauf exception (uniquement pour les conducteurs à l'internationale ou hors du pays du siège de l'entreprise)

Lorsque deux repos hebdomadaires réduits ont été pris consécutivement, le repos suivant doit, mécaniquement, être un repos hebdomadaire normal. En conséquence, une configuration selon laquelle on trouvera trois repos réduits pris à la suite ne pourra être considérée comme conforme à la réglementation européenne, quand bien même une période de compensation serait greffée sur ce repos réduit, pour conduire à ce qu'il dépasse la durée minimum de 24h pour atteindre 45h.

Dérogation : en cas de transport international de marchandises, le conducteur peut prendre 2 temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs.

2 conditions :

- être hors de l'Etat membre d'établissement ou en dehors du pays de résidence du conducteur
- prendre au moins 4 temps de repos hebdomadaires, dont au moins 2 normaux, au cours de 4 semaines consécutives.

2. La compensation due au titre des repos hebdomadaires réduits

- Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la 3ème semaine suivant la semaine en question ;
- En transport international de marchandises, le temps de repos hebdomadaire normal suivant la prise consécutive de 2 repos hebdomadaires réduits est précédé d'un temps de repos pris en compensation des 2 repos réduits. Le plus souvent (i.e. si les repos réduits précédents ont duré 24h chacun), ce repos consolidé durera 87h (21 + 21 + 45).

3. Temps de prise en charge du véhicule

Hors trajets entre la résidence du conducteur et le centre opérationnel de l'employeur, le temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule soumis au R(CE) n° 561/2006 ou en revenir avec un véhicule léger de l'entreprise :

- n'est pas considéré comme repos ou pause,
- n'est pas considéré comme temps de conduite mais comme temps de travail,
- sauf si le conducteur se trouve dans un ferry ou un train, avec accès à une cabine couchette ou une couchette

4. Retour du conducteur et conditions matérielles de prise des repos hebdomadaires

- Toutes les 4 semaines, l'employeur met en mesure son conducteur de prendre au moins un temps de repos hebdomadaire normal à son centre opérationnel situé dans l'Etat membre d'établissement ou au lieu de résidence du conducteur ;
- Si transport international de marchandises avec 2 repos hebdomadaires réduits consécutifs, le conducteur doit être en mesure de rentrer avant le début de son repos hebdomadaire normal, précédé du repos compensateur.

Dans ces 2 cas : l'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de ses obligations et présente cette documentation conservée au sein de ses locaux à la demande des autorités de contrôle.

Le contrôle du respect de cette obligation pourra être effectué en bord de route (modalités en cours d'élaboration). L'infraction est contraventionnelle mais devient délictuelle si elle est réitérée.

Lors de l'accompagnement d'un véhicule par le conducteur à bord d'un train ou d'un ferry, interruption au maximum 2 fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas 1h :

- Le temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, à condition de disposer d'une cabine couchette ou d'une couchette hors du véhicule ;
- Les temps de repos hebdomadaires normaux lorsque le voyage est prévu pour une durée \geq 8h, à condition de disposer d'une cabine couchette

Les repos hebdomadaires de 45h et plus (RHN, RHR auquel une compensation est accolée) sont pris en dehors du véhicule, dans un hébergement adapté (matériel de couchage, installations sanitaires) dont les frais sont pris en charge par l'employeur.

5. Accès à la profession

- Nouvelle obligation de retour du véhicule au pays d'origine (maximum toutes les 8 semaines)
- Des critères d'établissement renforcés (notamment nombre de personnes employés, nombre de véhicules par établissement, équipement technique dans le lieu d'établissement, enregistrement des immatriculations etc.)
- Des conditions d'accès à la profession pour les exploitants de VUL de plus de 2,5 tonnes (critères adaptés à la capacité financière transport léger)
- Des conditions d'honorabilité renforcées (et aux conditions d'honorabilité renforcées notamment avec les infractions au détachement, au cabotage, respect de la législation fiscale)
- Le maintien des règles de cabotage (3 opérations pendant 7 jours) obligations de détenir tous les documents relatifs aux opérations de cabotage effectuées durant la période pour croisement avec les relevés de géolocalisation
- Mise en place d'une période de carence de 4 jours entre deux périodes de cabotage
- Mise en place de licences communautaires pour les VUL au-delà de 2,5 tonnes

6. Contrôle et tachygraphes

- Spécification des nouvelles fonctionnalités du tachygraphe intelligent
- Accélération du calendrier d'équipement des véhicules lourds opérant à l'international en tachygraphe intelligent (passage de frontières, géolocalisation par tranche de 3 heures et enregistrement des opérations de chargement et déchargement)
- Smart tachygraphe dans les VUL opérant à l'international
- Contrôlabilité en bord de route de 56 jours au lieu de 28 jours actuellement

Pour l'OTRE, l'obligation d'utilisation des nouveaux tachygraphes à compter de septembre 2023 pour aboutir à une obligation générale dès 2025 constitue un des points forts du paquet mobilité. Ce nouvel outil constitue à n'en pas douter un moyen de contrôle simple, rapide et efficace permettant à l'ensemble des corps de contrôle (DREAL, Gendarmerie, Police) de constater sans difficulté les infractions au cabotage.

Mission DOLE

Dans le cadre de l'agenda social défini par le gouvernement, a été inscrit à la demande des organisations patronales, un chantier visant la résorption des difficultés de recrutement (métiers sous tensions).



Quatre branches professionnelles ont été retenues pour élaborer des plans d'action relatifs aux difficultés de recrutement et métiers en tension : bâtiment ; métiers de bouche ; transports conducteur (conducteur routier marchandise, conducteur routier voyageur et transports sanitaires) ; branche numérique, ingénierie, conseil et événement.

