



**Le livre blanc**  
du Transport Routier  
de Marchandises  
**2007**

# Fédération Nationale des Transports Routiers

**François Branche**  
et **Patrick Vermot-Desroches**,  
Co-Présidents

**Jean-Paul Deneuille**,  
Délégué Général

**Pascal Barré,**  
**Gilles Collyer,**  
**Hubert Dupont,**  
**Gérard Klinzing,**  
**Patrick Martin,**  
**Guy Massias,**  
**Jean Munster,**  
**Jean-Christophe Pic,**  
**Pierre Sibut**,  
Vice-Présidents

**Fédération Nationale  
des Transports Routiers**

6, rue Ampère  
75017 Paris  
Tél. : 01 44 29 04 29  
Fax : 01 44 29 04 01  
[www.fntr.fr](http://www.fntr.fr)



# Sommaire

**La FNTR en quelques dates et chiffres**

p.4

**Édito**

p.5

**La carte d'identité du TRM**

p.6

## Transport routier, transport premier

p.8

**Le transport routier : un mode collectif au service de la mobilité, qui est et restera premier**



**Le transport routier français : un acteur économique et social majeur au cœur d'une situation paradoxale pénalisante**

## Engagements durables Performance durable

p.14

**Performance durable : des engagements de toute une profession**



**Fiscalité : du faux débat aux bonnes questions**

**Co-modalité : une voie d'avenir, mais sous conditions**

## Pour une politique nationale et européenne du transport

p.22

**Une ambition française pour le transport international**



**Europe, emploi, fiscalité, infrastructures :  
des mesures concrètes, vite !**

# La Fédération Nationale des Transports Routiers

## Une Fédération responsable et citoyenne

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est l'organisation professionnelle la plus représentative du secteur du Transport Routier de Marchandises (TRM). Deux entreprises sur trois choisissent la FNTR lorsqu'elles décident d'adhérer à une organisation professionnelle.

## La Fédération compte...

- **12 500 entreprises** adhérentes ;
- qui représentent plus de **240 000 salariés** ;
- **1 150 professionnels** investis dans les conseils d'administration.

La FNTR est présente dans toute la France, à travers un réseau d'unions départementales et régionales. Ces racines et ce maillage national, uniques dans la profession, sont des atouts majeurs pour la Fédération, en termes de lobbying et de représentation.

## Les missions de la FNTR

- Développer, dans les entreprises, la performance économique et l'innovation, nécessaires au progrès social ;
- favoriser une concurrence régulée et harmonisée dans une Europe élargie ;
- agir pour une mobilité ouverte à la complémentarité des modes de transport et au développement durable ;
- promouvoir l'image et le rôle d'intérêt collectif du Transport Routier de Marchandises, dans le respect de la sécurité et de l'environnement.

Grâce à son organisation, son implantation et sa représentativité, la FNTR défend les positions du Transport Routier de Marchandises français à tous les niveaux, aussi bien devant la Commission et le Parlement européens qu'auprès des pouvoirs publics français. De nombreux contacts individuels sont noués dans les régions, à Paris et à Bruxelles. D'autres initiatives sont régulièrement prises pour permettre rencontres et débats entre les professionnels du transport et les décideurs politiques.

La FNTR est ainsi l'interlocuteur incontournable pour le transport routier.

## La démarche européenne de la FNTR

La FNTR se bat en particulier pour la mise en place d'une Europe des transports équilibrée, qui donne leur chance aux entreprises de transport et à l'emploi français.

**Cela signifie que les entreprises doivent bénéficier des mêmes règles du jeu, quel que soit le pays d'origine du véhicule ou du conducteur, ou le pays de réalisation du transport.**

**La FNTR demande donc :**

- l'accélération des harmonisations sociales, fiscales et techniques en Europe ;
- l'application, en France, de règles européennes de concurrence.

**Dans cette perspective, la FNTR a donc une forte implication européenne :**

- elle possède un bureau de représentation permanent à Bruxelles ;
- elle est membre de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- elle développe des partenariats étroits avec les autres grandes fédérations européennes.

**12 500**  
entreprises adhérentes.

plus de  
**240 000** salariés.

**50** unions  
régionales et départementales  
réparties à travers toute  
la France.

**1 150** professionnels  
investis dans les conseils  
d'administration des syndicats  
FNTR en régions.

**190** collaborateurs  
permanents.

**2** entreprises sur **3**  
choisissent la FNTR comme  
organisation professionnelle.

**1933**  
Création de la Fédération  
Nationale des Transports  
Routiers Français.

À l'heure où se dessinent les grandes orientations du futur, il est de la responsabilité de la FNTR, première organisation professionnelle du TRM, de participer au débat démocratique, de tracer des pistes d'avenir, de nourrir des réflexions pragmatiques et positives. Telle est l'ambition de ce Livre blanc.

### **Transport routier, Transport premier**

Le transport routier a été, ces dernières décennies, au rendez-vous des attentes du consommateur en répondant à sa demande croissante de marchandises. La mobilité qui en découle est désormais acquise au sein de notre économie et de nos valeurs. Et, comme l'atteste le Livre blanc européen sur les transports, le transport routier s'avère être la solution leader du transport de marchandises ; son efficacité, c'est-à-dire sa compétitivité économique et sa performance, s'est révélée sans égale.

### **Engagements durables, Performance durable**

Pour autant, il est de notre devoir et de notre intérêt collectif de prendre des engagements citoyens. Le Transport Routier de Marchandises doit s'inscrire dans le cercle vertueux de la Performance durable. Nier les défis énergétiques et environnementaux existants et l'exigence de complémentarité des modes de transport ne saurait être une attitude responsable. Nous en voulons pour preuve que nous nous sommes engagés de longue date dans cette voie : nous avons ainsi contribué à diviser par 3 le taux de présence des poids lourds dans les accidents, les dépenses énergétiques par tonne transportée ont baissé de 20% en quinze ans grâce à une rationalisation des trajets et des conduites, le rejet de gaz polluants émis par le Transport Routier de Marchandises a été réduit de 80% en vingt ans... Ce n'est pas assez et des nouveaux signes de notre engagement continu sont d'ores et déjà donnés, notamment avec la création d'un Observatoire de la Performance durable. Il s'agit là d'une initiative sans précédent. Cet organisme novateur, qui réunira tous les acteurs économiques et institutionnels du secteur, créera la première banque de données fiables et objectives, qui seront autant d'indicateurs pour évaluer les progrès de la démarche en toute transparence. C'est sur le terrain des réalisations que la FNTR entend être jugée.

« Nous nous devons de prendre et d'assumer durablement les engagements citoyens qui inscrivent le Transport Routier de Marchandises dans le cercle vertueux de la Performance durable. »

### **La politique nationale et européenne du transport en question**

Tous ces engagements n'auront de sens que si nous instaurons une véritable politique du transport, qui œuvre au rétablissement de notre compétitivité internationale dans une Europe du transport plus équitable. Une politique qui garantisse un usage juste et profitable de la fiscalité, qui agisse en faveur du développement réaliste de la complémentarité des modes de transport... Depuis cinq ans, la place du pavillon français, les conditions de travail de nos entreprises, leur situation économique, se sont dégradées à une vitesse et avec une ampleur que personne n'imaginait ! Il est crucial que les prochaines années soient, aux yeux des pouvoirs publics et de nos élus, des années utiles pour le Transport Routier de Marchandises français. Ne nous y trompons pas : avec l'élargissement continu de l'espace européen, ce n'est pas le nombre de camions sur les routes qui constitue l'inconnue des années à venir. L'inconnue, c'est le nombre des immatriculations françaises ! Et avec lui, notre aptitude collective à engager une démarche de développement durable européenne.

*François Branche et Patrick Vermot-Desroches,  
Co-Présidents de la FNTR*

# LA CARTE D'IDENTITÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LE PARADOXE FRANÇAIS

## Les caractéristiques du Transport Routier de Marchandises (TRM)

**37 200** entreprises.

**419 500** salariés.

**44 milliards** d'euros de chiffre d'affaires HT par an.

**1,6 milliard** d'euros d'investissements par an.

**295 000** véhicules.

**99%** des approvisionnements nécessaires à la vie quotidienne sont assurés par des camions.

**97%** des entreprises sont des PME de moins de 50 personnes.

**78%** des volumes sont acheminés sur moins de 150 km.

**69%** des salariés sont des conducteurs.

**67%** des conducteurs ont suivi au moins une formation au cours de la dernière année.

**6%** des véhicules qui empruntent les routes et autoroutes sont des poids lourds.

**2,5%** de la valeur des produits de consommation, c'est ce que représente en moyenne le coût du transport par route.

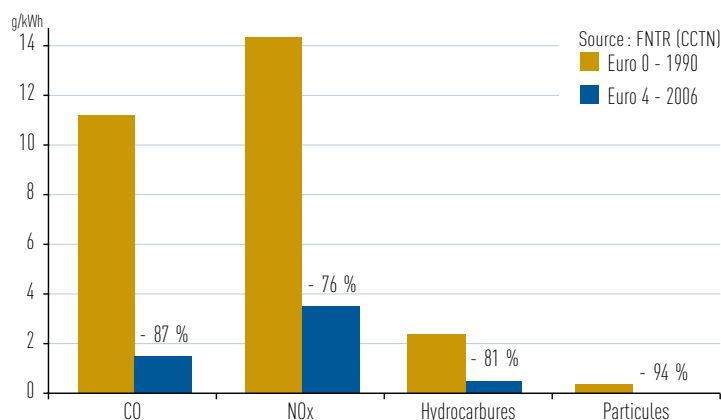
## Le « Contrat de Progrès » du TRM français

La mobilité des idées, des technologies, des biens et des personnes est un vecteur de progrès. Il appartient au Transport Routier de Marchandises de concilier les progrès de la mobilité et la réduction des nuisances. Cette démarche a été engagée de longue date. Pour autant, il faut aujourd'hui aller plus loin, plus vite. C'est l'ambition de la démarche de « Performance durable » lancée en 2006 par la FNTR.

