

# Les attentes urgentes du secteur Transport de Marchandises & Logistique

---

Soutenir nos entreprises en difficultés  
& renforcer de manière structurelle la  
compétitivité de notre filière

Position des Organisations Professionnelles représentatives du  
secteur des Transports Routiers de Marchandises  
(FNTR - UNION TLF - OTRE)



# I. Un secteur fragilisé par la conjoncture et des normes portant atteinte à sa compétitivité

## 1° Une conjoncture économique alarmante...

La mobilisation des agriculteurs est intervenue dans un contexte où notre secteur est déjà en proie à de grandes difficultés et de fortes tensions, notamment :

- Forte baisse d'activité et explosion des défaillances d'entreprises (+30% à la fin 2023)
- Succession de crises et de blocages (mouvements sociaux, intempéries, mouvements agriculteurs...). Dans ce contexte, notre secteur a démontré qu'il a toujours privilégié le dialogue et qu'il a été responsable pour ne pas ajouter du chaos au chaos lors des épisodes des gilets jaunes, du conflit des pétroliers, des grèves sur la réforme des retraites ou dernièrement celle des agriculteurs.

### Chiffres-clefs de l'impact de ce mouvement sur nos entreprises et leurs équipes :

- 60% de l'activité TRM & logistique impactée ;
- 40% des entreprises impactées > 80% ;
- Pertes journalières estimées à 2000€ par la période et par poids-lourds

## 2° dans un contexte normatif qui pénalise la compétitivité des transporteurs français par rapport à leurs concurrents européens

En matière de fiscalité :

- TICPE : La France est déjà le 4<sup>ème</sup> pays le plus taxé d'Europe. La loi Climat & Résilience prévoit d'augmenter cette lourde fiscalité en supprimant progressivement le tarif réduit pour les transporteurs. Un déremboursement total de la TICPE, alors que les conditions d'application ne sont pas réunies, ferait de la fiscalité française la plus lourde d'Europe ;
- Ecotaxes Régionales : la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) et la région Grand-Est ont initié des projets d'écotaxes locales qui risqueraient d'impacter fortement les transporteurs (forte opposition des agriculteurs à cette mesure). Les débats entourant une éventuelle généralisation de ces écotaxes constituent une menace supplémentaire.

En matière de contraintes environnementales :

- Des délais de transition des flottes de véhicules (directives européennes, SNBC...) totalement irréalistes et en complet décalage tant avec les conclusions des travaux de la feuille de route de décarbonation du transport routier (article 301 de la loi Climat et résilience), qu'avec les moyens et soutiens alloués ;
- Zones à Faibles Emissions-mobilité (ZFE) : illisibilité des contraintes associées et harmonisation inexistante entre les différentes métropoles concernées (250 dérogations) ;
- Zéro Artificialisation Nette (ZAN) qui a pour effet de renforcer la pénurie du foncier logistique et l'éloignement des entrepôts logistique des barycentres de flux de transport (engendre plus de distances parcourus donc plus de CO2, et une moindre performance de la chaîne logistique).

## II. Une attente forte et légitime d'engagements dans les meilleurs délais de la part du Gouvernement

### 1° Des mesures immédiates pour répondre à la situation d'un secteur fortement fragilisé :

1. **Mettre en place des mesures de soutien urgentes conjoncturelles** que cela soit sous forme d'aides directes ou d'exonérations de charges fiscales ou sociales,
2. **Garantir qu'aucune infraction ne sera retenue à l'encontre des entreprises** du secteur dès lors que les faits incriminés ont pour cause les conséquences du mouvement des agriculteurs,
3. **Garantir qu'aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE** pour le transport routier ne soit inscrite dans le Projet de Loi de Finances 2025 (PLF 2025).

### 2° Suspendre ou supprimer des mesures franco-françaises défavorables à la compétitivité du pavillon français dès lors qu'elles sont plus contraignantes que dans le reste de l'Europe :

1. **Suspendre** l'application l'article 130 de la loi Climat et Résilience **prévoyant la suppression progressive du tarif spécifique de TICPE pour les transporteurs à horizon 2030**, tant que les conditions prévues par cette loi ne sont pas réunies, notamment par « l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises ;
2. **Suspendre la mise en œuvre de l'Ecotaxe** Alsacienne et des Ecotaxes Régionales ;
3. **Supprimer l'obligation de détenir des ombrières** sur les parcs de stationnement poids-lourds ;
4. **Supprimer la Proposition de Loi (PPL) visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes** automobiles, notamment les articles 3 et 4 qui instaurent des sanctions en cas de non-respect des obligations de verdissement des flottes ;
5. **Supprimer le bonus-malus** de la contribution assurance-chômage qui pénalise injustement nos activités par nature cycliques ;
6. **Réduire les délais de recours et d'implantation des sites logistiques** en les alignant sur les meilleurs standards européens.

3

### 3° Autres mesures :

1. Engager un plan massif et durable de contrôle des opérations de cabotage effectuées sur le territoire métropolitain par l'ensemble des corps de contrôle (Police, Gendarmerie - EDSR et Contrôleurs Terrestre), en application des nouvelles règles du paquet mobilité et de la mise en œuvre du tachygraphe nouvelle génération en facilitant le contrôle ;
2. Sécuriser le versement mobilité car la rédaction actuelle cause trop d'incertitudes ;
3. Conditionner l'interdiction de la vignette Crit'Air 2 pour les véhicules de +3,5T marchandises à la mise en œuvre, concrète et en nombre suffisant de solutions alternatives et autoriser leur circulation à minima jusqu'à une date comprise entre 2030 et 2035 ;
4. Résoudre enfin la problématique des délais de délivrance des titres professionnels et des permis de conduire ;
5. Apporter des solutions concrètes à la problématique de perte du permis de conduire par les conducteurs professionnels ;
6. Mettre en place un plan d'urgence et de continuité concerté avec les acteurs portuaires et logistiques afin de garantir la libre circulation des marchandises et des personnes sur les domaines portuaires lors des mouvements sociaux.