Les travaux projetés consisteront essentiellement à identifier et partager les facteurs de tension, puis à concevoir des plans d'actions précis engageant les branches et les pouvoirs publics. Ces plans d'actions sont prévus d'être présentés début juin, s'ensuivront une présentation des plans d'action tous les deux mois et un premier bilan d'étape à l'automne .

Cette mission a été confiée par Elisabeth BORNE, Ministre du Travail, à Philippe DOLE Inspecteur Général des Affaires Sociales (IGAS) voir lettre de mission en annexe. **L'OTRE se félicite de cette mission sur les métiers en tension de la branche professionnelle et plus particulièrement les métiers de la conduite.**

Cet accompagnement dans la construction et le suivi d'un plan d'action permettra à la branche professionnelle de répondre aux enjeux du développement numérique, de la transition écologique, de l'évolution des politiques publiques, des nouveaux modes de vie, des nouvelles exigences et des besoins clients

L'OTRE a souhaité mettre en avant les 5 points suivants, abordés lors de l'audition du 26 mai 2021 :

- ◇ Renforcer la lutte contre la concurrence déloyale, clef de l'emploi (mise en œuvre et application du Paquet Mobilité)
- ◇ Soutenir l'image de la profession et son manque d'attractivité
- ◇ Améliorer le service rendu de Pôle Emploi
- ◇ Réformer la formation professionnelle
- ◇ Engager les modifications réglementaires nécessaires

1. Renforcer la lutte contre la concurrence déloyale, clef de l'emploi (mise en œuvre et application du Paquet Mobilité)

La vitalité de l'emploi local dans le secteur des transports routiers en France est fortement corrélée aux conditions de concurrence auxquelles nos PME françaises sont confrontées sur un marché qui est par définition d'envergure européenne.

Avec le vote du volet social du paquet mobilité, la Commission Européenne a adopté une réforme importante pour lutter contre la concurrence sociale déloyale des pays de l'Est dont le pavillon routier français est très largement victime. Par ces mesures obtenues sur les conditions de travail des conducteurs (temps de repos, détachement, retour contraint et cadencé des véhicules et des chauffeurs dans leur pays d'attache à intervalle fixe, la limitation stricte du cabotage), les conditions de vie dégradantes de nombreux conducteurs étrangers et l'image négative qu'elles engendrent auprès du grand public, devraient peu à peu disparaître. C'est aussi un formidable appel d'air pour l'emploi local et un vecteur de croissance pour nos entreprises françaises.

> **Proposition 1** : Veiller à la bonne transposition et application des nouvelles règles européennes dans le droit français.

> **Proposition 2** : Soutenir la profession dans sa demande de mise en œuvre de contrôles routiers efficaces en accélérant la mise en place du tachygraphe 2eme génération

2. Soutenir l'image de la profession et son manque d'attractivité Renforcer la lutte contre la concurrence déloyale, clef de l'emploi (mise en œuvre et application du Paquet Mobilité)

Lutter contre les idées reçues grand public, des familles avec leurs jeunes et surtout les pouvoirs publics qui abordent le métier de transporteur routier sous l'angle du « camion bashing » ; les débats actuels sur le projet de loi « Climat et Résilience » et ceux tenus lors de la convention citoyenne pour le climat en sont l'exemple le plus récent. Camion/ autocar cela « pue/ pollue » alors même que les entreprises n'ont cessé d'investir dans les nouvelles technologies, les normes menant à la décarbonation (euro6, programme EVE, écoconduite...).

Plus particulièrement, le métier de conducteur est vu comme un métier exclusivement constitué de contraintes et mal payé. Si la prise de conscience du rôle clé joué pendant la crise sanitaire a infléchi positivement l'image du secteur, il convient de profiter de cette inflexion pour mener des actions amplificatrices de communication et de valorisation d'envergure, comme d'autres domaines professionnels l'ont fait avec succès par le passé (BTP, Défense...).

> **Proposition 1** : Travailler sur la marque employeur et l'accompagnement.

> **Proposition 2** : nous aider à obtenir des acteurs institutionnels une communication positive passant par une valorisation de nos activités. Nous donner l'accès à des fonds publics pour mener des actions amplificatrices de communication et de valorisation d'envergure. Par exemple, accompagner la profession avec des financements complémentaires sur une campagne télévisuelle sur les métiers de la conduite et du transport en général.

> **Proposition 3** : Pour continuer à améliorer à la fois la qualité de vie de travail, et la prévention de l'usure et des risques professionnels, le financement par l'Etat d'une étude analysant les conditions d'une évolution de l'organisation du travail dans les entreprises de transport et logistique, et débouchant sur des préconisations, permettrait d'orienter utilement les actions futures à mener.

> **Proposition 4** : Améliorer les conditions d'accueil chez les clients (accès sanitaires, machines à café...). Un accord/charte de bonnes pratiques entre l'Etat, les transporteurs et leurs clients semble nécessaire pour mettre en œuvre des mesures communes d'accueil qui contribueront à l'amélioration des conditions de travail des conducteurs. Ainsi, La Global Shippers Alliance (GSA), l'IRU et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), viennent de lancer une charte pour améliorer les conditions des conducteurs de poids lourd sur les sites de collectes et de livraisons. Cette charte vise également à éliminer certains des obstacles au recrutement, en particulier pour les femmes et les jeunes, afin de résoudre équitablement les pénuries chroniques de conducteurs. (Piste à creuser en France).

> **Proposition 5** : Véritable élément structurant du pacte social, la Profession est attachée au CFA (TRM/TRV) mais des questions se posent quant à son devenir. La profession reste dans l'attente de connaître les réponses aux questions qu'elle a posées à l'Etat en matière d'engagements financiers. La profession est également toujours dans l'attente de connaître le contenu de la future réforme des retraites, la précédente ayant eu un large impact sur ce dispositif. Une mission IGAS est en cours, cette dernière pourrait être mise en perspective avec votre propre mission.