### Des avancées significatives

- Les **temps de travail** et de conduite des conducteurs français sont les **plus faibles** d'Europe.
- La présence des camions dans les **accidents** a été **divisée par 3** entre 1990 et 2004.
- Chaque tonne transportée en 2005 nécessite **20% de gazole de moins** qu'en 1990.
- Les émissions de gaz polluants par les poids lourds ont **diminué de 76% à 94%** entre 1990 et 2006.

Baisse de la quantité de polluants émis par les poids lourds suivant les normes européennes



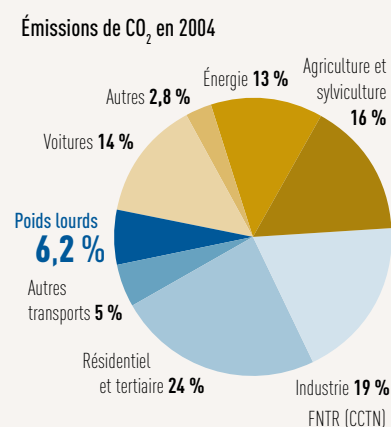
## Un état des lieux alarmant

### Une situation difficile pour les entreprises de TRM

- Les marges, traditionnellement faibles (1,5% en moyenne depuis la fin des années 1980), sont devenues **négatives en 2005**, pour la première fois dans l'histoire du TRM (-0,5%).
- Les défaillances d'entreprises **ont augmenté de 3,6% en 2005**, dans un secteur où la sinistralité est 2,6 fois supérieure à la moyenne nationale.
- **15 000 emplois** ont été perdus entre 2001 et 2005, dans un secteur traditionnellement créateur de 9 000 emplois par an pendant vingt ans.
- Le coût de l'heure de conduite est 20% au-dessus de nos principaux partenaires européens, et jusqu'à **3 fois plus élevé** que dans les entreprises tchèques, polonaises ou hongroises...

Les gaz émis dans l'atmosphère sont de deux types : les gaz polluants locaux et les gaz à effet de serre.

- Les gaz polluants ont des effets locaux sur la végétation, la santé et les bâtiments (CO, NOx, hydrocarbures, particules...).
- Les gaz à effet de serre, essentiellement composés du CO<sub>2</sub>, bloquent le rayonnement solaire et participent ainsi au réchauffement climatique.



Si l'ensemble des transports routiers (voitures, deux roues, camionnettes, bus, poids lourds) émettent 24% du CO<sub>2</sub> rejeté dans l'atmosphère, les poids lourds n'en produisent que le quart, soit 6,2% de l'ensemble, loin derrière les voitures.

### Le Transport Routier de Marchandises en France, un secteur surfiscalisé

- 22% de son chiffre d'affaires sont reversés en taxes, impôts et charges : le TRM est 2,5 fois plus taxé que l'ensemble de l'économie.
- 8 milliards d'euros de taxes, impôts et charges sont versés chaque année par le secteur.
- 2,5 milliards d'euros sont versés au titre de la TIPP<sup>(1)</sup>.
- 875 millions d'euros de taxes sont payés chaque année au titre des péages.
- 80% de la valeur ajoutée des entreprises françaises de transport sont consacrés au social et au fiscal, limitant d'autant leurs capacités d'innovation et d'investissement (60% en Allemagne, 40% en Espagne).
- 3 €, c'est ce que rapporte un poids lourd au budget de l'État pour chaque tonne transportée sur 100 km.

(1) TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers.

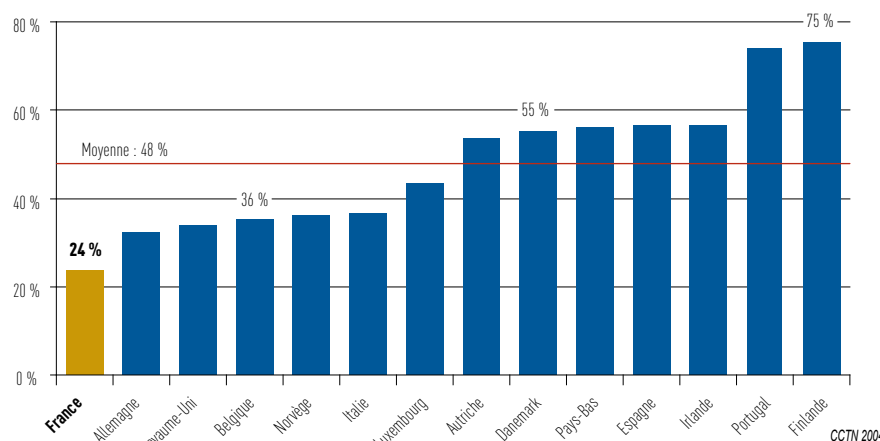
### Le naufrage du pavillon français

Les camions français réalisent de moins en moins de transports internationaux.

- Le pavillon français a baissé de 33% entre 1992 et 2005, alors que l'activité des entreprises étrangères sur le sol français a progressé de 35%.
- La France réalise la plus faible part de marché d'Europe dans les transports internationaux réalisés à partir de son territoire : 24% contre 48% pour la moyenne de l'Europe des 15.
- Les entreprises françaises ne réalisent que 15% de leur activité à l'international.
- Le tiers du cabotage<sup>(2)</sup> européen se réalise sur le territoire français.

(2) Cabotage : transport intérieur réalisé par un véhicule non ressortissant du pays où le transport est réalisé.

Part du pavillon national dans le transport international (2004)



# TRANSPORT ROUTIER, TRANSPORT





« Il est difficile de concevoir une croissance économique forte, créatrice d'emplois et de richesses sans un système de transport efficace permettant de profiter pleinement du marché intérieur et de l'effet de la mondialisation des échanges. » Extrait du *Livre blanc européen sur les transports*, 2001.

# PREMIER

**Notre société en mutation connaît depuis cinquante ans une croissance exponentielle** de la consommation, des activités économiques et humaines, allée à une plus grande mobilité des biens et des personnes, notamment depuis que la mondialisation a peu à peu effacé les frontières et réduit les distances. Le Transport Routier de Marchandises (TRM) a su s'adapter et s'imposer, notamment par son aptitude à livrer tout produit en tout lieu et au meilleur coût. Il est aujourd'hui le premier mode de transport. Comment expliquer un tel succès ? D'abord, parce que l'écrasante majorité du transport s'effectue, en France et en Europe, à l'intérieur d'une même région. Seul le camion est capable de desservir chacune des 36 500 communes françaises, aussi reculée soit-elle ! Un maillage que le train et l'avion ne peuvent concurrencer et qui fait du TRM un acteur privilégié de l'aménagement du territoire. Le TRM est également un acteur économique et social majeur de notre pays : ce secteur investit chaque année plus de 1,6 milliard d'euros, il emploie 420 000 personnes et offre, plus que toute autre branche, sa chance à de jeunes salariés... Le TRM se distingue en outre par sa démarche de progrès social, qui en fait le premier élève de la classe sociale européenne. Si le TRM a su maintenir son leadership, il traverse néanmoins, depuis plusieurs années, une crise (concurrence européenne inégalitaire, charges fiscales étouffantes, coûts en constante augmentation...), qui inquiète aujourd'hui les professionnels du secteur et à laquelle il convient d'apporter des réponses concrètes.

# LE TRANSPORT ROUTIER : UN MODE COLLECTIF AU SERVICE DE LA MOBILITÉ, QUI EST ET RESTERA PREMIER

Accroissement de la consommation, développement de nouvelles activités et services, maîtrise d'une économie en flux tendus, mondialisation... Tous ces facteurs ont conduit le secteur des transports, ces cinquante dernières années, à se développer. Le Transport Routier de Marchandises, par son aptitude à livrer tout produit, en tout endroit, au meilleur coût et dans les meilleurs délais, s'est imposé comme le premier des modes de transport. Une donne qui ne doit rien au hasard...

## Le Transport Routier de Marchandises, au cœur de la demande sociétale

**Maillon essentiel de la chaîne économique qui relie le producteur au consommateur, le transport routier est lié aux évolutions de la société.**

■ **Or, la croissance** et la diversification de la consommation, et la complexification de nos systèmes économiques et industriels ont bouleversé la demande en matière de transport :

- accroissement du nombre des produits à fabriquer et à diffuser ;
- éclatement des chaînes de production et de livraison ;
- livraisons en petites quantités, à réaliser plus souvent et dans des délais plus courts.

■ **Le consommateur** a ainsi imposé un cahier des charges de plus en plus com-

plexe au secteur du transport. Le Transport Routier de Marchandises a su répondre aux exigences de cette société, ultra-mobile. Il est, naturellement, devenu le mode premier du transport de marchandises : 99 % des produits frais, vêtements, hi-fi et, plus généralement, des produits de la vie quotidienne, parvient par la route à leurs destinataires.

