

ÉLECTIONS EUROPÉENNES 2024

Les propositions de l'Union TLF

**Nos ambitions pour le transport
et la logistique en 2030**



**UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT ET
LOGISTIQUE DE FRANCE**

e-tlf.com

L'édito

Pilier du marché unique, **la libre circulation des marchandises est une condition sine qua non de l'essor des échanges commerciaux** et un puissant facteur de croissance économique.

Englobant une multitude d'activités (transport routier, maritime, aérien, fret ferroviaire et fluvial, logistique, organisation de transport, représentants en douane, transitaires), **le transport et la logistique constituent les artères vitales de l'économie européenne** en assurant les connexions et échanges entre les Etats-membres.

Dans un contexte mondial de plus en plus compétitif et face à des difficultés géopolitiques croissantes, **l'Europe doit se positionner comme un acteur majeur du secteur transport et logistique.**

Quels sont nos axes de réflexion sur cette future mandature européenne ?

1° Notre fédération est résolument engagée en faveur d'une Europe davantage respectueuse de notre environnement, prenant en compte les enjeux liés au réchauffement climatique conduisant à réduire l'empreinte carbone de nos métiers. Il en va de notre responsabilité en tant qu'entreprise ou de citoyen, il en va aussi de l'acceptabilité de nos métiers par l'opinion publique.

2° Cet engagement doit coller au principe de réalité. Les évolutions réglementaires, les délais d'application et les contraintes nouvelles doivent tenir compte de notre besoin de compétitivité, du temps nécessaire d'adaptation de nos entreprises et des capacités techniques de production de véhicules. Il ne doit pas conduire à une surenchère démagogique visant à la décroissance qui conduirait inévitablement à l'appauvrissement de notre pays. Il doit également veiller à éviter d'empiler des normes nouvelles au risque d'une bureaucratisation extrême. Les normes sont nécessaires ; elles doivent être simples pour être efficaces.

3° Ces évolutions doivent respecter l'égalité de traitement entre les membres de l'Union Européenne. Nous n'en pouvons plus de ces dirigeants politiques qui valident une directive européenne ou un règlement et, une fois revenus de Bruxelles, décident d'imposer une règle plus dure ou d'appliquer un délai d'application plus court plutôt que de se demander comment tirer le meilleur parti du texte européen adopté. Les exemples de « surtransposition » passés ou à venir abondent dans notre secteur : TICPE, ZAN, ZFE, interdiction des mégacamions...

Oui à l'Europe mais oui à la même Europe pour tous.

Eric Hémar
Président de l'Union TLF



Une Union forte sur la scène internationale grâce à une logistique européenne compétitive

|||||

La force de l'Europe réside dans sa capacité à développer une logistique européenne intégrée, essentielle pour sa compétitivité et son efficacité.

1.

Adopter un calendrier européen réaliste en matière de transition écologique et de planification de la décarbonation du transport

Afin de permettre une transformation harmonieuse sans compromettre la croissance, le calendrier européen de la décarbonation, et notamment le « paquet fit for 55 » mais aussi la trajectoire décarbonation des véhicules lourds, objectif climatique à horizon 2040, doit être corrélé aux réalités économiques, aux évolutions technologiques et à la disponibilité énergétique.

Pour cela, le calendrier européen doit garantir le maintien du mix énergétique et, d'autre part, prévoir des clauses de revoyure régulières. A ce titre, il est essentiel de prévoir l'intégration d'un facteur de correction carbone « *Carbon Correction Factor* », et d'assurer une égalité de traitement entre les énergies disponibles afin d'assurer aux entreprises un panel suffisant d'alternatives.



Dans l'Union, **77%** des transports terrestres se réalisent **par la route**

2.

Maintenir une concurrence portuaire loyale en assurant la pérennité des ports de transbordements européens

L'extension du système d'échange de quotas d'émissions au transport maritime pourrait générer des détournements de trafic et une perte de compétitivité des ports de transbordement européens situés à proximité de ports hors de l'Union. Les mesures visant à atténuer ces risques restent insuffisantes.

L'Union TLF préconise de modifier les critères des ports exclus de la notion de « port d'escale » et d'établir une liste de ports européens de transbordement exclus de la définition de « port d'escale », au même titre que les ports non-européens.



Les **ports européens** traitent chaque année plus de **3 milliards de tonnes** de fret

3.

Adopter des réglementations qui soutiennent l'innovation en renforçant les possibilités de massification des transporteurs

La révision de la directive poids et dimensions permettrait de maximiser l'efficacité du transport routier en créant de nouvelles opportunités pour la circulation des ensembles articulés de 44 tonnes (un véhicule avec moteur et une semi-remorque) et des EMS (un véhicule avec moteur et deux semi-remorques ou 1 véhicule moteur, une semi-remorque et une remorque). En réduisant le nombre de véhicules sur la route, ces initiatives permettant une réduction significative des émissions.