3. Améliorer le service rendu de Pôle Emploi

Le rôle de Pôle Emploi comme celui des organismes de formation professionnelle est soumis à critiques. Il remonte du terrain que les personnels sont formés sur suggestion des pôles emplois auprès des centres de formation sans tenir compte des habiletés ou des prédispositions des candidats à intégrer le secteur : Permis « camping-car ». La prédominance de la nécessité de gérer les statistiques du chômage au regard de l'efficacité des formations dispensées (remplissage à tout prix des stages) semble guider ce comportement, en découle une situation anti valorisante pour nos métiers.

> **Proposition 1** : Adopter une politique globale car selon l'agence locale les informations diffusées ne sont pas les mêmes, les droits des entreprises ne sont pas garantis à l'identique. Généraliser la mise en place sur l'ensemble du territoire des conseillers « entreprises transports ».

> **Proposition 2** : mieux former les conseillers sur les métiers de la conduite (TRM/TRV).

> **Proposition 3** : Revoir le process de sélection et de profilage des candidats côté Pôle Emploi, notamment en adaptant les campagnes de recrutement pour toucher davantage les femmes et les tranches d'âges plus jeunes

> **Proposition 4** : Mieux sélectionner les demandeurs d'emploi et les responsabiliser en cas d'abandon de la formation ou de réorientation dans un autre métier.

> **Proposition 5** : Faciliter la mise en relation en local, institutionnaliser des rencontres entre Pole Emploi et les organisations professionnelles, les entreprises pour mieux connaître les besoins en recrutement et mieux coller à la réalité terrain. Une meilleure coordination entre Région / pôle Emploi / OPCO M/ OP (PRFE ; POEC...) est demandée, avec la désignation de référents.

4. Réformer la formation professionnelle

◇ Au niveau des organismes de formation professionnelle

Ce n'est pas la réactivité des organismes de formation qui est en cause mais plus souvent les limites imposées par leurs contraintes d'organisation. Ainsi, en s'imposant un nombre minimum trop haut de participants aux sessions de formation, de nombreux reports de session ont lieu ce qui rallonge les délais d'obtention des formations, pourtant souvent obligatoires, pour les stagiaires potentiels ou les niveaux de compétence des stagiaires sont trop distendus et débouchent sur des abandons en cours de stage.

> **Proposition 1** : Mettre en place un test d'évaluation de profil pour les primo entrants avant le début de la formation ceci pour vérifier l'adéquation du métier avec les aspirations du candidat. Avantages : limiter la gabegie financière en formant sur des métiers qui n'intéressent pas le candidat.

> **Proposition 2** : L'une des grandes causes de démission ou de départ, consiste en une relation difficile entre conducteurs et exploitants, encourager le développement d'actions de formations des exploitants à la communication, à la gestion des équipes et des conflits, à la motivation des équipes, savoir déceler chez le conducteur ce qui ne va pas, les situations à risque et désamorcer les conflits.

> **Proposition 3** : développer une meilleure synergie, plus en amont, entre les organismes de formation professionnelle, les lycées (avec notamment une convention de partenariat à rechercher avec l'Éducation Nationale) et les entreprises, en matière de recrutement, en matière de communication sur les métiers (éveiller de nouvelles vocations -retrouver le goût du travail et de l'effort au travers des parcours professionnels).

◇ Au niveau de la réglementation actuelle

> **Proposition 1** : Mobiliser la voie de l'alternance (permis de conduire inclus) pour le TRS.

> **Proposition 2** : Pour le TRV, En dehors du titre pro, il n'y a pas de filière de formation initiale si on excepte le CAP agent d'accueil et de conduite routière transport de voyageurs qui implique que le stagiaire soit, dispose déjà du permis, soit la passe à son compte durant sa formation ce qui n'a guère de sens. Elargissement de l'abaissement de l'âge normal à 18 ans pour ceux qui ont utilisé le dispositif de conduite accompagnée.

5. Engager les modifications réglementaires nécessaires

L'environnement social, réglementaire et législatif doit évoluer pour libérer les synergies et faciliter les parcours d'emplois vers notre branche, et au sein de notre branche.

> **Proposition 1** : Faciliter davantage l'accès à d'autres types de contrats de travail, intermédiaires entre les contrats précaires ou dérogatoires et le CDI, comme le contrat de chantier, le contrat durée indéterminée d'opération, même en l'absence d'accord collectif de branche.

> **Proposition 2** : Mettre en place un véritable permis professionnel réclamé par la Profession qui permettrait de lutter contre la pénurie de conducteurs, distinguant la perte de points en fonction de son origine (vie privée/vie professionnelle).

> **Proposition 3** : mettre en place un certificat de conduite provisoire au bénéfice des conducteurs titulaires d'un TP (idem pour le permis sec) afin de permettre aux entreprises d'embaucher les conducteurs dès leur sortie de formation sans attendre le délai d'obtention du permis ANTS (délai trop long).

> **Proposition 4** : Permettre aux entreprises d'avoir de meilleures prises en charge des politiques de formation sur des aspects structurants du métier. Depuis 10 ans, les fonds du plan de formation ont été utilisés avant tout au profit de formations externes, essentiellement tournées vers les demandeurs d'emploi, au détriment de l'interne.

> **Proposition 5** : Rendre obligatoire les stages de 2 semaines et/ou des tests d'évaluation psychotechniques avant toute formation en Titre Professionnel.