## La mobilité, vecteur de progrès

**La mobilité des personnes, des biens et des idées est une richesse à part entière. Elle est un critère majeur de civilisation et de progrès.**

■ **Son développement exponentiel** dans un passé récent, autant que sa

croissance à venir, constituent une avancée majeure pour notre société ainsi qu'un nouvel enjeu pour demain. En effet, il ne s'agit plus seulement de répondre à la demande de la société de consommation, aux besoins d'amé-

nagement du territoire ou à l'internationalisation des échanges. Il faut concilier et rendre complémentaires mobilité, compétitivité et développement durable.

## L'économie mondialisée dynamise et complexifie le TRM

**L'environnement économique et social des entreprises de Transport Routier de Marchandises est marqué par des éléments structurels :**

■ **la mondialisation**, avec son corollaire de productivité maximale, de concentration d'entreprises, de croissance

- externe et de délocalisations ;
- **le capitalisme**, c'est-à-dire le pouvoir de l'actionnaire qui recherche, dans le court terme, le rendement maximal des capitaux investis, se recentre sur les créneaux à valeur ajoutée ;
- **le libéralisme**, qui implique moins

de règles et plus de concurrence. Ce monde en mutation multiplie les chaînes d'approvisionnement et les complexifie, mais développe aussi les transports et allonge les distances à parcourir.

**99%**

des approvisionnements nécessaires à la vie quotidienne de chaque Français sont assurés par des camions.

**97%**

des entreprises sont des PME de moins de 50 personnes.

**80%**

de la valeur ajoutée du TRM sont consacrés au social et au fiscal.

**78%**

des volumes à transporter sont acheminés sur moins de 150 km.

**69%**

des salariés sont des conducteurs.

**33%**

du total du cabotage européen se font sur le territoire français.

**5,32%**

du transport réalisé par la route sont susceptibles d'être transférés vers le rail (Source : Cabinet Transcare 2006).

**2,3%**

c'est la croissance annuelle prévisible du TRM à l'horizon 2020.

**3€**

c'est ce que le TRM rapporte à l'État, pour chaque tonne parcourue sur 100 km.

Face aux nouvelles exigences d'une société en mouvement, le Transport Routier de Marchandises a prouvé qu'il était le spécialiste du transport collectif de marchandises.

### Des qualités intrinsèques qui font durablement la différence

**Réactif, rapide, ponctuel, fiable, le camion est le seul à permettre la souplesse des acheminements, le service à la carte, le porte-à-porte.**

■ **Le TRM offre** ainsi, jusqu'au moindre village, un taux de réalisation du transport et une fiabilité proches de 100%. En l'état actuel, les autres modes de transport n'apportent qu'une réponse partielle à nos besoins d'échanges. Lent (18 km/h en moyenne dans l'UE), moins réactif, le chemin de fer offre un débit

nettement moindre. La voie d'eau, tributaire de la géographie, ne peut assurer qu'une desserte restreinte du territoire. Ce n'est que sur de longues distances et sur certains axes, que le train, le bateau ou le transport combiné font la preuve de leur pertinence. C'est pourquoi le transport de fret se fait en France à 81% par la route, à 9% par le rail, à 2% par le transport combiné rail-route, à 2% par le fluvial et 6% par oléoduc.

### Un maillage synonyme de réactivité et de proximité

**La France compte aujourd'hui 35 986 km de réseau routier national (avec 10 804 km d'autoroutes).**

■ **De ce fait, seule la route** est à même d'irriguer les 36 500 communes de France et les 1,3 million d'établissements industriels et commerciaux qui s'y rattachent. Avec une distance moyenne d'acheminement de 96 km (342 km pour le rail), le transport routier préserve aussi des bassins d'emploi et d'activité dans de nombreuses agglomérations, et s'avère un acteur majeur de l'aménagement du territoire. La prise en charge

physique de la mobilité des marchandises va aujourd'hui, et demain davantage, mécaniquement et majoritairement à la route. Pourquoi ? D'une part, parce que plus de 80% des échanges se font à l'intérieur d'une même région, sur une courte distance. C'est vrai en France, mais en Europe, aussi. D'autre part, parce que l'exigence croissante de notre société, qui vise à l'instantanéité et aux flux tendus, repose sur des mises à disposition de stocks de plus en plus fractionnés, dans des délais de plus en plus courts et précis.

### Il n'y a pas d'alternative à la mission qu'assure le TRM

**Le TRM représente aujourd'hui en Europe environ 1 000 milliards d'euros, soit plus de 10% du produit intérieur brut de l'Union, et il emploie 10 millions de personnes.**

■ **Avec l'élargissement de l'UE**, les besoins en transport vont continuer de croître. En France, à l'horizon 2020, les transports de marchandises devraient augmenter de 2,3% par an. En Europe, d'ici à 2010, cette croissance sera de 38% à 50% au total. Dans le cadre de la récente révision du Livre blanc européen sur les transports,

la Commission européenne met l'accent sur la prépondérance durable du Transport Routier de Marchandises :

- il n'est plus question de découpler « croissance de la mobilité » et « croissance économique », il faut en revanche limiter les effets négatifs du développement des transports ;
- la co-modalité est désormais prônée, c'est-à-dire le développement complémentaire de chaque mode de transport dans les zones où il est le plus pertinent.

# LE TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS : UN ACTEUR ÉCONOMIQUE AU CŒUR D'UNE SITUATION PARADOXALE PÉNALISANTE

Le transport routier est devenu le moyen le plus rapide, le plus souple, le plus fiable et le moins cher pour transporter tout produit de son point de fabrication jusqu'à son consommateur final. Cette performance a permis au TRM français de s'imposer comme un acteur économique et social majeur de notre société. Néanmoins, parce qu'il exerce son activité sur le domaine public, le TRM est un secteur très réglementé en matière de circulation, de formation, d'organisation, de technologie.

## Investissement, innovation, compétitivité

**Le Transport Routier de Marchandises apporte une contribution importante à l'économie française, non seulement en termes de production, mais aussi par sa forte valeur ajoutée, ses investissements et ses innovations.**

■ **Investissement.** Ce secteur est un gros investisseur en immobilier (entrepôts, garages), en matériels roulants (plus de 55 000 poids lourds neufs

ont été immatriculés en 2005), en nouvelles technologies (suivi des marchandises et des véhicules, équipements de tracing-tracking...) et en informatique (matériels et logiciels). Le TRM investit ainsi chaque année plus de 1,6 milliard d'euros.

■ **Innovation, compétitivité.** Le déplacement d'une marchandise contribue pour 2 à 10 % de sa valeur finale. Cette

performance des fonctions « transport et logistique » participe à la compétitivité nationale. Par ailleurs, l'activité du TRM fait appel à des solutions intégrées et innovantes. Véhicules et entrepôts forment un tout logistique mobilisant des technologies de pointe, au sein d'activités extrêmement diversifiées : emballage, étiquetage, gestion de stocks, service après vente...

## Un recruteur de proximité, tourné vers les jeunes

**420 000 personnes sont employées par les entreprises du secteur, majoritairement des PME ; 97% des entreprises emploient moins de 50 salariés.**

■ **Le Transport Routier de Marchandises** est un secteur qui a créé beaucoup d'emplois (en moyenne, 9 000 par an dans les années 1990). Cette progression, malheureusement aujourd'hui tarie, était

6 fois supérieure à celle observée en moyenne dans l'ensemble de l'économie. L'enjeu est aujourd'hui de retrouver cette capacité à créer de l'emploi.

■ **Divers sondages** (Ifop, Sofres) confirment l'attachement au métier de ceux qui l'exercent. Un salarié sur trois justifie de plus de dix ans d'ancienneté et les carrières sont en moyenne de quinze ans.

Le transport routier joue son rôle d'intégrateur social en investissant dans la formation plus de 3 fois l'obligation légale et en permettant à de jeunes salariés sans formation initiale (42% de travailler. Ainsi, 55% des effectifs de la branche ont moins de 40 ans.

## Le premier élève de la classe sociale européenne

**Depuis la signature, en 1994, du « Contrat de Progrès », le transport routier français s'est engagé dans une démarche de progrès social qui en fait le « champion » européen.**

■ **Les mesures engagées** ont conduit, en quelques années, à la réduction du temps

de travail, à la revalorisation des rémunérations, à la création des formations obligatoires de sécurité et à la possibilité de cesser son activité à partir de 55 ans.

■ **Ces avancées** font du TRM français le premier élève de la classe sociale européenne. Les conducteurs français, qui

travaillent 32,8 heures par semaine en moyenne, ont le temps de travail et de conduite le plus faible d'Europe (12% de moins que nos principaux partenaires).

Le secteur du TRM traverse depuis plusieurs années une crise dont il faut prendre la mesure : concurrence européenne inégalitaire, choc pétrolier – dont l'ampleur et la durée ne permettent pas une juste répercussion des coûts sur les prix de vente –, augmentation des défaillances d'entreprises. Une situation vécue avec inquiétude dans les entreprises : moral dégradé des entrepreneurs, salariés inquiets confrontés aux contradictions européennes.

### Le TRM français, inégalité devant l'impôt

**Sur les vingt dernières années, la charge fiscale des entreprises n'a cessé de s'alourdir (+ 20% entre 1995 et 2003).**

■ Outre la fiscalité générale, le transport

routier doit acquitter des taxes spécifiques considérables : 2,5 milliards d'euros de TIPP, 0,9 milliard d'euros de péages en 2005. Au total, la fiscalité du TRM repré-

sente 4,3 milliards d'euros en 2005, et 8 milliards d'euros si on y ajoute les charges sociales du secteur, soit 22% du chiffre d'affaires du secteur.