Face aux objectifs très ambitieux fixés au secteur du transport de marchandises en matière de décarbonation, l'Union TLF préconise d'expérimenter ces possibilités de massification qui permettent de concilier performance économique et écologique.



L'utilisation des **EMS** permet de **diminuer de 30 %** l'empreinte carbone par produit transporté

4.

Préserver la place des intermédiaires du dédouanement, stratégiques pour le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement

Le commerce international est animé par une multitude d'acteurs qui constituent une chaîne d'approvisionnement complexe. Pour que celle-ci soit fluide, il est indispensable que la réglementation douanière prenne en compte cette pluralité d'opérateurs et institue un cadre permettant une coopération efficace entre ces derniers. Les intermédiaires du dédouanement sont essentiels au bon fonctionnement de la chaîne logistique. En effet, les entreprises exportatrices et importatrices française s'appuient très largement (85 %) sur les représentants en douane enregistrés (RDE). La réforme du Code des douanes de l'Union, qui sera examinée en trilogue lors de la prochaine législature, représente un enjeu déterminant pour la fluidité des flux de marchandises et pour la compétitivité des acteurs français. L'importance des RDE doit être prise en compte dans l'examen de ce futur règlement.

La mise en œuvre du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) constitue un exemple de complexité réglementaire et un enjeu d'amélioration pour la prochaine mandature. A date, en France, moins de 20 % des entreprises concernées ont établi leur premier rapport trimestriel, en raison des difficultés rencontrées pour comprendre l'attendu, récupérer les informations auprès des fournisseurs et compléter les déclarations. Des mesures de pédagogie doivent être mises en place pour accompagner les entreprises dans ces nouvelles formalités. Les réglementations applicables aux marchandises ne doivent pas rendre les RDE responsables à la place des importateurs qui maîtrisent la chaîne de valeurs de leurs produits. Cela pénalisera ces intermédiaires, facilitateurs du commerce international ainsi que la fluidité des opérations logistiques.

5. Prévoir de la souplesse dans la mise en place des exigences de reporting

La mise en place du reporting extra-financier (Directive CSRD) permet de renforcer la transparence des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance au sein des entreprises, pleinement engagées dans leurs transitions.

Toutefois, le reporting doit être simplifié. L'Union TLF propose de décaler d'un an dans la mise en place des exigences de reportings de durabilité pour tirer une première conclusion de l'application pour les entreprises déjà soumise à la DPEF.

Pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre des opérations de transport, l'adoption d'une approche par « cycle de vie » pour la comptabilité des émissions, ainsi que l'obligation d'utilisation des données primaires (données directes des véhicules et non des valeurs de référence) risque de compliquer le travail de comptabilisation de nos entreprises adhérentes et de freiner les initiatives au regard de la lourdeur administrative. L'utilisation de l'approche « well-to-wheel » permet d'avoir recours à une méthodologie éprouvée et répandue, permettant aux acteurs de s'engager dès aujourd'hui dans la décarbonation de leur activité.

Un marché unique renforcé grâce à une circulation fluide des marchandises s'appuyant sur la complémentarité des modes



Le marché unique doit constituer un instrument efficace pour renforcer la prospérité, la compétitivité et la stabilité de l'Union. Cela implique une réflexion approfondie sur les corridors de transport et la multimodalité, essentiels pour fluidifier le transport des marchandises. Leur efficacité se mesure par la facilité du passage transfrontalier et une libre circulation effective.

6. Développer les corridors européens pour accompagner et stimuler le transport intermodal en Europe

Le transport intermodal est un levier pour accélérer la décarbonation : l'Union doit se doter d'une vraie ambition pour le report modal afin d'en encourager le développement. Cela suppose de fluidifier la chaîne de transport de marchandises (multimodalité, transport combiné, plateformes multimodales multi-activités et infrastructures dimensionnées aux besoins des acteurs économiques) pour faciliter le passage transfrontalier et assurer une libre circulation efficace.

9 corridors européens de fret ferroviaire dans l'Union européenne



Dans la perspective de la révision en cours de la Directive Transport combiné, il est crucial de créer un cadre ambitieux qui améliore l'efficacité de la multimodalité et l'interopérabilité entre chaque mode. Cette révision doit être l'occasion de démocratiser les modes massifiés, en évitant l'écueil d'une surcharge administrative (méthodologie de calcul des externalités négatives, recours aux plateformes) pour les entreprises, notamment de petite taille. L'Union TLF soutient particulièrement la mesure visant à garantir la mise à disposition de l'information par les opérateurs de terminaux concernant l'offre disponible sur le territoire, lacune largement identifiée à date.