La Fédération Nationale de la Mobilité Sanitaire (FNMS), adhérente de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), s'inscrit totalement dans les positions développées par cette dernière à la suite de l'audition de Monsieur Philippe Dôle en date du 26 mai 2021.

En complément du positionnement de l'OTRE, représentative de l'ensemble des activités entrant dans le champ d'application de la CCNTR, la FNMS souhaite rappeler les spécificités sur lesquelles elle a attiré l'attention de Monsieur Philippe Dôle et des partenaires sociaux en Commission Paritaire Permanente de Négociation et d'Interprétation (CP-PNI) sectorielle « Transport Sanitaire » le 17 mai 2021.

1. Campagne de communication

La FNMS confirme l'intérêt majeur qu'elle porte à l'organisation d'une campagne de communication sur les activités et métiers du Transport Sanitaire via les médias « grand public » comme d'autres secteurs d'activités l'ont déjà fait.



Cette campagne de communication aurait pour finalité de présenter les entreprises du secteur, leur nombre, leur typologie, la portée de l'introduction des nouvelles technologies dans le secteur et dans la chaîne de soins, leurs évolutions à venir, l'ensemble des métiers spécifiques aux activités du Transport Sanitaire, leur contenu, les compétences, connaissances, savoir-faire et savoir être requis, les possibles évolutions de carrière dans les activités du Transport Sanitaire ou vers d'autres secteurs professionnels, ...

Un volet particulier de cette campagne serait consacré à l'attractivité des métiers.

Compte tenu du coût d'une telle campagne, de sa nature, de son impact recherché sur l'image du secteur et sur l'emploi, la FNMS souhaite que l'Etat puisse s'engager financièrement en accompagnement des entreprises dans cette campagne de communication.

2. Evolution des métiers dans le Transport Sanitaire

Les métiers du Transport Sanitaire connaissent d'importantes transformations depuis plusieurs années liées aux évolutions sociétales, sociales, technologiques, réglementaires, organisationnelles, institutionnelles, ...

Ces transformations se traduisent plus particulièrement par :

- l'émergence de nouveaux métiers,
- la modification du contenu de métiers existants,
- la disparition d'autres métiers.

Parmi les éléments significatifs de cette évolution, on note une transformation dans le contenu des métiers se traduisant par un nouvel équilibre entre les missions ressortissant du soin (« care ») et celles ressortissant du prendre soin (« cure »).

La mission de transport sanitaire proprement dite subsistera (et comment pourrait-il en être autrement ?) mais elle s'accompagnera de missions d'une autre nature ; par exemple : visites à domicile, sécurisation sanitaire du maintien à domicile de personnes malades ou handicapées, consultations en liaison avec un médecin, levées de doute, actes de télé-médecine ou plus forte implication du personnel des entreprises de Transport Sanitaire dans l'urgence pré-hospitalière.

La FNMS considère indispensable qu'une étude approfondie soit menée sur ces transformations, sur leurs conséquences (dans les 5 à 10 années à venir) sur l'activité des entreprises, sur leurs investissements, leurs organisations, sur l'emploi, sur leurs pratiques de recrutement et, plus globalement, sur la politique de l'emploi du secteur.

Pour mener à bien cette étude, la FNMS souhaite pouvoir s'appuyer sur l'expertise d'un organisme conseillé par le rapporteur de la mission (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail /ANACT ou autre) et est prête à en rencontrer les dirigeants afin de définir les modalités d'un partenariat entre elle et ledit organisme identifié.

3. Relations avec « Pôle Emploi »



Une meilleure connaissance des métiers du Transport Sanitaire et de leur évolution par les conseillers de Pôle Emploi ne peut que contribuer à améliorer la sélection des candidats opérée par l'établissement public pour les entreprises.

Pour atteindre cet objectif, la FNMS considère que l'identification d'un « référent » Transport Sanitaire dans les Missions Locales de Pôle Emploi (ou au sein des entités partenaires de Pôle Emploi) aurait une certaine efficacité, laquelle pourrait s'accompagner, le cas échéant et en fonction des configurations locales, d'une mise en relation dudit « référent » avec des professionnels d'entreprises adhérentes à la FNMS (voire à d'autres O.P. représentatives du secteur) qui lui apporterait l'expérience « terrain » de l'exercice des métiers.

Compte tenu du rôle des Missions Locales de Pôle Emploi dans la politique sociale à destination des jeunes afin de favoriser leur insertion professionnelle et sociale, cette meilleure connaissance des besoins du terrain ne peut être qu'un atout.

4. Titres, diplômes et formation professionnelle

Au-delà des observations déjà formulées relatives au DEA (notamment, publication des référentiels de compétences du DEA), la FNMS confirme sa volonté de développer l'apprentissage dans les activités du Transport Sanitaire et, dans ce contexte, de permettre l'obtention du DEA par la voie de l'apprentissage en intégrant, dans le cursus de formation, un module « permis de conduire ».

Cette mesure se traduira, pour les apprentis concernés, par l'obtention du permis de conduire à un plus jeune âge que celui requis actuellement pour le « permis sec » qui est un frein à l'embauche.

Une mesure de cette nature existe déjà pour d'autres métiers entrant dans le champ d'application de la CCNTR (la possession d'un titre professionnel ou le suivi d'une formation permet d'obtenir le permis de conduire à un plus jeune âge que celui requis pour le « permis sec » de conducteur de véhicule poids lourd ou de conducteur de véhicule de transport en commun).

Une réflexion devra être menée afin d'obtenir une prise en charge financière dudit permis de conduire plus intéressante que celle en vigueur dans le dispositif général de financement du permis de conduire des apprentis.

La FNMS demande que des engagements soient pris par l'OPCO-Mobilités en termes d'accompagnement financier dédié des entreprises dans ce dispositif.