### Les marges, une spirale infernale

**Au cours des cinq dernières années, les coûts du transport ont connu une hausse supérieure à l'inflation qui n'a pas pu être répercutée sur les prix de transport.**

■ Car, si une certaine surcapacité est pour partie naturelle pour assurer les

pointes d'activité, comme dans tous les autres modes de transport, ses effets sont exacerbés dans le TRM. Les entreprises sont en effet confrontées à des conditions de concurrence inégalitaires et à une surcapacité dans une Europe plus élargie qu'harmonisée.

■ En 2005, prise en étau par la hausse des coûts de revient et une pression sur les prix de transport, la marge nette des entreprises est devenue négative pour la première fois dans l'histoire du TRM (- 0,5% du CA HT).

### L'effondrement du pavillon français

**La part du pavillon français à l'international a chuté de 33% depuis 1992.**

■ La France est ainsi devenue le pays dont le pavillon national détient la plus faible part de marché dans les transports internationaux réalisés à partir de son territoire (24% contre 48% pour

la moyenne de l'Europe des 15). Plusieurs éléments expliquent ce recul : la libéralisation des échanges sans aucune régulation, le système social franco-français, la fiscalité paralysante, le déficit d'harmonisation européenne et, enfin, le non-engagement

des pouvoirs publics français.

■ Parallèlement, les volumes cabotés en France par les véhicules étrangers ont explosé. Résultat, plus du tiers du cabotage européen s'effectue sur le seul territoire français.



### **Mobilité et maîtrise des nuisances : notre défi, notre avenir**

**Au fil de ces dernières décennies, le TRM s'est adapté aux attentes de la société de consommation, en livrant une gamme de produits de plus en plus large, dans des délais de plus en plus courts. Le transport n'est pas une finalité en soi mais bel et bien un moyen, stratégique, qui permet de satisfaire une demande économique et sociétale portée par le consommateur. C'est ainsi un transport collectif de marchandises. Ces dernières années ont prouvé que le TRM est et restera le mode premier de transport de marchandises, complémentaire d'autres, suivant leurs zones de pertinence : distance à parcourir, type de produit à transporter, rapidité, zones sensibles à traverser... Inévitablement, ces avancées engendrent un certain nombre de nuisances. Nous, entrepreneurs, dirigeants nationaux de la FNTR, avons depuis dix ans, engagé les entreprises françaises dans une démarche de progrès afin de concilier croissance économique et réduction des nuisances engendrées. Aujourd'hui, nous souhaitons aller encore plus loin. »**

**Les Vice-Présidents de la FNTR**

A high-angle photograph of a multi-lane concrete viaduct bridge crossing a lush green valley. The bridge has several tall, cylindrical concrete piers. In the background, a town with red-roofed buildings is nestled in the valley, with misty mountains rising behind it. The sky is a pale blue. The overall scene conveys a sense of modern infrastructure integrated with nature.

ENGAGEMENTS DURABLES,  
**PERFORMANCE**

« Depuis plus de dix ans, le transport collectif de marchandises a engagé une démarche volontariste de Performance durable. Les résultats sont spectaculaires, mais souvent méconnus. »

# DURABLE

**Pour les professionnels de la route, la Performance durable n'est ni un effet de mode, ni un alibi.**

Ce n'est pas un alibi, puisque le transport durable garantit la circulation des marchandises, tout en luttant résolument contre les conséquences environnementales de la mobilité. La Performance durable n'est pas non plus une mode, puisque le transport collectif de marchandises a engagé cette démarche volontariste il y a plus de dix ans. Que ce soit en matière de sécurité, de consommation d'énergie, d'émission de gaz polluants, de développement des modes complémentaires, les résultats sont spectaculaires, mais souvent méconnus. Le Transport Routier de Marchandises veut aller plus loin dans cette voie. Il renforce aujourd'hui sa démarche sur tous ces fronts. Par sa volonté de transparence et sa dynamique d'action, la création de l'Observatoire de la Performance durable en constitue la preuve la plus tangible. Devant le défi que constitue la lutte contre le changement climatique, les pouvoirs publics semblent succomber à la tentation de la taxation. Or, le TRM verse déjà plus que sa part pour la circulation (péages, taxe à l'essieu) et l'énergie (TIPP). Dans ces conditions, sur quoi porterait une nouvelle taxe environnementale et comment servirait-elle réellement à lutter contre le changement climatique ?

Refusant les faux débats, la FNTR s'engage aujourd'hui pleinement à relever ce défi en prenant de nouveaux engagements. Le TRM met ainsi tout en œuvre pour concilier progrès de la mobilité et protection de l'environnement. Dans ce débat, le transport collectif de marchandises entend apporter sa contribution.

Il considère avoir la légitimité pour le faire, en s'appuyant sur :

- son bilan en matière de développement durable ;
- ses nouveaux engagements volontaires ;
- sa contribution fiscale au bénéfice de l'intérêt général ;
- sa capacité de proposition.

Mais aussi, et surtout, la FNTR a la conviction que l'objectif ne pourra être atteint que dans la transparence, l'objectivité scientifique et au sein d'un cadre européen.

# PERFORMANCE DURABLE : DES ENGAGEMENTS DE TOUTE UNE PROFESSION

En associant, voilà plus de dix ans, l'ensemble des acteurs et partenaires du Transport Routier de Marchandises à une démarche de Performance durable, les professionnels de la route ont fait un choix courageux et volontaire : préparer leur avenir et prendre eux-mêmes des initiatives décisives. Des résultats très positifs ont été obtenus depuis dix ans et parfois plus. Les engagements et les promesses d'hier sont bien les avancées d'aujourd'hui. Ces avancées sont essentielles pour faire connaître la démarche citoyenne de la FNTR, prouver l'intérêt et l'ampleur des efforts, affirmer le succès d'une méthode reposant sur la concertation et l'incitation. Elles sont aussi importantes pour mobiliser les professionnels de la route en faveur de nouveaux défis, pour aller plus loin et plus vite dans la voie du progrès partagé. Elles ne sont pas une fin en soi. Elles constituent le socle fort sur lequel vont être posés de nouveaux engagements, déterminants pour le futur. Protection de l'environnement, efficacité énergétique et sécurité routière sont parmi les domaines où l'action concrète et durable des entreprises du Transport Routier de Marchandises a permis d'obtenir les résultats les plus marquants.

## Environnement : des résultats à prolonger

**Les émissions de gaz polluants ont baissé dans des proportions sans précédent grâce à une politique volontariste de normes, au renouvellement des poids lourds et à la rationalisation de l'organisation des entreprises. Grâce aux normes Euro, les camions neufs polluent dix fois moins que ceux qui roulaient en 1990. Ils font également près de dix fois moins de bruit.**

■ **Ce succès est dû à la mobilisation** de tout le secteur : transporteurs, constructeurs, pétroliers, équipementiers, formateurs... Organisation des transports,

conduite économique, moteurs performants, composition des carburants sont les armes de cette lutte.

### ■ Des axes de progrès à poursuivre

Trois types d'actions vont permettre de poursuivre les efforts environnementaux :

- Trois ans après la norme Euro IV, l'entrée en vigueur de la norme Euro V, le 1<sup>er</sup> octobre 2009, permettra aux camions neufs d'émettre en moyenne 87% de polluants en moins qu'en 1990 ;
- le développement des biocarburants et l'utilisation de carburants propres

(GPL, électricité, GNV...);

- l'utilisation des critères de performance environnementale dans le choix des véhicules et le renouvellement des flottes.

Ces actions ne pouvant réussir qu'avec l'engagement des entreprises, la FNTR s'associe à la création, par le ministère des Transports et de l'Équipement, de la «Charte d'engagements volontaires» proposée aux entreprises de transport pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

## Énergie : technologies et productivité au cœur des progrès énergétiques

**Un poids lourd consomme aujourd'hui 42% de gazole de moins qu'en 1960, alors qu'il est devenu deux fois plus puissant.**

■ **Les efforts des entreprises** ont largement contribué à la baisse de la consommation de gazole obtenue depuis 1990, par la rationalisation et l'amélioration de la productivité (meilleur remplissage des véhicules,

organisation des circuits, limitation des parcours à vide...).

Associés à l'amélioration des véhicules, ces efforts ont permis d'assurer, avec 21% de véhicules supplémentaires, une augmentation de 93% de l'activité du TRM.

### ■ Des axes de progrès à poursuivre

De nouvelles actions concrètes sont engagées pour améliorer la producti-

vité et l'usage des poids lourds : gestion optimale des pneumatiques, évolution des équipements, optimisation de l'entretien, développement des formations à la conduite économique et au développement durable...



Les camions neufs polluent  
**10 fois moins**  
en 2006 que ceux de 1990.

**20%** de gazole en moins  
sont nécessaires pour  
transporter une tonne de  
marchandises sur 100 km  
(1990-2005).

Les poids lourds sont  
**3 fois moins**  
présents dans les accidents  
(1990-2004).

Les camions sont impliqués  
dans seulement  
**3,3%** des accidents  
corporels.

La circulation des  
poids lourds étrangers  
augmente plus rapidement que  
celle des poids lourds français  
**(+ 150%** contre +20%  
de 1990 à 2005).

