

CAP 2020

UN PLAN DE
MODERNISATION
POUR LE
**TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES**



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Nous souhaitons remercier nos partenaires pour
leur précieuse contribution à la réalisation de ce plan de
modernisation du transport routier de marchandises.



Sommaire

ÉDITO	7
LA COMPÉTITIVITÉ DU TRM	
Une compétitivité en berne	8
Des handicaps nombreux	14
La fragilité financière des entreprises	17
■ Les mesures	18
▶ Stabiliser la fiscalité	19
▶ Adapter la réglementation française	24
▶ Lutter contre la concurrence déloyale	28
▶ Réguler la sous-traitance	34
▶ Simplifier le droit	38
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE TRM	
Une démarche, des résultats	42
La lutte contre les gaz à effet de serre	46
Zoom sur la question des externalités	50
■ Les mesures	52
LA FORMATION PROFESSIONNELLE DU TRM	
Un secteur où l'emploi est stable	60
Vers un important renouvellement des effectifs	61
Une formation bien structurée	62
■ Les mesures	64
LA PROTECTION SOCIALE DU TRM	
Une organisation du travail atypique	74
Une protection sociale spécifique	75
Une évolution nécessaire	77
■ Les mesures	78

Edito

Le 14 janvier dernier, le Président de la République proposait un Pacte de responsabilité.

Pour la première fois depuis longtemps, l'entreprise était réhabilitée dans le discours politique, l'entreprise était placée au centre de la politique économique.

Il faut s'en réjouir.

C'est un changement important pour notre pays, c'est une prise de conscience que l'on espère sincère.