5. Evolution de carrière

Les capacités d'évolution de carrière, leur identification et leur organisation contribuent à une meilleure attractivité des métiers.

La FNMS souhaite que soient identifiées des filières professionnelles permettant aux personnels des entreprises de Transport Sanitaire d'évoluer, plus particulièrement, vers des métiers de la santé ou d'autres métiers du transport (par exemple, du transport de voyageurs), que soient définies les qualifications requises pour évoluer dans ces différents niveaux de carrière, les cursus et modules de formation y afférents, et, là également, que des engagements vis-à-vis des entreprises soient pris par l'OPCO-Mobilités en termes d'accompagnement financier dédié.

La FNMS rappelle l'expertise des organismes de développement de la formation professionnelle dans les activités du transport et de la logistique en

matière d'étude des contenus d'emploi, d'identification des filières professionnelles et de construction de modules de formation adaptés. Pour la FNMS, les travaux à mener en matière d'évolution de carrière pourraient s'inscrire dans une démarche faisant appel au dispositif « Transitions Collectives » initié par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion en janvier 2021, sans obligation de passer par un accord -type « Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels » compte tenu de la taille moyenne des entreprises du secteur des activités du Transport Sanitaire.

Sur un plan plus global, la FNMS considère également que pourrait être productive la signature de conventions « de partenariat » (dont le contenu serait à définir) entre les représentants des entreprises de Transport Sanitaire et ceux de corps institutionnels, tels que l'armée ou la gendarmerie, dont les effectifs s'inscrivent à un âge relativement jeune dans des démarches de reconversion et d'évolution intersectorielle de carrière.

6. Remarque conclusive

Le périmètre de la mission confiée par Madame Elisabeth BORNE, Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion à Monsieur Philippe DOLE, Inspecteur Général des Affaires Sociales, montre que la problématique de la résorption des métiers en tension de recrutement fait appel à de nombreux acteurs ou organismes impliqués dans la vie institutionnelle, économique et sociale.

Indiscutablement, chacun de ces acteurs ou organismes exerce sa mission avec beaucoup de professionnalisme mais la réussite de la mission confiée dépend également de la qualité de la coordination des actions menées par ces différents acteurs ou organismes.

Pour la FNMS, la mise en œuvre de cette coordination est un élément essentiel de la mission.



Transition énergétique

Programme EVE

Depuis de nombreuses années la profession s'est engagée dans une démarche d'amélioration de sa performance environnementale en réduisant son empreinte carbone, notamment via le programme « ObjectifsCO² les transporteurs s'engagent ».

A l'échéance de ce programme Objectifs CO², Il est apparu à la Profession pertinent de poursuivre cette transformation à travers un projet encore plus ambitieux regroupant l'ensemble des acteurs de la filière logistique et l'ensemble des dispositifs d'engagements volontaires : ObjectifsCO², Fret 21, EVCOM et la mise en œuvre d'une plateforme d'échanges de données environnementales.

C'est le programme EVE1, qui avec une approche intégrée à toute la chaîne Transport, permet une plus grande collaboration des entreprises de transport et une interaction entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre.

L'OTRE s'est engagée à accompagner la Profession dans une synergie vertueuse des différents acteurs en faveur de la mise en place de la stratégie nationale bas carbone et de la programmation pluriannuelle de l'énergie (-28% des émissions de GES du secteur des transports en 2030 par rapport à 2015 pour aller vers une décarbonisation complète à l'horizon 2050). Cela suppose une diminution moyenne des émissions avec un objectif ambitieux de -3,8Mt CO₂eq/an entre 2015 et 2050, alors qu'elles ont diminué de -0,8Mt CO₂ eq/an entre 2005 et 2015.

Ce programme EVE1 s'est achevée le 31 12 2020 avec comme bilan :

- Près de 4000 entreprises sensibilisées par les organismes professionnelles, des engagements de réduction des GES de 8,22% en moyenne avec 946 entreprises engagées (849 transporteurs objectifs CO² dont 641 TRM soit 74 274 véhicules chartés et 208 TRV soit 27 450 conducteurs concernés).

- 43 commissionnaires de transports (EVCOM) et 54 chargeurs (Fret 21).

- 307 entreprises labellisées-283 TRM 24 TRV à noter que le label a été créé en 2020 ici.

L'OTRE en tant que pilote associé du programme EVE, informe et sensibilise majoritairement individuellement les professionnels qu'ils soient adhérents ou pas, au dispositif adapté pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques. Elle s'est fixé un objectif de 700 actions de sensibilisation contre les 511 initialement fixées par la convention ; si la période de crise sanitaire liée au COVID 19 n'a permis d'atteindre cet objectif, elle a néanmoins réalisé via ses territoires 620 actions de sensibilisation.

L'ensemble des acteurs ont souhaité poursuivre la dynamique engagée et accentuer la sensibilisation et l'accompagnement des entreprises dans la transition écologique en resignant le programme EVE2 pour la période 2021-2023 avec des objectifs encore plus ambitieux.



La profession se lance comme défi la réalisation de :

- * 4950 actions de sensibilisation (4 172 TRM-778 TRV)
- * 1610 lettres d'adhésion (1343 TRM-266 TRV)
- * 1400 chartes (1200 TRM-200TRV)

Pour le dispositif EVCOM : 450 actions de sensibilisation ; 230 lettres d'adhésion ; 200 engagements de mise en œuvre de moyens et un objectif de résultat.

Le programme devrait également aboutir à la finalisation des principaux développements informatiques de la plateforme, son extension aux TRV ainsi qu'aux prestations de transport non routier, la création et le déploiement d'un label fret 21.

Des collaborations avec d'autres dispositifs (InterLud, ColisActiv, Ecler) seront étudiées.