## Sécurité routière : plus de prévention, moins d'accidents

**Avec seulement 6,3% des véhicules en circulation, les camions sont très minoritaires sur la route, loin derrière les voitures (71%) et les utilitaires légers (16%). Pour autant, l'augmentation de la circulation routière sur certains axes et aux abords des villes donne le sentiment d'une plus grande présence des poids lourds.**

■ **Cette situation a conduit** la profession à prendre des mesures fortes en faveur de la sécurité routière : installation d'équipements, tels que le limiteur de vitesse et le chronotachygraphe enregistreur de temps de conduite, formation initiale et continue des conducteurs, challenges et primes sécurité dans les entreprises, infrastructures plus sûres, développement des contrôles sur route... Le camion est aussi devenu un outil high tech qui a gagné en confort, en performance et en sécurité. Les constructeurs consacrent plus de 3% de leur chiffre d'affaires à la recherche et au développement. Grâce à ces actions, la présence

des camions dans les accidents a été divisée par 3 entre 1990 et 2004, alors que le trafic des poids lourds augmentait sous l'effet de la hausse du trafic des véhicules étrangers (+150%). Au total, en 2005, les poids lourds ont été impliqués dans seulement 3,3% des accidents corporels.

### ■ Des axes de progrès à poursuivre

En matière de sécurité routière, les efforts ne doivent jamais fléchir. En plus de la baisse du nombre des accidents, l'enjeu est désormais de diminuer leur gravité. De nouveaux équipements apparaissent (GPS, rétroviseurs anti-angle mort, barres anti-encastrement, bandes réfléchissantes...) et de nouvelles réglementations voient le jour (limitation de vitesse, permis européen...). Les efforts dépendent largement de l'engagement des entreprises et de leurs salariés, la FNTR a décidé de créer, avec La Prévention Routière, des palmes d'or distinguant les conducteurs exemplaires des entreprises de transport.

## Point d'orgue de cet élan : l'Observatoire de la Performance durable

**Cette structure innovante sera un lieu de réflexion et le garant de la transparence, de la durée et de l'efficacité des mesures engagées.**

■ **La FNTR** lui a fixé plusieurs missions :

- créer une banque de données fiables et objectives du secteur, qui permettra d'évaluer et de publier les évolutions de la démarche ;
- mettre en synergie les acteurs du secteur des transports et de son environnement : transporteurs, constructeurs,

équipementiers, pétroliers, institutionnels, formateurs... ;

- favoriser l'engagement des professionnels de la route ;
- promouvoir des actions concrètes : véhicules propres, biocarburants, complémentarité des modes de transport, permis d'émission... ;
- inscrire les engagements dans la durée ;
- insérer un module « Performance durable » dans chaque formation initiale d'accès à la profession.

# FISCALITÉ :

## DU FAUX DÉBAT AUX BONNES QUESTIONS

Aujourd'hui, l'enjeu prioritaire se situe dans la lutte contre le réchauffement climatique et la réduction des gaz à effet de serre, notamment le CO<sub>2</sub>. Le TRM entend y prendre toute sa part et s'investir dans la réalisation de cet objectif en ayant la volonté de concilier et de rendre complémentaires mobilité, compétitivité et développement durable. Comme souvent en France, la tentation est grande de manier indistinctement l'arme de la taxation. Autre utopie : penser résoudre le problème « en mettant les camions sur les trains ». La co-modalité constitue une indéniable voie d'avenir, mais sous conditions et dans des limites claires...

### La part du TRM dans les rejets de CO<sub>2</sub>

**Le changement climatique place les rejets de CO<sub>2</sub> sur le devant de la scène médiatique et politique. Mais, alors que les émissions de gaz polluants ont pu être fortement réduites grâce à des normes européennes sévères, la baisse des rejets de CO<sub>2</sub> se heurte**

**encore à des problèmes techniques.**

■ **La part du Transport Routier de Marchandises** dans le rejet de gaz à effet de serre gagne à être connue. Pointés du doigt parmi les grands coupables de ces rejets, les poids lourds, avec 6,2% des émissions, se situent

loin derrière les voitures (14%), l'industrie ou l'agriculture... Pour leur part, les transporteurs professionnels de marchandises ne produisent qu'environ 4% du CO<sub>2</sub> émis en France, le reste provenant des poids lourds des autres secteurs économiques.

### Ce que paie déjà le TRM

**Le Transport Routier de Marchandises paie déjà plus de 4,3 milliards d'euros chaque année en taxes (hors charges sociales et IS), ce qui représente 11,3% du chiffre d'affaires du secteur, cinq fois plus que l'ensemble de l'économie.**

■ **Si une taxe CO<sub>2</sub> était créée**, cela ne pourrait donc se faire qu'à budget constant pour ne pas déséquilibrer la fiscalité d'un secteur déjà fragilisé par la surfiscalisation. Le Transport Routier de Marchandises verse 84% de ces taxes, à la fois au titre de l'usage des infrastructures (péages, taxe à l'essieu...) et de la consommation de carburant (TIPP). Il contribue donc déjà à contrebalancer les effets des poids lourds sur l'énergie,

l'environnement et les infrastructures.

■ **Les entreprises de TRM paient**, chaque année, près de 1 milliard d'euros en péages et taxe à l'essieu. Mais, pas plus que la TIPP n'est affectée à l'énergie, la Directive Eurovignette ne prévoit que les « péages » versés par la route aillent dans la modernisation et le développement des infrastructures. Rappelons que cette directive vise à harmoniser la taxation des infrastructures de transport.

■ **Les entreprises de TRM versent**, chaque année, 2,5 milliards d'euros de TIPP sur la consommation du gazole. C'est, de loin, le premier impôt du secteur. Mais il est versé au budget de l'État et ne sert pas à financer la recherche sur les

économies d'énergie ou sur les carburants.

■ **Reste l'impact des poids lourds** sur l'environnement. Les rejets de CO<sub>2</sub> venant de l'utilisation des moteurs, donc du gazole consommé, on peut légitimement considérer que la TIPP est en grande partie un impôt environnemental. Or, elle ne sert pas non plus à avancer dans la lutte contre les gaz polluants ou les rejets de CO<sub>2</sub>. Dans ces conditions, la création d'une nouvelle taxe n'est pas possible sans analyser l'ensemble du système fiscal, et en particulier l'utilisation des sommes versées au titre des taxes sur les infrastructures, l'énergie et l'environnement et les réorienter vers leur objectif originel.

Le transport combiné rail-route, pertinent sur des distances supérieures à 500 km, s'effectue en moyenne sur **640 km.**

Le TRM verse **4,3 milliards** en taxes (hors charges sociales et IS), dont 84 % au titre de la TIPP, des péages et de la taxe à l'essieu.

La charge fiscale des entreprises de TRM représente **11,3%** du chiffre d'affaires du secteur, contre 2,3% pour le reste de l'économie.

## Une taxe environnement pour faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub> ?

Si l'on affirme que la TIPP n'est pas un impôt environnemental, une éventuelle taxe CO<sub>2</sub> pourrait sembler pertinente.

■ **Dans ce cas**, que ce soit sous la forme d'une taxe ou de permis d'émission, on peut s'interroger sur l'objectif d'une telle taxe. Aurait-elle pour but de faire baisser les émissions de CO<sub>2</sub>, ou doit-on craindre que les fonds collectés ne viennent se perdre, une nouvelle fois, dans le budget général de l'État, sans rien modifier au changement climatique ?

■ **En l'état actuel du marché**, une nouvelle

taxe seule ne changerait pas le nombre de poids lourds sur les routes, car celui-ci dépend du besoin de transporter des produits d'un endroit à un autre. Au contraire, une taxe française alourdirait les coûts de revient des transporteurs français par rapport à leurs collègues européens. Le seul changement serait de voir les plaques d'immatriculation des poids lourds circulant en France devenir de plus en plus souvent étrangères... dans des conditions environnementales parfois sensiblement moins bonnes que celles offertes par le pavillon français.

## Taxer tous les produits qui circulent

Dans le transport de personnes, le bénéficiaire du transport est, le plus souvent, en même temps l'utilisateur de l'infrastructure. Dans le transport de marchandises, le bénéficiaire du transport, celui qui tire profit de l'existence de l'infrastructure, c'est celui pour qui le transport est réalisé.

■ **Le bénéficiaire du transport** n'est pas l'exploitant du véhicule qui utilise l'infrastructure de transport. Une nouvelle taxe environnementale devrait donc peser sur la circulation de la marchandise, et non sur la circulation du véhicule qui, elle, dépend de la décision de quelqu'un d'autre.

■ **Par ailleurs, pour atteindre l'objectif fixé** par une taxe environnementale, il

faudrait clairement identifier et individualiser cette taxe dans la facturation. C'est la seule manière d'obtenir sa répercussion au donneur d'ordre bénéficiaire du transport, donc responsable des rejets de CO<sub>2</sub>. À défaut, cette taxe serait diluée dans le jeu de l'économie de marché, donc détournée de sa finalité.

■ **Enfin, une éventuelle taxe CO<sub>2</sub>** doit peser sur l'ensemble des véhicules qui circulent et produisent du CO<sub>2</sub>. Il faudrait donc d'abord taxer les voitures, qui représentent 14% des émissions de CO<sub>2</sub>, puis les poids lourds (6,2%) et les véhicules légers (4%).