Oui, l'économie française souffre tout

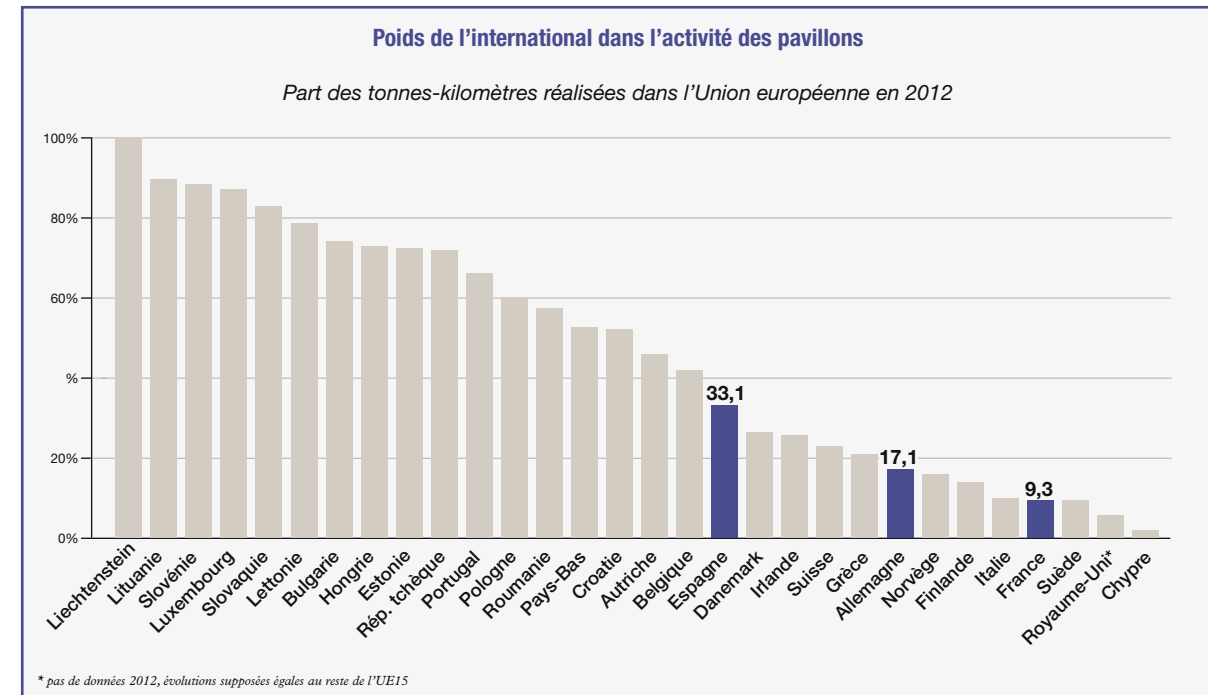
LE TRM EST CONFRONTÉ À UN DÉFICIT DE COMPÉTITIVITÉ

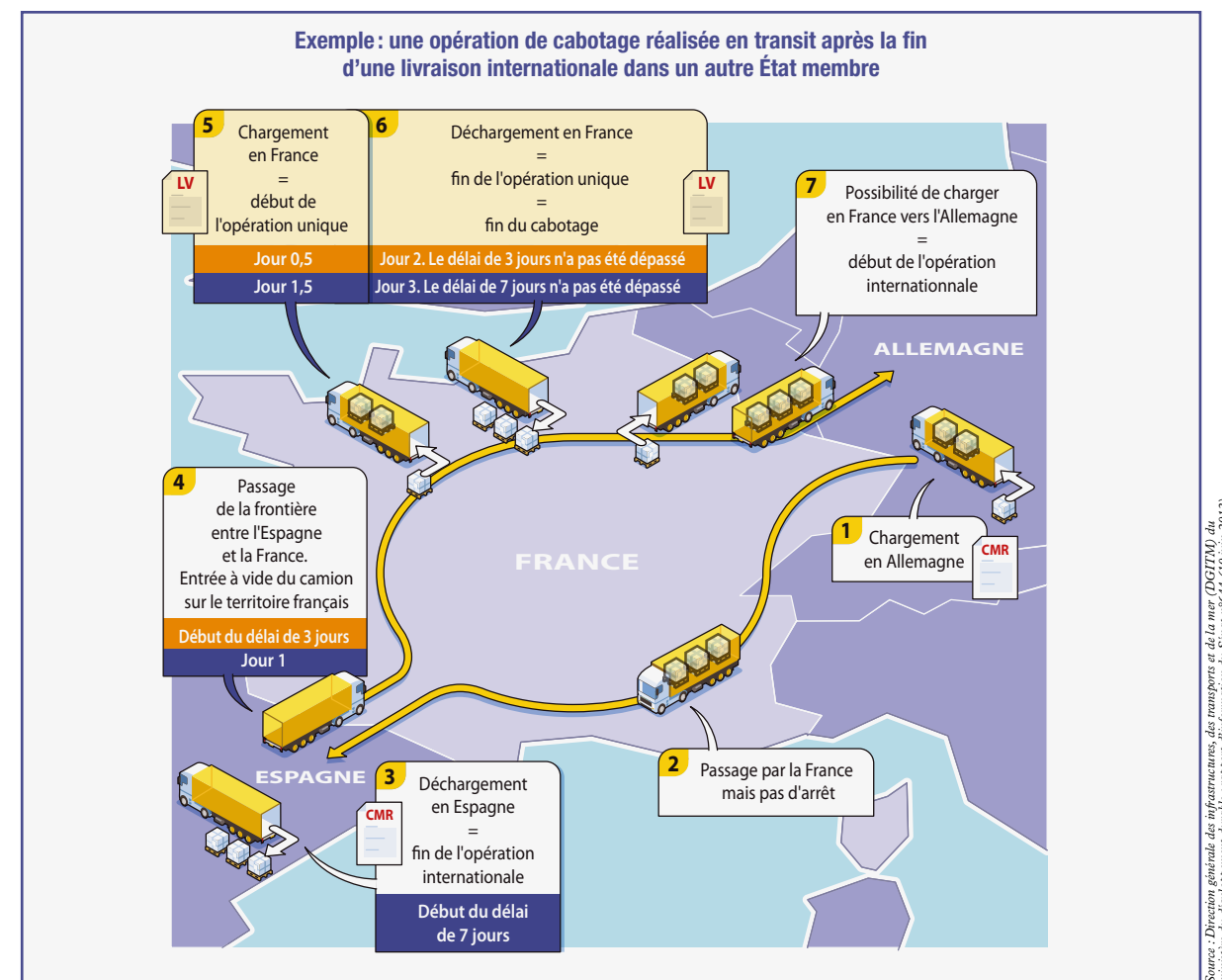
Une étude du cabinet Asterès, commanditée par la Profession en 2013, souligne le déficit de compétitivité du pavillon routier français par rapport à ses principaux concurrents européens.

UNE COMPÉTITIVITÉ EN BERNE

■ Le TRM : un secteur soumis à une concurrence européenne intense

La France est l'un des pays européens où le poids des trajets internationaux dans l'activité des transporteurs est le plus faible. En 2010, seul un dixième des tonnes-kilomètres réalisées par le pavillon français l'était à l'international. À titre de comparaison, les pavillons allemand et espagnol réalisent respectivement 17% et 33% de leur activité à l'international (hors cabotage).