De son côté, l'OTRE s'est engagée, avec le soutien de ses territoires, à réaliser : 755 attestations de sensibilisation et 257 lettres d'engagements.

Travaux prospectifs

1. Travaux sur les palettes

Avec plus de 600 millions d'unités en circulation dans le monde, la palette EPAL est aujourd'hui un maillon essentiel de la Supply Chain. Chaque année, plus de 90 millions de palettes EPAL neuves sont fabriquées et environ 25 millions de palettes reconditionnées sont remises sur le marché. Le pool de palettes EPAL est basé sur l'échangeabilité des palettes.

Ce principe, qui permet aux acteurs de la chaîne logistique de recevoir une palette vide lors de la livraison d'une palette chargée, implique une bonne connaissance des règles d'échange et d'utilisation de la palette EPAL.

A l'initiative d'EPAL, des travaux visant à la réactualisation de la Charte Interprofessionnelle relative à l'utilisation et à l'échange de palette EPAL dite « Europe » sont en cours.

A ce stade des travaux, en collaboration avec les autres représentants des transporteurs, l'OTRE a souhaité fixer un cadre strict aux travaux notamment en imposant que certains principes y soient clairement identifiés :

La gestion des supports de charge est une prestation annexe qui implique rémunération, quelle que soit la nature des marchandises et donc quel que soit le contrat type qui s'applique (général, température dirigée) :

- 1 Appliquer systématiquement les contrats types notamment en valorisant la prestation annexe,
- 1 Convenir entre tous les acteurs de la chaîne logistique de règles « normées » selon la nature du support et la nature du flux,
- 1 Limiter la responsabilité des transporteurs à retourner autant de supports consignés que de supports consignés remis (par ex. 80 palettes), sans considération de leur qualité,
- 1 Définir entre tous les acteurs un taux de freinte harmonisé et accepté de tous les acteurs,
- 1 Supprimer toute notion de validité des bons « palettes »,
- 1 Les rendez-vous pour la reprise des supports de manutention devraient être donnés en fonction du nombre de supports dus par la base du destinataire à chaque transporteur,
- 1 L'encours/créance par destinataire ne devrait pas dépasser le nombre de supports livrés au cours d'une période de 10 jours,

- 1 Substituer progressivement les bons palettes papier par des solutions dématérialisées et prévoir les modalités de prise en charge des coûts correspondants de façon partagée et équitable,
- 1 Réfléchir ensemble à l'amélioration du système afin d'une part, de limiter la pénibilité des tâches à effectuer par nos personnels et rendre de l'attractivité à nos métiers ce qui sera bénéfique pour l'ensemble des acteurs, et d'autre part, de limiter les risques liés à l'hygiène.

2. Travaux sur l'expérimentation 48 tonnes betteraves

A l'initiative de la filière Sucre visant de conduire une expérimentation de camions de 48 Tonnes pour les campagnes betteravières sur trois départements, l'OTRE a été sollicitée pour la mise en place d'un groupe de travail sur cette expérimentation.

L'OTRE est par principe toujours favorable à la mise en œuvre d'expérimentations, dès lors qu'elles visent à démontrer objectivement l'intérêt et la pertinence des sujets étudiés. Nous ne dérogerons donc pas à ce principe et nous participerons à cette expérimentation.



Cependant, nous avons tenu à porter à la connaissance de la filière Sucre mais également des ministères impliqués dans l'expérimentation, de nos plus grandes réserves sur le principe même d'un transport à 48 tonnes dédié aux seuls transports de betteraves. Sans être exhaustifs, nos motifs ou nos craintes se concentrent notamment sur les points suivants :

- 1 l'impossibilité d'acquisition de matériel onéreux dédiés aux seuls transports de betteraves et dont l'amortissement apparaît impossible avec un usage limité à 3 ou 4 mois par an,
- 1 de nombreuses interrogations autour de la question des poids et dimensions notamment la charge à l'essieu arrière du tracteur, comme sur le tridem de la remorque, ainsi que les incidences sur l'homologation du PTRR des tracteurs actuellement limité à 44 tonnes,
- 1 la sécurité en circulation de l'ensemble routier notamment en matière de freinage et distance de sécurité, et en matière de pneumatiques spécifiques,
- 1 l'image du poids lourds, dans un contexte où les questions de l'usure des infrastructures routières et de la sécurité des ouvrages sont des sujets extrêmement sensibles auprès des gestionnaires des infrastructures et des élus.

L'OTRE entend donc participer non seulement à l'élaboration du cahier des charges de l'expérimentation mais également à sa mise en œuvre.

3. Dématérialisation du LIC

A l'ère du numérique, le Livret Individuel de Contrôle (LIC) apparaît totalement désuet. Ce « carnet de bord » devant être rempli par les conducteurs pour retranscrire le fil de leur journée de travail n'a pas été repensé depuis 1983 !

Pourtant, si l'on y regarde de plus près, le LIC ne permet aucunement de répondre aux contraintes des employeurs en matière de contrôle du temps de travail et il ne permet pas de lutter contre le travail illégal.

Le LIC s'avère absolument impraticable pour certaines activités impliquant des courtes distances et de multiples arrêts (ex : messagerie).

Mobilic est un outil développé par le Ministère chargé des transports qui vise à simplifier le suivi du temps de travail dans le transport routier léger. Mobilic est accessible gratuitement à toutes les entreprises soumises au LIC.



L'OTRE, qui prône de longue date la dématérialisation du LIC, soutient la démarche dès lors qu'elle répond à une volonté de simplification du suivi du temps de travail des salariés mobiles, et qu'elle permet de contribuer à la lutte contre le travail illégal dans le secteur du transport au moyen de véhicules utilitaires légers (VUL).