# CO-MODALITÉ : UNE VOIE D'AVENIR, MAIS SOUS CONDITIONS

Il n'y a pas de véritable alternative au TRM. Le transport combiné rail-route constitue une solution économiquement et logistiquement viable sur des distances de plus de 500 km, alors que le concept d'autoroute ferroviaire (des camions sur des trains) ne se conçoit que sur des trajets d'au moins 1 000 kilomètres (hors franchissement d'obstacles). Dans ces conditions, les modes complémentaires ne pourront prendre en charge que 5% du trafic assuré aujourd'hui par la route. Une fois cette vérité posée, reste à analyser les conditions dans lesquelles la co-modalité peut être exploitée au mieux.

## Le développement des modes complémentaires

**La vocation d'une entreprise de transport routier n'est pas de faire circuler des camions, mais de mettre, dans les meilleures conditions, les marchandises qui lui sont confiées à la disposition du destinataire.**

■ **C'est pourquoi elle utilise toutes les infrastructures** et tous les modes à sa

disposition, dès l'instant où ils sont efficaces, qu'il s'agisse du rail ou du fluvial.

■ **Mais les entreprises vont plus loin** en étant les plus grands utilisatrices du transport combiné rail-route, dont elles ont été elles-mêmes les créatrices, avec la FNTR et la SNCF. Près de 2 500 trains de transport combiné circulent ainsi

chaque mois sur longue distance, soit l'équivalent de 775 000 poids lourds par an, constitués en grande majorité de caisses mobiles directement remises par les transporteurs routiers. Ce chiffre est important, mais il ne représente que 0,7% des tonnages transportés, contre 90% pour la route.

## Des axes de progrès à poursuivre

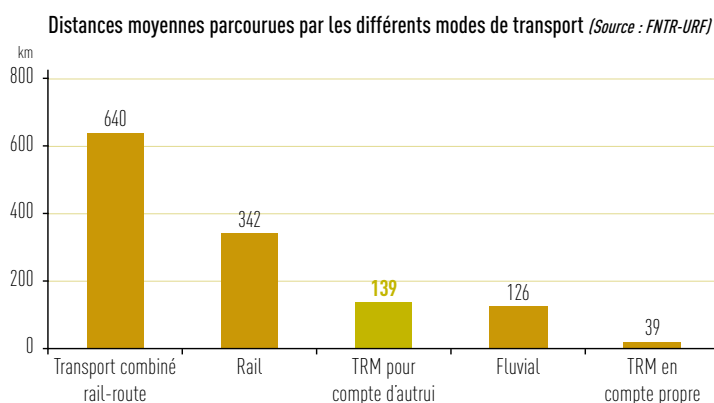
**Mais, si les modes complémentaires ne sont pas une solution vraiment alternative, tout doit être fait pour obtenir que chaque mode exerce son activité dans son domaine de compétence et pour favoriser la complémentarité des modes entre eux.**

■ **Cette co-modalité passe d'abord par** l'amélioration de la performance du transport combiné, et par une politique d'incitation et de financement des pouvoirs publics. Cette politique doit être transparente, notamment sur les sub-

ventions investies et leur efficacité pour la collectivité. Il faut aussi éviter que les différentes techniques ne soient redondantes et concurrentes entre elles. L'autoroute ferroviaire, qui transporte des camions entiers, avec le poids mort que cela implique, est-elle pertinente en dehors du franchissement des obstacles naturels ? La question mérite attention au même titre que les autoroutes de la mer.

■ **La caisse mobile**, légère, manœuvrable et peu coûteuse, est le vecteur idéal

de ce développement. La profession s'engage dans cette voie (unités interopérables) et pour des trains longs, qui constituent une optimisation essentielle. Pour autant, le camion reste un « médiateur » incontournable puisque la caisse mobile a besoin du camion pour passer du rail au fluvial (et vice versa) et qu'il constitue le partenaire incontournable du train et du bateau dans tous les schémas de la co-modalité. Cette réalité plaide aussi pour la mise en place d'unités de chargement interopérables.



**6%** des véhicules qui empruntent les routes sont des poids lourds.

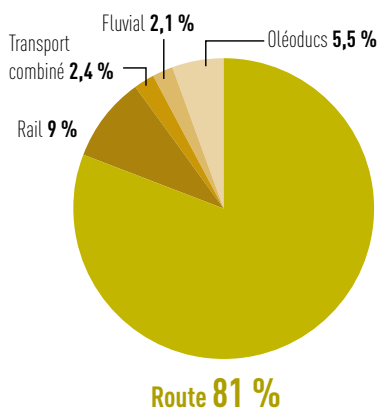
Le TRM assure **90%** du tonnage transporté.

**78%** des volumes transportés le sont sur moins de 150 km.

Les poids lourds rapportent **3€** pour chaque tonne sur 100 km parcourus, alors que le fret ferroviaire coûte 21 €.

Seuls **5,32%** du transport réalisé par la route sont susceptibles d'être transférés vers le rail.

Répartition du transport terrestre de marchandises selon les différents modes (tkm - Source : FNTR-CCTN)



## “ Le développement durable : mobilité, compétitivité, Performance durable

Concilier développement économique et développement durable constitue un défi majeur du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous, entrepreneurs investis dans l'action professionnelle, dans chacun des départements et régions de France, nous engageons dans des actions de progrès avec détermination et ambition, volontarisme et pragmatisme. Nous le faisons avec le recul que nous donnent dix ans d'actions volontaires. Entre de nouvelles taxations et des propositions démagogiques, déconnectées de la réalité, nous avons la conviction qu'il existe une voie. Celle de solutions élaborées en concertation et adoptées volontairement par les entreprises. La réussite de cette initiative dépend à la fois des pouvoirs publics français, qui ont un rôle incitatif fort à tenir, et des instances européennes, qui doivent promouvoir un cadre juridique cohérent et commun. L'enjeu est capital pour notre société : assurer le développement économique, maintenir l'emploi et le progrès social, préserver notre environnement. Des efforts ont été accomplis par nos entreprises. Nous franchissons une nouvelle étape aujourd'hui (Observatoire, engagements), mais l'implication des pouvoirs publics est indispensable pour continuer à avancer. De même, il ne peut y avoir de véritable politique de développement durable s'il n'y a pas dans l'Europe élargie une politique de régulation du marché instaurant une égalité des conditions de concurrence. »

*Les 1 150 entrepreneurs investis dans les conseils d'administration FNTR en départements et en régions*

# POUR UNE POLITIQUE NATIONALE ET EUROPÉENNE



« Force est de reconnaître que l'État français n'a pas mis en œuvre, ces dernières années, de véritable politique des transports, préférant se focaliser sur la question des infrastructures. »

# DU TRANSPORT

***Le Livre blanc européen sur les transports a mis l'accent sur la sous-tarifification du transport routier, qualifié de « colosse aux pieds d'argile ».***

Les effets de cette dégradation ont été atténués, en période de croissance, par des gains de productivité — taris pour l'essentiel — et financés par la diversification logistique, tandis que se développait la sous-traitance. La FNTR a la volonté de participer à la mise en place d'une Europe des transports équilibrée, pour plus de sûreté et de qualité. Auprès des institutions européennes et des pouvoirs publics nationaux, elle se bat pour que les entreprises bénéficient d'une égalité de traitement et de conditions de concurrence loyale, quel que soit le pays d'origine du véhicule ou du conducteur. Tant au niveau européen que français, ce contexte exige une volonté politique affirmée : celle de ne pas favoriser un transport « low cost », dévastateur sur le plan économique et social, et contraire aux ambitions d'un transport durable. Force est de reconnaître que l'État français n'a pas mis en œuvre, ces dernières années, de véritable politique des transports, préférant se focaliser sur la question des infrastructures. Aujourd'hui, ce sont donc les seules autorités européennes qui déterminent les principes qui devraient régir l'évolution du transport routier. En soi, cette démarche est positive. Ce qui l'est beaucoup moins, c'est que les autorités nationales ne retiennent de la politique européenne que les sujétions les plus lourdes, et rarement les principes de réforme ou d'assouplissement de la réglementation nationale. Ainsi, toute décision fiscale qui pourrait rendre compétitif le pavillon français est refusée au nom de l'Europe, tandis que les mesures sociales nécessaires aux entreprises de transport sont, dans le même temps, ajournées au nom de la France. En outre, l'harmonisation européenne progresse moins vite que l'élargissement, ce qui provoque de profondes disparités de coûts entre États membres. La concurrence entre les entreprises européennes ne peut donc se faire à jeu égal. Ces facteurs cumulés favorisent les délocalisations d'entreprises, le recours à des entreprises étrangères aux prix plus bas et compromettent toute démarche pertinente de développement durable. Elles pénalisent ainsi les entreprises et l'emploi français. Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que le pavillon routier français soit en train de sombrer (- 33% entre 1992 et 2005). La priorité consiste donc à rétablir notre compétitivité nationale et internationale.

# UNE AMBITION FRANÇAISE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Les flux de transport de marchandises continueront à progresser dans les prochaines décennies. Or, en l'état de la situation actuelle et des handicaps qui pèsent sur les entreprises françaises de TRM, ce développement ne pourrait profiter qu'aux entreprises de transport des autres États membres, au détriment des entreprises françaises. La question d'avenir qui se pose ici n'est pas de savoir s'il y aura plus ou moins de camions sur les routes, mais de quelle nationalité sera leur plaque d'immatriculation. Il convient donc de créer les conditions permettant aux entreprises françaises de préserver leur présence dans les échanges et d'accompagner la croissance.