DES HANDICAPS NOMBREUX

La qualité des services de transport en France est élevée et il n'y a plus de marge pour augmenter la compétitivité hors prix. En conséquence, l'amélioration de la compétitivité du TRM français ne peut passer que par une modération des prix, ce qui suppose avant toute chose une modération des coûts, dont la masse salariale et les charges fiscales.

■ Le coût du travail français le plus élevé d'Europe

La France est l'un des pays où

Transport routier de marchandises* français (TRM) : poids de la fiscalité en 2013			
	Secteur du TRM		Ensemble de l'économie marchande
	Montant (million d'euros)	Part dans le chiffre d'affaires** (%)	Part dans le chiffre d'affaires (%)
Fiscalité sur la production	836	1,6%	

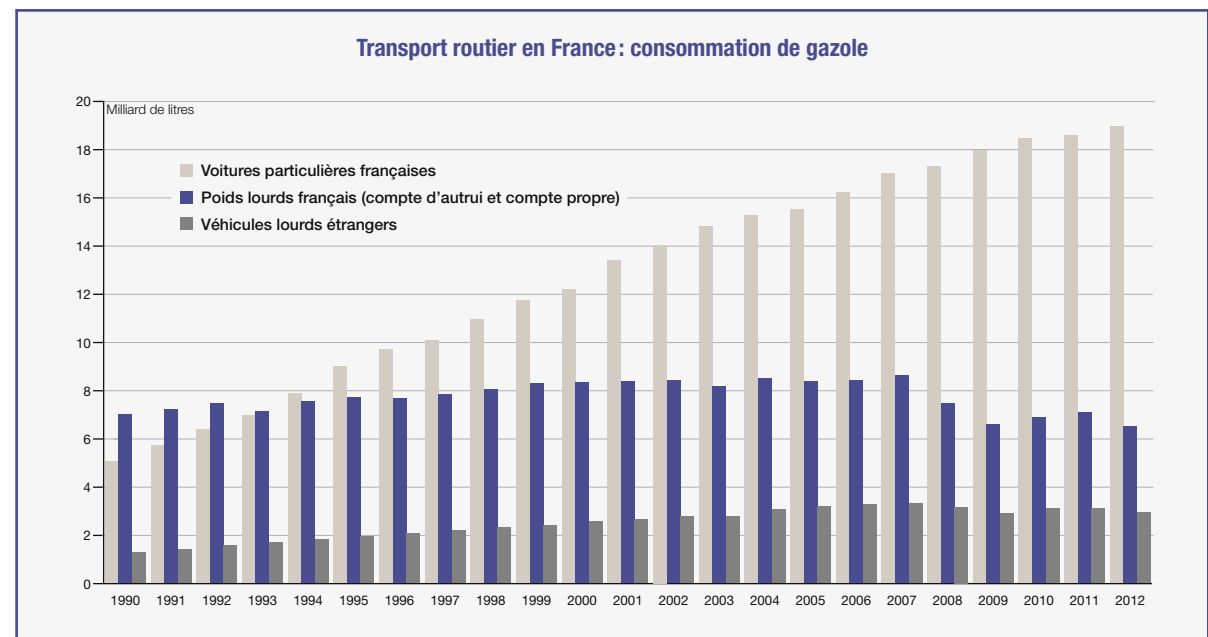
LES MESURES

Pour améliorer la compétitivité du TRM français et alléger les contraintes fiscales et réglementaires qui handicapent les transporteurs français par rapport à leurs homologues européens, la Profession préconise différentes mesures à court, moyen et long termes.