En effet, malgré la volonté politique, la part cumulée du rail et du fleuve s'est affaiblie au cours de la dernière décennie (26,5 % des tonnes-kilomètres en 2012 contre 22,7 % en 2021).



Dans l'Union, **17 %** des transports terrestres sont réalisés **par le rail**



5 % des transports terrestres sont réalisés **par voie fluviale**

7. Veiller à l'application du paquet mobilité, permettant d'assurer des conditions de travail équitables entre les conducteurs européens

Une opération de cabotage routier de marchandises s'entend de tout transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non-résidente. L'Allemagne, l'Autriche et la France sont les pays les plus cabotés d'Europe, c'est pourquoi l'Union TLF est favorable à l'application des dispositions issues du Paquet mobilité. Leur mise en œuvre permettra d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, mais aussi de limiter les disparités réglementaires entre les Etats membres.



L'**Allemagne**, l'**Autriche** et la **France** sont les pays **les plus cabotés** de l'Union

8. Garantir l'équité des transactions commerciales et accroître la résilience des chaînes d'approvisionnement en luttant contre les retards de paiements

L'Union TLF soutient les objectifs du nouveau règlement relatif aux délais de paiement qui introduit un délai de paiement maximal unique de 30 jours pour toutes les transactions commerciales.

Ces délais de paiement étant déjà applicables au transport routier en France et constituent un levier efficace pour garantir l'équité des transactions commerciales et accroître la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Renforcer la compétitivité française au sein de l'Union Européenne



Il est impératif que la France maintienne sa compétitivité dans l'Union ; pour ce faire, il est essentiel de chercher une cohérence avec les standards européens, tout en préservant les atouts français.

9. Eviter toute surtransposition qui grève la compétitivité des entreprises françaises

En matière de pollution de l'air, la directive européenne sur la qualité de l'air fixe des seuils limites de polluants. En France, la LOM et la loi Climat ont mis en place des Zones à Faibles Emissions. Les professionnels du transport et de la logistique, représentés par l'Union TLF, ont mis en avant deux écueils dans le déploiement des ZFE en France : un manque d'harmonisation entre les différentes métropoles et des calendriers parfois irréalistes (interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 avant 2030).

En matière d'artificialisation des sols, la stratégie européenne pour la protection des sols fixe l'objectif de parvenir à zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050. Mais il ne s'agit pas d'un texte normatif. La loi Climat a intégré un objectif de zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050 de manière contraignante. C'est une exception française, comme l'a démontré une note du Sénat de 2023.

En matière de fiscalité des carburants, la directive sur la taxation de l'énergie fixe des taux minimums pour la fiscalité. En France, le Code des douanes fixe le taux de TICPE appliqué « à usage commercial » pour les transporteurs de véhicules (dont le poids est supérieur ou égal à 7,5t) à 45,19 €/hl. C'est la 4ème fiscalité la plus lourde de l'Union européenne.

Les 10 taux de TICPE les plus élevés d'Europe (Source CNR)

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage non-commercial" (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (en €/hl)	Classement des pays sur le gazole commercial
Finlande*	59,48		59,48	1
Autriche	48,70		48,70	2
Allemagne	47,04		47,04	3
France	60,89	15,70	45,19	4
Danemark	43,70		43,70	5
Irlande	42,55		42,55	6
Pays-Bas	41,75		41,75	7
Luxembourg	41,65		41,65	8
Lettonie	41,40		41,40	9
Chypre*	41,07		41,07	10

10. Prévoir une planification du foncier logistique à l'instar des pays européens les plus performants logistiquement

L'indice de la performance logistique de la Banque mondiale mesure la qualité des infrastructures et la compétitivité logistique internationale de 139 pays : l'Allemagne, les Pays-Bas partagent la 3^e place quand la France se tient au 13^e rang. Pour faciliter des organisations logistiques écologiques, il est proposé que l'Etat, en lien avec les Régions, élabore un schéma directeur du foncier logistique national.

Le schéma national devrait identifier les nouveaux fonciers à préserver pour la logistique permettant des flux interrégionaux écologiques. Il doit partir des besoins : les infrastructures de flux et de transfert multimodal (lignes ferroviaires, ports fluviaux, plateformes combinées, autoroutes) ; les grandes zones de consommation (population) et portes de sortie export (ports et aéroports), pour la destination des flux ; les grandes zones de production et portes d'entrées, pour la provenance des flux ; les entrepôts existants, et besoins exprimés mais non répondus d'implantation logistique et la liste de besoins en nouvelles plateformes combinées.