## L'harmonisation, pour une égalité de traitement

**Les écarts de coûts entre les pays membres sont tels qu'une harmonisation idéale et parfaite ne peut se concevoir sur l'ensemble des coûts. Mais elle doit au moins, d'ores et déjà, porter sur les postes essentiels.**

■ **La fiscalité sur le carburant** (gazole professionnel) doit figurer parmi les priorités d'harmonisation fiscale au sein des pays de l'Union européenne. Le principal du coût du gazole (plus de 50 %) est constitué par de la fiscalité (TIPP), variable d'un pays européen

à l'autre ( 66 % d'écart entre la Lettonie et la France). Cet écart crée une distorsion de concurrence qui s'élève en moyenne à 2 % du coût d'un transport, alors que les marges nettes des entreprises de transport en France sont inférieures à 1 %.

## Mettre la France en perspective européenne

**Sur un marché de plus en plus unique, les entreprises françaises doivent pouvoir utiliser les possibilités ouvertes aux acteurs de la compétition européenne.**

■ **L'Europe est parfaitement consciente des délais** qui sont nécessaires pour parvenir à un certain degré d'harmonisation. C'est la raison pour laquelle elle a posé le principe de périodes transitoires évitant la mise en concurrence directe d'entreprises connaissant des distorsions de coûts. Elle a laissé à chaque État le soin de mettre en place des sas de décompression

euro-compatibles.

■ **C'est le cas pour le cabotage.** Cette faculté pour un transporteur étranger de réaliser ponctuellement des transports intérieurs dans un autre État membre est interdite aux nouveaux États membres durant une période transitoire. Elle est par ailleurs, en principe, encadrée pour les anciens membres, tant en termes de durée de circulation du véhicule que d'application des règles sociales du pays d'accueil.

■ **Mais, faute de contrôle** et de volonté de la part des autorités nationales, le

cabotage s'est développé de manière anarchique et permet à des transporteurs non établis en France d'exercer leur activité sur le territoire national pour une longue durée. Cette pratique a ouvert la porte à toutes les dérives et à tous les dévoiements de la concurrence. La France est aujourd'hui le pays le plus caboté d'Europe : un tiers du cabotage européen se fait sur son territoire.

La solution pour y remédier est-elle inaccessible ? Il suffirait d'un décret et d'une volonté politique. On reste songeur...



## Seuls **15 %** **de l'activité**

des entreprises françaises se font désormais à l'international.

**33 %** du cabotage européen s'effectuent sur le territoire français.

Limités à **40 tonnes**, les poids lourds français perdent de 9 à 11,5% de compétitivité par rapport à leurs concurrents européens...

Le coût de l'heure de conduite en France est **supérieur de 20 %** à la moyenne des pays comparables (Allemagne, Espagne, Portugal, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie).

La différence de TIPP entre la France et ses concurrents implique un gazole plus cher de **8 %** en France.

Les coûts administrés (fiscalité et charges sociales) se montent à **8 milliards** d'euros.

## L'équilibre par la régulation

**Low-cost ou transport durable, il faut choisir.**

■ **Le droit commun de la concurrence** est peu adapté au secteur du transport routier, prestataire de services qui exerce le principal de son activité sur le domaine public. Refuser d'appréhender la sous-tarifcation du transport routier, c'est-à-dire sa réalisation à un prix qui ne permet pas de couvrir les coûts, c'est favoriser indirectement les comportements infractionnistes ayant pour objet de combler ce déséquilibre économique : dépassement des vitesses, surcharge des véhicules, non-respect des règles sociales, recours à des pavillons exotiques...

■ **La notion de « juste prix »** du transport est essentielle. Cet objectif repose d'abord sur des relations contractuelles équilibrées. Le professionnel du transport doit pouvoir répercuter ses charges,

qu'il s'agisse de celles qui relèvent de sa responsabilité et de la loi du marché, mais aussi de celles qui nécessitent une régulation des pouvoirs publics : carburant infrastructures, environnement...

De même que des mécanismes ont été mis en place pour la répercussion des charges de carburant, la répercussion des taxes liées aux infrastructures et à l'environnement doit être inscrite dans les principes de fixation et de facturation du prix du transport.

■ **La sous-traitance** doit enfin être encadrée. Il n'est pas acceptable que cette pratique, en soi naturelle en cas de surcroît d'activité, permette à certaines entreprises de sous-traiter leur propre activité dans une perspective de défausse et de contournement des règles. Or, les disparités de coûts entre États renforcent ce phénomène.

## Réduire la surcapacité

**Si l'on veut réguler la concurrence entre les modes, il faut d'abord réguler les conditions de concurrence à l'intérieur du transport routier.**

■ **Or celui-ci, comme tout mode** (maritime, aérien, ferroviaire), est en surcapacité structurelle. Cette surcapacité est corrigée dans les autres modes qui

sont organisés en oligopole. Or, elle est amplifiée dans le TRM par la structure même des entreprises, l'utilisation de la sous-traitance, le cabotage, la libéralisation des transports internationaux. C'est donc à un meilleur équilibre, durable, entre l'offre et la demande de transport qu'il faut parvenir.

## Créer les conditions d'une concurrence équitable

**Poser le principe de règles cohérentes et identiques pour tous ne suffit pas.**

■ **Encore faut-il veiller à leur application**, à leur contrôle et rompre avec un « laisser-aller » qui amène le marché à tirer les prix vers le bas. À défaut, non seulement les inégalités de concurrence s'amplifient, mais encore ce facteur favorise les phénomènes de délocalisation ou de recours à des sous-traitants étrangers.

■ **Au-delà des règles elles-mêmes**, la réponse passe par la remise à plat des

principes et des modalités de contrôle, le suivi de l'application des sanctions, le recours accentué à l'immobilisation du véhicule en cas de contrôle sur route et l'instauration d'une véritable co-responsabilité du donneur d'ordre. Dans cette même logique, et sans que l'État n'abandonne ses prérogatives régaliennes, l'externalisation des contrôles, déjà pratiquée dans de nombreux États membres, apparaît comme une solution efficace de gestion et de coordination de ces contrôles.

# EUROPE, EMPLOI, FISCALITÉ, INFRASTRUCTURES

## DES MESURES CONCRÈTES, VITE !

En quinze ans, les entreprises de transport ont accompli, seules et sans aide, un « Contrat de Progrès » sans précédent, en matière de sécurité, de formation, de réduction du temps de travail, d'augmentation des rémunérations... Plus imposées fiscalement que les autres, souffrant de conditions de concurrence inégalitaires dans l'Europe élargie et non harmonisée, elles réclament aujourd'hui des mesures visant à accompagner leur démarche.

### Accompagner la démarche de transport durable

**Des mesures ciblées peuvent, dès demain, faciliter l'effort initié par les entreprises.**

■ **Définir enfin le véhicule européen** en adoptant en France, progressivement selon les spécialités, la norme européenne de 44 tonnes pour le poids total en charge des véhicules. Cela limiterait le nombre des véhicules en circulation sur le territoire français, neuf « 44 tonnes » remplaçant dix « 40 tonnes ».

■ **Les véhicules les plus anciens** étant les plus polluants (20 % des poids lourds en circulation sont à l'origine de 40 % des émissions polluantes), le secteur doit bénéficier de soutiens pour accélérer le renouvellement de son parc, et notamment financer l'acquisition de véhicules aux

normes Euro IV et surtout Euro V.

■ **Construire des aires de repos sécurisées**, des parkings poids lourds et des structures d'accueil, en nombre et capacité suffisants, pour permettre aux conducteurs d'exercer leur métier en toute sécurité et dans le respect des durées réglementaires de conduite et de repos.

■ **Les travaux de mise à niveau des infrastructures** routières qu'exige la construction européenne deviennent fondamentaux. La France étant un pays de transit, elle doit développer des réseaux transeuropéens. Il s'agit d'assurer l'évitement des agglomérations par les véhicules de passage, la désaturation des axes engorgés, la réalisation des derniers « chaînons manquants »... pour assurer la fluidité du

transport des marchandises et des personnes.

■ **Des infrastructures spécifiques** de franchissement des obstacles naturels sont capitales (tunnels alpins et pyrénéens). À ce titre, l'autoroute ferroviaire constitue une réponse positive.

■ **Mettre en place un réseau dédié** de carburant (stations et cuves en entreprises) dans un double objectif :

– rationaliser le recouvrement de la TIPP décentralisée (12 taux différents dans les 22 régions françaises) et pérenniser le gazole professionnel ;

– favoriser une politique de développement des biocarburants pour le gazole professionnel, avec à terme la mise en place de carburants alternatifs.

### Relancer la création d'emplois

**La profession a commencé, avec la signature du « Contrat de Progrès » fin 1994, une modernisation sociale sans précédent, notamment pour ses conducteurs : revalorisation des salaires de plus de 35 % en dix ans, réduction sensible du temps de travail, introduction d'une formation initiale qualifiante, formation cyclique obligatoire pour la sécurité, reconnaissance de la pénibilité du métier par la création d'un congé de fin d'activité à 55 ans, régime socio-professionnel de prévoyance et d'inaptitude.**

■ **À l'heure où l'emploi national** donne des signes inquiétants de faiblesse, le secteur du transport entend poursuivre ses efforts. Mais il est nécessaire que les élus portent des initiatives, dans un secteur qui a su créer chaque année 9 000 emplois pendant quinze ans.