Initié dans le secteur du déménagement, ce projet a bien vocation à s'étendre à l'ensemble des utilisateurs des VUL dans le secteur des transports routiers. La démarche se construit avec le ministère des transports sur la base d'un projet confié dans sa réalisation technique à une startup d'état.

Mobilic a vocation de simplifier le suivi du temps de travail des salariés mobiles et il concerne potentiellement les secteurs du déménagement mais également du TRM, du TRV et du transport sanitaire.

Mobilic propose une gestion administrative simplifiée. Le temps de travail est enregistré sur Mobilic en temps réel ce qui amène moins d'erreurs et évite la double saisie. Les données sociales sont accessibles en temps réel ce qui constitue une organisation plus simple pour l'entreprise.

Le projet avance, les expérimentations mises en œuvre notamment avec l'aide de nos adhérents déménageurs apportent de nombreuses satisfactions. Il reste cependant quelques points importants à traiter notamment en matière de propriété et stockage des données. L'OTRE souligne que la question du stockage des données constitue un point central et essentiel. Elle a clairement exprimé sa volonté que les données collectées restent stockées au sein de l'entreprise.

Le projet actuel prévoit que le stockage des données serait centralisé dans un serveur national. Notre opposition sur ce point a été restée fermement exprimée, et l'OTRE entend obtenir des garanties fortes sur ce point si le stockage des données sur un serveur se confirmait, notamment en termes d'accès aux données par les différents corps de contrôle.

LE RÉSEAU

Signature d'une convention de partenariat entre l'OTRE et le CNPA

Francis Bartholomé, Président du CNPA et Alexis Gibergues, Président de l'OTRE ont signé le 10 février 2021 une convention de membres associés.

Dans une volonté de renforcer et étendre leur collaboration pour répondre aux enjeux à venir en termes de mobilité multimodale, durable, sûre et connectée, le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) et l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) qui viennent de s'installer dans des locaux communs à Meudon, souhaitent construire des convergences basées sur la complémentarité des modes de transport ; mieux partager leurs connaissances et synchroniser leurs efforts ; construire une vision prospective des métiers qu'ils représentent dans une logique de filière.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets vont engendrer de nouveaux enjeux économiques, climatiques, environnementaux et sociaux.



[Voir la vidéo](#)



« Nous voulons être acteurs dans la transition énergétique sans la subir. »

L'OTRE et le CNPA se mobilisent pour relever ce défi afin de contribuer à une meilleure efficacité énergétique et environnementale dans leur secteur d'activité respectif complémentaire. La mise en place d'un mix énergétique et le développement des motorisations alternatives (hydrogène, GNV, électrique etc.) dans un calendrier réaliste et économiquement viable pour les entreprises, constituent des enjeux majeurs pour lesquels les deux organisations entendent être force de propositions.

Cette collaboration va créer des synergies dans le respect des spécificités des métiers et des intérêts professionnels.

Un partenariat qui concrétise et conforte la démarche entreprise par la création de l'OPCO Mobilités en avril 2019 à savoir structurer l'emploi, les compétences métiers de la mobilité dans une logique interbranche au regard de la proximité des métiers. Il doit permettre de bâtir un programme pour valoriser le secteur, d'être force de propositions ou encore d'instituer des discussions matures entre la filière et les pouvoirs publics.

Un partenariat pour la sécurité routière entre l'OTRE et SNCF Réseau

Alexis Gibergues, Président de l'OTRE, et Luc Lallemand, Président Directeur Général de SNCF Réseau, ont signé le 14 avril dernier une charte de partenariat pour améliorer la sécurité lors des franchissements de passages à niveau par les autocars et les camions.



SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, et l'OTRE, organisation patronale des PME et TPE du transport routier de marchandises et de personnes, font de la sécurité routière une priorité absolue. Au travers d'une charte commune, ils ont décidé de s'engager pour sensibiliser les professionnels du transport routier sur les règles à respecter pour franchir, en sécurité, les passages à niveau et favoriser la transmission des signalements relevés par les conducteurs.

Alexis Gibergues et Luc Lallemand ont insisté sur l'enjeu de cette charte commune : « Tout ce qui sert la sécurité est bénéfique. Ce partenariat essentiel illustre la volonté de SNCF Réseau de se rapprocher toujours plus des acteurs du transport routier pour servir cette cause », a déclaré Luc Lallemand.

Alexis Gibergues s'est également félicité de cette coopération :

« Informer, prévenir, signaler, sont les trois actions fortes qui nous engagent au travers de cette charte, dans le but commun de sauver des vies ».



Avec l'ensemble des acteurs, l'OTRE s'investit afin de faire diminuer les accidents de la route.

L'OTRE intègre l'AFT

Le conseil d'administration de l'Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports (AFT) a adopté à l'unanimité lors de son conseil d'administration du 15 septembre 2020, l'adhésion de l'OTRE au sein de ses instances.

Déjà membre de l'OPCO Mobilité, de la Commission Professionnelle Consultative Interministérielle MOBILITÉ et LOGISTIQUE (CPC), de la CPNEFP de la branche des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR), de l'Observatoire Prospectif des Transports et de la Logistique (OPTL), du conseil d'administration de Promotrans, organisation de formation de la branche, l'OTRE se félicite d'intégrer l'AFT et contribuer à l'ensemble de ses travaux.



Organisme de développement de la formation professionnelle dans les domaines du transport et de la logistique, l'AFT a vocation à intervenir au profit des entreprises relevant de la CCNTR. Elle est par ailleurs, dans l'exercice de ses missions de service public, affectataire de la taxe fiscale destinée à financer le développement des actions de formation dans les transports routiers conformément à l'article 1635bis du Code Général des Impôts.