Les **Pays-Bas** et l'**Allemagne** représentent les **2/3 du fret fluvial** de l'Union en tonnes-km

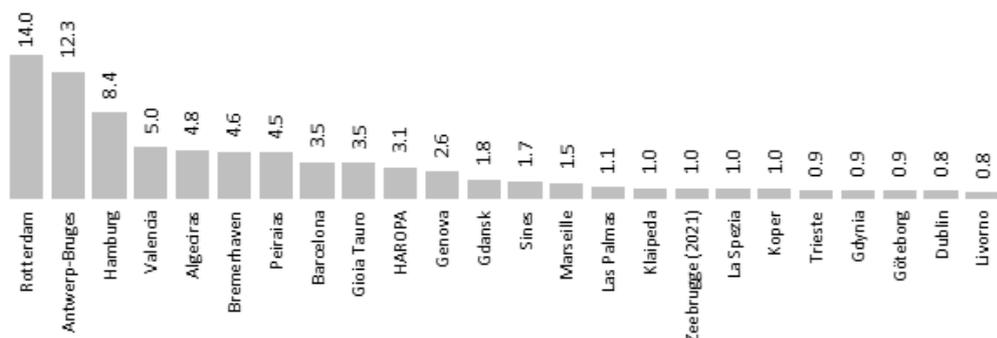
11. Mieux défendre nos ports et aéroports français en Europe

Il est impératif de préserver l'attractivité de nos ports et aéroports français, notamment en les intégrant aux schémas de transport européens (ex : RTE-T) afin qu'ils bénéficient d'une politique d'investissement adaptée. Ces investissements sont d'autant plus nécessaires que les autres ports européens détiennent des parts de marché sur la desserte du territoire français.

Les 3 premiers aéroports de fret européens Millions de tonnes. 2022. Eurostat



Les 25 premiers ports européens à conteneurs Millions d'EVP. 2022. Eurostat





UNION DES ENTREPRISES
TRANSPORT & LOGISTIQUE
DE FRANCE

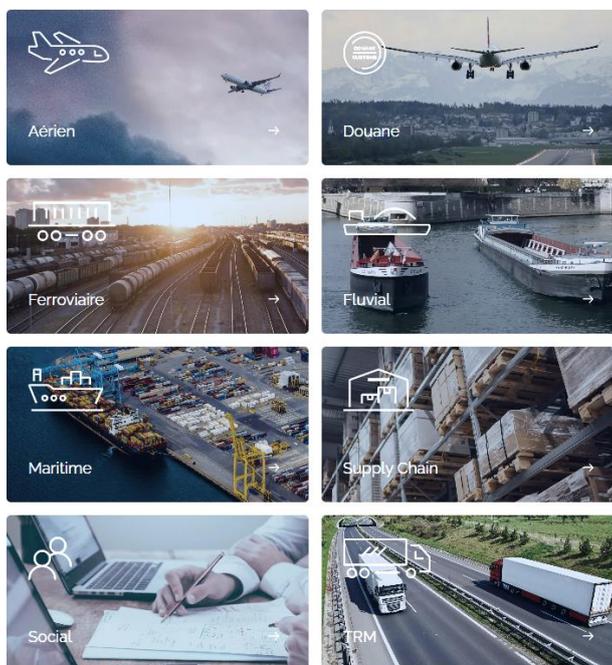
L'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France (Union TLF) est l'organisation professionnelle représentant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport et de la logistique.

Les entreprises adhérentes de l'Union TLF interviennent dans l'ensemble de l'organisation des flux de marchandises : transport routier de marchandises, messagerie, logistique, livraison urbaine et transport léger, multimodal (ferroviaire, fluvial), location de véhicules industriels, transport maritime, aérien et représentants en douane avec TLF Overseas.

Les adhérents de l'Union TLF représentent près d'un tiers des salariés de la branche (32,47 %), soit plus de 200 000 salariés.

Au niveau européen, l'Union TLF est membre du Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport (CLECAT) qui représente les intérêts de plus de 19 000 entreprises dans la logistique, l'expédition de fret et les services douaniers et de la Confédération Internationale des Agents en Douane (CONFIAD) association des courtiers en douane européens.

e-tlf.com



Contacts

Olivier Poncelet – Délégué général : oponcelet@e-tlf.com
François Daniel – Délégué général de TLF Overseas : fdaniel@e-tlf.com
France Beury – Directrice des affaires publiques et de la communication : fbeury@e-tlf.com