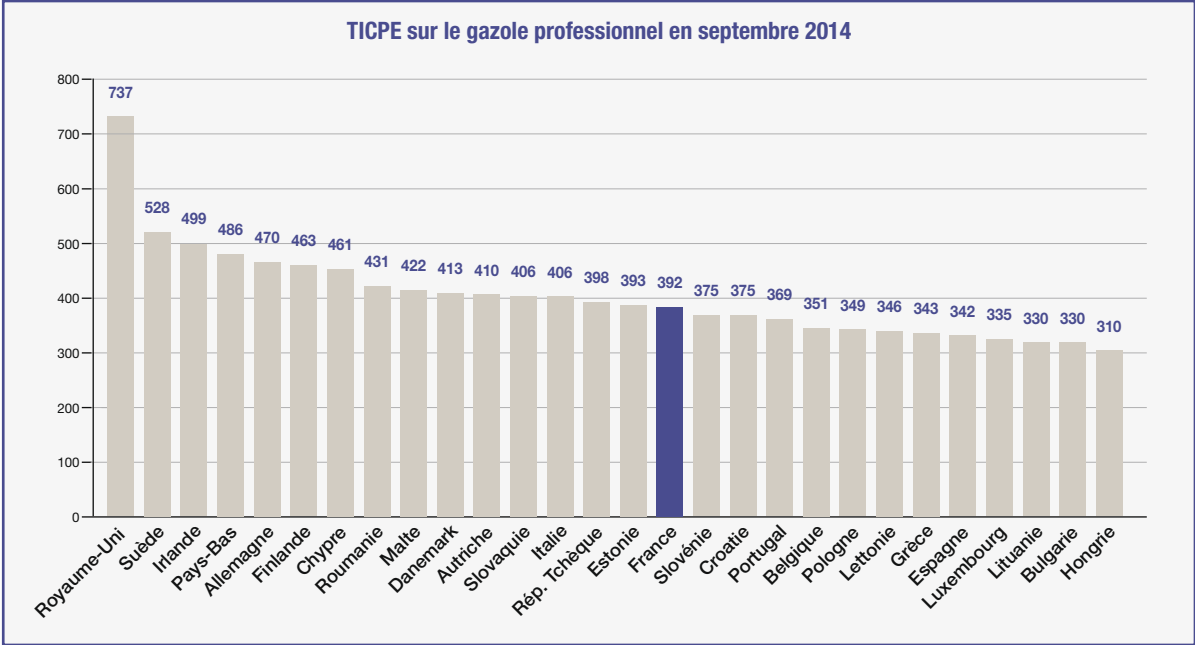
LES MESURES SONT RÉPERTORIÉES SELON 5 GRANDS THÈMES :

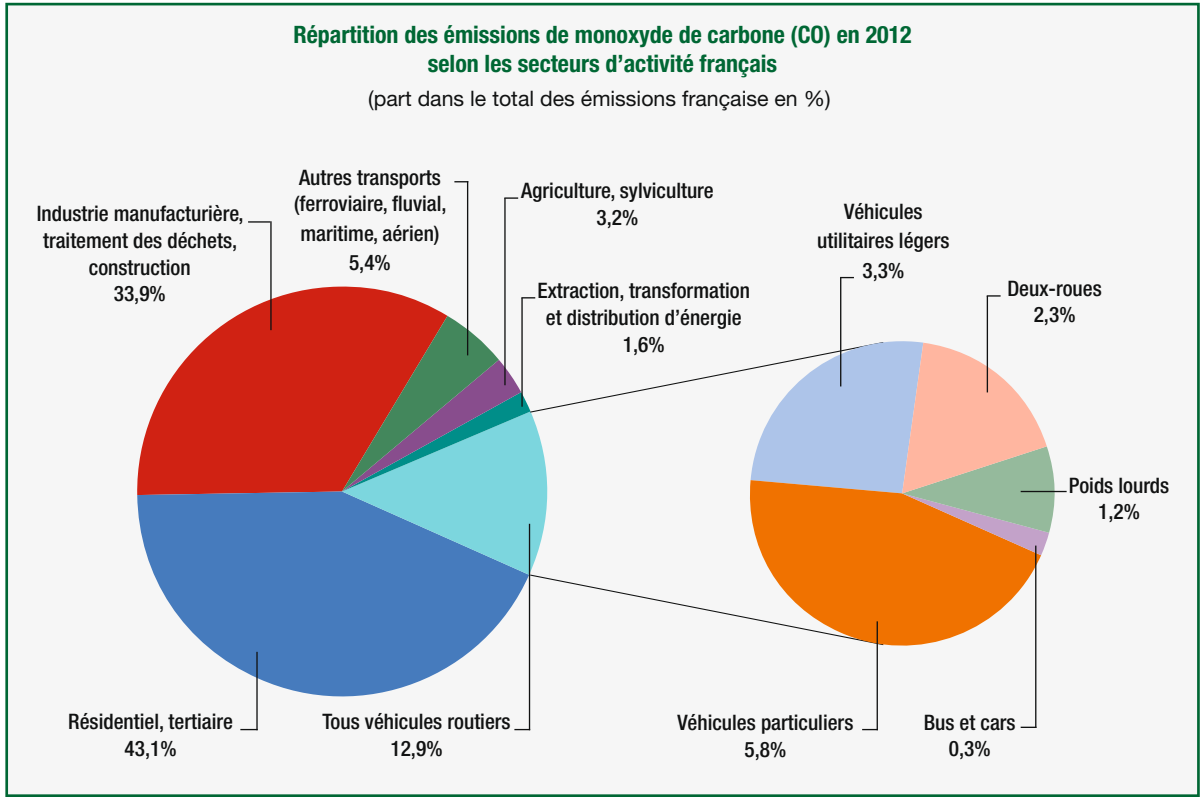
- Stabiliser la fiscalité
- Adapter la réglementation française
- Lutter