L'OTRE s'est impliquée pleinement tout au long de l'année dans sa mission au sein de l'AFT, notamment pour la valorisation et le renforcement de l'attractivité de nos métiers qu'entre autres l'AFT porte.

Projet de loi Climat et Résilience : une action commune avec la FNTR et TLF

Si nous voulons réussir la transition énergétique : misons sur le camion !



Dans le cadre du projet de loi Climat et Résilience, l'OTRE, la FNTR et l'Union TLF ont rédigé un communiqué commun paru dans le Journal du Dimanche (JDD) le 7 mars, en page 5.

Un signal fort a été envoyé à la veille des premières discussions à l'Assemblée Nationale le 8 mars dernier.

Le transport routier de marchandises est résolument en faveur de la transition énergétique. Elle est nécessaire et doit être à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique. Pour cela, elle exige une réelle ambition et des mesures efficaces que ce Projet de loi ne porte pas.

Les organisations professionnelles se sont mobilisées pour le démontrer.

Les partenaires de l'OTRE



Des structures territoriales de proximité

OTRE Alsace Lorraine :

Nicole MAGAR
nicole.magar@otre.org
Metz : 03 87 38 21 51

OTRE Auvergne Rhône-Alpes :

Jean-Christophe GAUTHERON
jeanchristophe.gautheron@otre.fr
Lyon : 04 78 91 98 95

OTRE Franche-Comté Bourgogne :

Blandine TATIN
blandine.tatin@otre.fr
Besançon : 03 81 50 89 00

OTRE Bretagne :

Magguy HENAFF
otre.bretagne@otre.bzh
YFFINIAC : 06 22 58 51 03

OTRE Centre val de Loire :

Isabelle BRETEAU
otre.centrevallaloire@otre.fr
La Chaussée Saint Victor : 02 54 43 72 56

OTRE Champagne Ardenne :

Caroline CAIRE
caroline.caire@otre.fr
Reims : 03 26 85 28 67

OTRE Hauts-de-France :

Stéphana CALLARI
stephana.callari@otre.fr
Villeneuve-d'Ascq : 06 75 24 08 57

OTRE Île-de-France :

Yann VIGUIÉ
yann.viguie@otre.fr
Paris : 01 43 46 56 91

OTRE Île de la Réunion :

Éric M'DOIHOMA
ericmdoihoma@gmail.com
Bras Panon : +262 693 03 33 66

OTRE Normandie :

Stéphane CAUCHY
otre.normandie@otre.org
Caen : 06 40 81 56 79

OTRE Nouvelle Aquitaine :

Caroline AUGÉ, Véronique BLAY,
Amel BOURREL, Frédéric DURAND,
Clara DEPECHER et Pascale FAURE

Agen : 05 53 66 09 15
contact@str47.com

Bordeaux : 06 29 80 12 81
a.bourrel@otre.org

Niort : 05 49 25 96 54
otreprc@neuf.fr

Boulazac : 05 53 03 86 50
otre.dordogne-limousin@otre.fr

Saint-Geours-de-Maremne : 05 58
74 83 03
otre.pays-de-ladour@otre.fr

OTRE Occitanie :

Philippe CHAISTRUSSE, Frédéric
DOMENGE, Isabelle VERDIER et
Mélanie VEZINET

Rodez : 05 65 87 00 12
udtr-12@otre.fr

Toulouse : 05 61 58 11 26
contact@gjp31.com

OTRE Pays de la Loire :

Stéphane CAUCHY
otre.paysdelaloire@otre.fr
Saint-Fulgent : 06 40 81 56 79

OTRE Provence Alpes Côtes d'Azur :

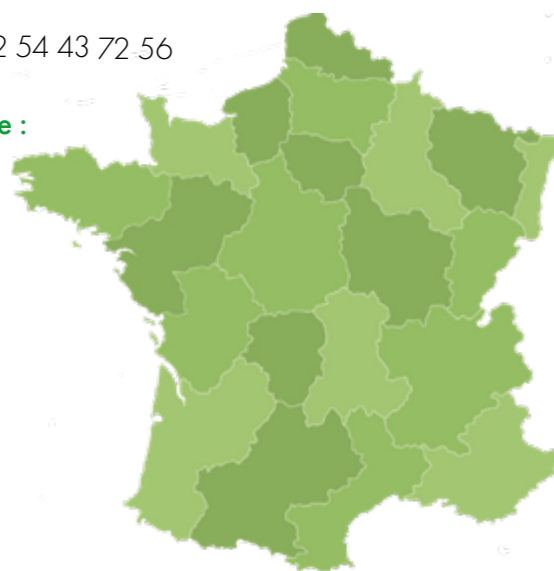
Jean-Marc MONTAGNAC
otre.paca@otre.fr
Toulon : 04 94 08 72 40

FNTS :

Isabelle BETTINI
secretariat@fnts.org
Biarritz : 05 59 23 29 00

USP Valeurs :

Jean-Marc RIVÉRA
jeanmarc.rivera@otre-direction.org
Paris : 01 53 62 83 42



Des structures sectorielles

FLA - CSNERT :

Serge PAYEN
serge.payen@csnert.fr
Paris : 01 72 61 87 05

FNAA :

Jean-Claude MAKSYMUK
mjc@wanadoo.fr
Paris : 01 48 61 35 74

Directeur de publication : Alexis GIBERGUES
Rédaction : Jean-Marc RIVÉRA et Laure DUBOIS
Conception et mise en page : Samira BOUZAGHOU



OTRE

29, rue Robert Caumont - 33049 Bordeaux Cedex

43 bis route de Vaugirard - 92190 Meudon

Téléphone : 01 53 62 83 40

www.otre.org