■ **Tous les autres modes de transport**, maritime, aérien et ferroviaire, connaissent un régime social spécifique pour leurs salariés mobiles : marins, navigants, cheminots. Seul le transport routier n'en dispose pas. La construction européenne,

plus vite élargie qu'harmonisée, fait coexister des régimes sociaux dont les niveaux varient de 300%. Si la France veut préserver ses emplois, il faut, dans des délais rapides et dans des proportions significatives, mettre en place un régime du travailleur mobile, c'est-à-dire alléger les charges des personnels exposés à la concurrence internationale.

Cette demande doit s'inscrire dans une politique générale d'allègement du coût du travail.

### Adapter et affecter la fiscalité

**Sur les vingt dernières années, la charge fiscale des entreprises de transport n'a cessé de s'alourdir (TIPP, péages...).**

■ **L'objectif aujourd'hui** est que le secteur du Transport Routier de Marchandises,

surtaxé, puisse se situer dans la moyenne de l'économie nationale. Il est également nécessaire que les recettes fiscales ne soient pas détournées de leur finalité, mais qu'elles soient affectées en fonction

de leur origine. En outre, les entreprises de transport doivent devenir éligibles et accéder aux dispositifs d'aide actuellement réservés aux seules entreprises industrielles.

## Respecter la gouvernance d'entreprise

Les entreprises sont aujourd'hui entravées dans leur capacité à gérer, diriger et se développer, sous l'effet conjugué de mesures imposées sans négociation, sans étude d'impact préalable, et qui provoquent au sein de l'entreprise incompréhensions, gâchis économiques et tensions sociales.

### ■ Ainsi, pour exemple :

- le nouveau chronotachygraphe numérique tant attendu s'avère être un ratage technologique qui désorganise l'exploitation même de l'entreprise ;
- la régionalisation de la TIPP dont les taux sont différents dans les régions françaises alourdit d'autant le travail administratif et les risques d'erreur ;
- le texte sur le détachement des

conducteurs n'est toujours pas mis en œuvre, faute d'un décret d'application deux ans après le vote d'une loi ;

- le nouveau règlement social européen ne s'emboîte pas avec la réglementation sociale française ;

- l'annulation, pour un vice de forme imputable aux pouvoirs publics, d'un décret de transposition de la directive sur le temps de travail plonge l'entreprise dans le vide et l'insécurité juridiques, pour une période rétroactive de dix-huit mois ;

- un système de contrôles qui n'a pas évolué a ignoré l'Europe et est devenu progressivement discriminant vis-à-vis des ressortissants français... ;

- l'apparition de flocons de neige en

janvier provoque, faute de moyens nécessaires, une paralysie que ne connaissent pas nos voisins, allemands, suisses, belges...

- La loi prévoit de travailler un jour férié (lundi de Pentecôte) pour financer la solidarité, mais un décret interdit aux entreprises de transport de circuler ce jour-là... ou tout autre jour férié !

■ Ces contre-exemples soulignent la nécessité de prendre les décisions à bonne date et à un rythme compatible avec celui de la vie des entreprises, et de donner aux acteurs la lisibilité nécessaire sur leurs choix fiscaux, sociaux, techniques...



**Après le pacte de Performance durable passé avec la société, nous appelons l'État à s'engager, avec nous, dans un contrat de confiance pour le développement équitable de nos entreprises.**

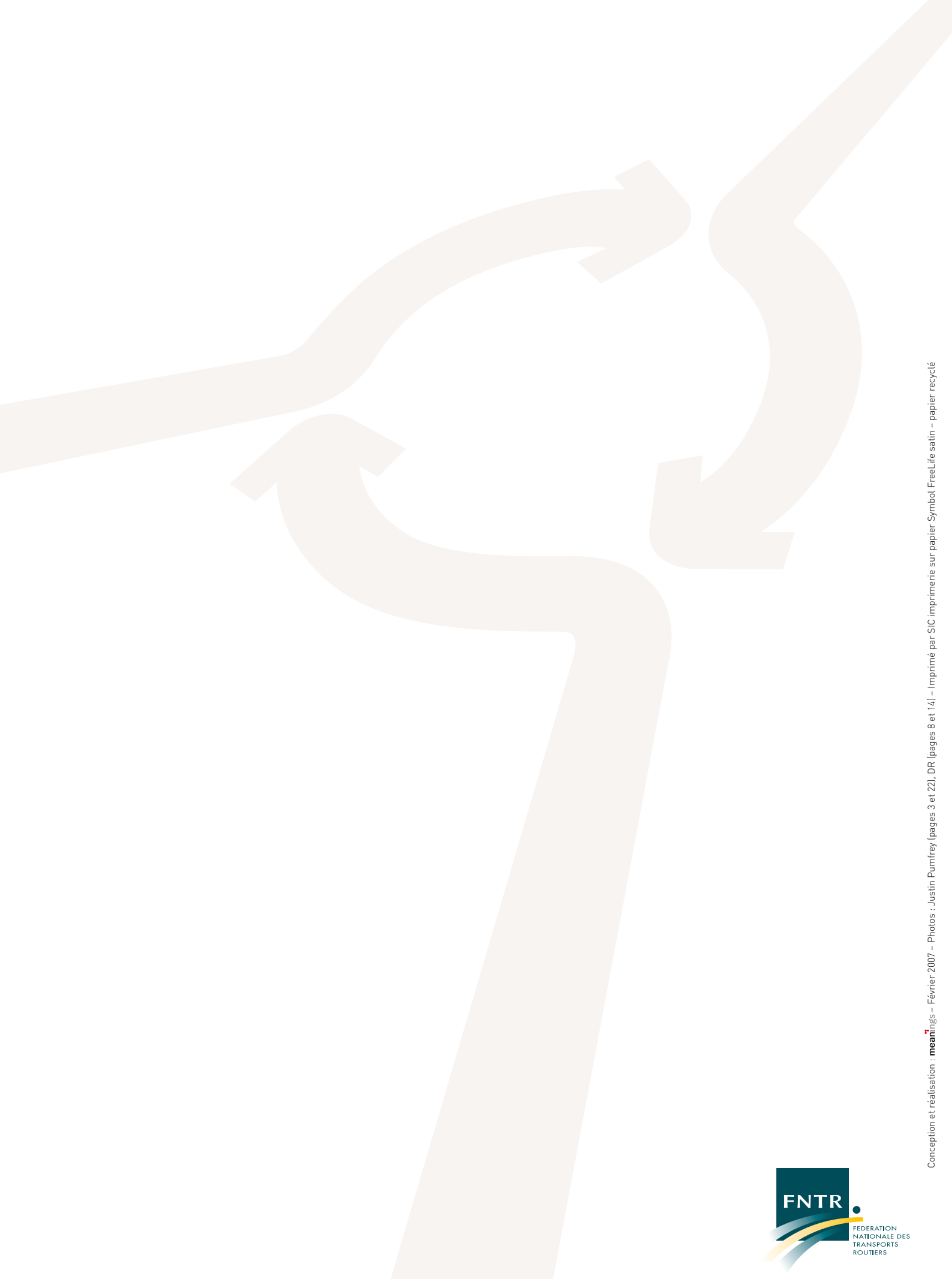
Ces deux dernières décennies, le Transport Routier de Marchandises français a assumé pleinement la responsabilité que lui imposent, tout à la fois, son statut de « transport premier » et la nature même de son activité, qui s'exerce sur le domaine public. Cette responsabilité s'est traduite dans le passé par une démarche de progrès, concluante aussi bien sur le plan social qu'environnemental.

Elle se confirme aujourd'hui à travers un nouveau pacte de Performance durable que la FNTR incarne à travers la mise en place de l'Observatoire dédié au suivi de cette politique responsable, avec l'ensemble des parties prenantes de notre profession.

Pour autant, ces engagements responsables ne pèseront que bien peu dans la balance si nos entreprises ne bénéficient pas d'un volontarisme politique et économique à la mesure des défis qu'elles affrontent. Sans une réelle politique nationale du transport, sans prise en compte de nos attentes légitimes et de celles de nos salariés, sans action contre la concurrence inégalitaire et déloyale que nous subissons, c'est l'avenir de tout un pan de notre économie qui est en jeu, comme l'atteste d'ores et déjà le naufrage à l'international du pavillon français. Mais ce qui est en cause, c'est aussi un modèle social, respectueux des hommes, et un modèle environnemental que nous avons, année après année, commencé d'imposer. Pour relever ces défis, il est impérieux d'engager les mesures à même de donner à notre modèle responsable, la possibilité de se développer. Ne nous y trompons pas : y renoncer, c'est aussi renoncer à l'accomplissement d'une véritable politique européenne de développement durable en la matière. Car la réalité, c'est que la route assure et continuera d'assurer dans les années à venir la très grande majorité du transport des biens qui concourent à notre quotidien, pour les raisons que nous avons développées ici. Les inconnues qui demeurent concernent la nationalité des entreprises de transport, et les valeurs sociales et environnementales qui les guideront.

Après le pacte de Performance durable passé avec la société, nous appelons l'État à s'engager, avec nous, dans un contrat de confiance pour le développement équitable de nos entreprises. »

Les 12 500 entrepreneurs adhérents de la FNTR



Conception et réalisation : **meanings** - Février 2007 - Photos : Justin Pumfrey (pages 3 et 22), DR (pages 8 et 14) - Imprimé par SIC imprimerie sur papier Symbol FreeLife satin - papier recyclé



6, rue Ampère - 75017 Paris  
Tél. : 01 44 29 04 29 - Fax : 01 44 29 04 01  
Internet : [www.fntr.fr](http://www.fntr.fr)