Annexes



Annexes

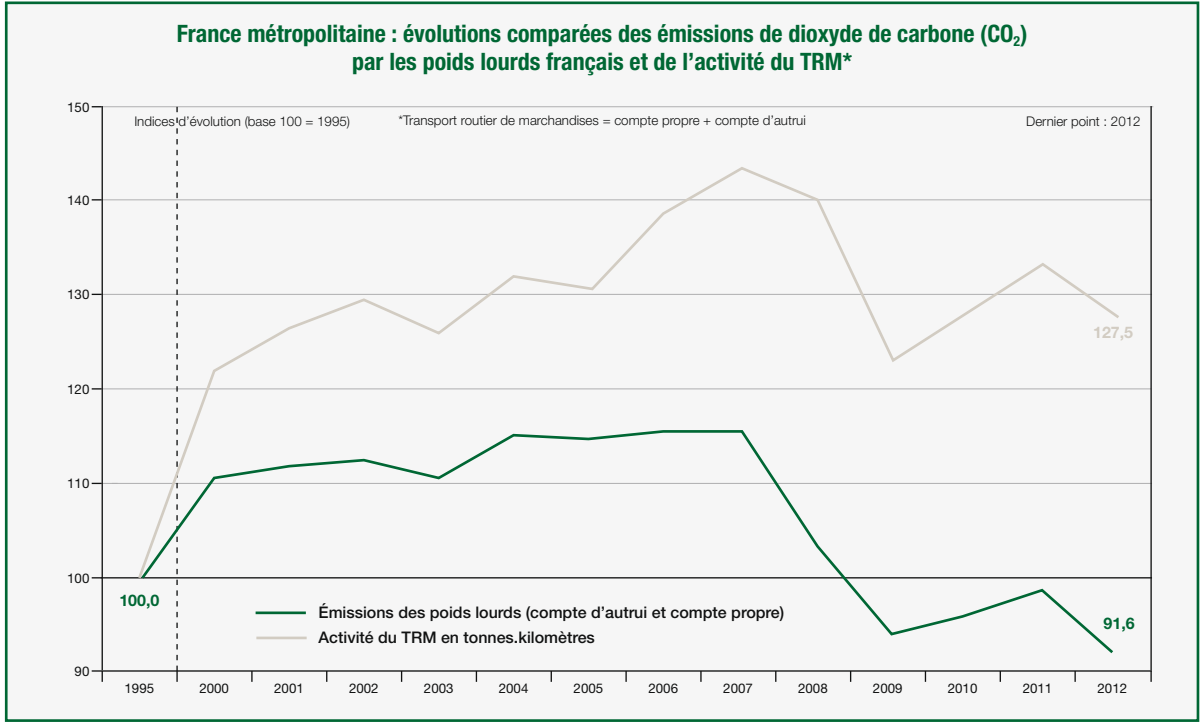




LA LUTTE CONTRE LES GAZ À EFFET DE SERRE

L'enjeu est aujourd'hui la réduction des gaz à effet de serre et donc notamment celle du CO₂ (dioxyde de carbone), principal responsable du réchauffement climatique. En 2012, si l'ensemble des transports routiers (voitures, deux roues, camionnettes, bus, poids lourds) émet 34,1% du CO₂ rejetés dans l'atmosphère en France, les poids lourds en produisent un cinquième, soit 6,7% de l'ensemble du CO₂

Dans la même période, la performance énergétique des poids lourds s’est grandement améliorée. En 2012, les émissions unitaires de CO₂ par les poids lourds français sont inférieures de 28,2% par rapport à leur niveau de 1995. Elles sont passées de 16,3 kg par tonne de marchandises transportées à moins de 11,7 kg par tonne de marchandises transportées.



4. Dès 1997, l'AFT avait été pionnière en proposant l'utilisation de simulateurs de conduite dans l'apprentissage de la conduite routière. Aujourd'hui de nouvelles générations de simulateurs apportent des solutions pédagogiques innovantes avec des fonctionnalités enrichies permettant d'envisager une plus large utilisation de ces matériels.

Très utiles en début d'apprentissage de la conduite et permettant en perfectionnement de se confronter à des situations professionnelles singulières (crevaisson de pneu sur route, panne de frein, conduite sur neige à toute période de l'année, ...),

► l'AFT promouvra la reconnaissance de ces outils dans les référentiels de formation mais également les référentiels d'évaluation

