

# UETR MANIFESTO POUR LES ÉLECTIONS EUROPÉENNES 2014



Rue Joseph II 36-38  
B-1000 Brussels  
info@uetr.eu  
www.uetr.eu

# À PROPOS DE L'UETR

L'UETR a été fondée en 1998. Elle représente et promeut les intérêts de plus de 200.000 PME, soit plus de 430.000 véhicules poids lourds, dans le secteur du transport routier de marchandises. Elle est le vecteur relationnel naturel entre les PME et TPE du transport routier et les organes de décision de l'Union Européenne.

## La mission de l'UETR:

1. Entretenir un dialogue régulier avec les institutions de l'UE ainsi qu'avec toutes les parties prenantes, telles que les réseaux et les organisations sectorielles;
2. Offrir à ses membres une chance réelle d'apporter leur contribution dans le processus décisionnel européen.
3. Recueillir les programmes d'actions des politiques et législation actuelles et futures.
4. Représenter l'instance légitime et efficace des associations nationales qui la composent, afin qu'elles coopèrent et s'engagent dans des projets et des activités conjointes.

## Ensemble:

**Evaluer** régulièrement les causes des conséquences néfastes au développement des entreprises telles que la chute de l'offre de transport, l'augmentation du coût du carburant, l'accroissement du retard des paiements.

**Elaborer**, des stratégies appropriées. L'UETR souhaite construire un secteur du transport routier plus fort, plus flexible, plus compétitif et durable, dans lequel ses membres sont en capacité de faire face aux défis actuels et futurs de la mondialisation.

L'UETR est membre associée (organisation sectorielle) de l'UEAPME : l'Association Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises, qui regroupe 83 organisations membres composées de fédérations de PME intersectorielles nationales, Fédérations sectorielles européennes et autres membres associés. Elle représente plus de 12 millions d'entreprises et 55 millions d'employés en Europe.

## Les organisations membres de l'UETR



# RÉSUMÉ

Au cours de la dernière décennie, le secteur du transport routier et de la logistique a traversé de violentes tempêtes économiques. Le cadre législatif du transporteur routier est de plus en plus contraignant. Il est fondamental de ne jamais oublier que tous les biens, sont transportés tôt ou tard vers leur destination finale par un camion. Le transporteur routier qui offre cette solution de porte-à-porte crée une importante valeur ajoutée à toute la société.

Cependant l'UETR reconnaît qu'un certain nombre de problèmes liés au transport routier et à la logistique n'ont pas encore trouvé de solution pertinente. Ce secteur, moteur essentiel des économies européennes et nationales, et représenté par l'UETR, compte sur le soutien et l'appui, sans faille de la nouvelle Commission Européenne et du nouveau Parlement pour l'aider à construire des solutions innovantes dans le déplacement européen des hommes et des marchandises.

Ci-dessous vous trouverez un bref aperçu des thèmes qui seront plus longuement développés en page 6.

## **Internalisation des coûts externes**

- L'UETR réfute l'internalisation des coûts externes. Pour la raison simple que ces coûts sont déjà internalisés de par la différenciation des tarifs autoroutiers en fonctions des normes d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules.
- L'UETR soutient l'application du principe de l'internalisation des coûts externes à la condition qu'elle soit appliquée à tous les modes de transport, y compris les voitures de tourisme.

## **Interopérabilité des systèmes de péage en Europe**

- L'UETR est satisfaite que le Parlement Européen est trouvé un accord portant sur les recommandations liées à la réalisation d'un système de péage unique européen.
- Il s'agit maintenant de le mettre en œuvre en pleine interopérabilité européenne en relation avec les technologies relevant du péage électronique.

## **Diesel professionnel essentiel pour le secteur**

- L'UETR exhorte les États membres qui ont un tarif d'accise différent dit « gazole professionnel » à le maintenir après l'entrée en vigueur de la révision de l'Energy Tax Directive.
- À plus long terme, l'UETR revendique l'instauration d'un diesel professionnel européen.

### ***Faire plus avec moins: le VLL***

- Permettre l'utilisation des Euro Combi comporte des avantages importants comme cela a été prouvé lors de différentes études.
- Le déploiement des Euro Combi réduit les émissions de CO<sub>2</sub> en moyenne de 27%.
- L'UETR exhorte les Etats membres qui autorisent la circulation des Euro Combi, sur leur propre territoire, à la rendre possible légalement lors de trafics transfrontaliers entre leurs pays.

### ***Les États membres et la révision des poids et des dimensions***

- Le secteur du transport routier poursuit sa prise de responsabilités dans le domaine de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Ceci peut être amélioré par (1) l'application internationale, transfrontalière des concepts logistiques existants et (2) la modification aérodynamique des véhicules.
- L'UETR propose deux possibilités pour un examen des poids et des dimensions:
  - adaptations aux véhicules sans diminution de volume de chargement et
  - ajustements qui vont dans la direction de l'accroissement du volume de chargement.
- L'UETR suggère fortement de légaliser le transport transfrontalier effectué par des véhicules de 44 tonnes entre deux États membres voisins, dès lors que chacun le permet sur son propre territoire.

### ***La recherche des carburants alternatifs***

- L'UETR propose qu'un soutien financier et fiscal soit mis en place pour développer plus rapidement les carburants alternatifs.
- L'UETR plaide en faveur des États membres qui s'engagent à soutenir financièrement les achats de véhicules propulsés par des carburants alternatifs.
- L'UETR demande à la Commission Européenne, au Conseil et au Parlement de faciliter et cofinancer l'expansion d'un réseau de réservoirs Européens de carburant alternatif.

### ***Une distribution urbaine efficace diminue les kilomètres à vide.***

- La congestion dans les zones urbaines est l'un des défis les plus importants pour les transporteurs routiers et les prestataires de services logistiques. Toutefois il est reconnu que la congestion urbaine est principalement causée par les voitures particulières et non par les camions.
- Par conséquent l'UETR plaide pour l'élaboration d'un cadre général au niveau européen au sein duquel les États membres et les régions peuvent engager des projets novateurs en ce qui concerne la distribution urbaine.

## **Les Zones à émissions faibles, sont négatives pour l'efficacité logistique.**

- L'introduction d'une zone à émissions faibles a peu ou pas d'impact sur les objectifs de la qualité de l'air, mais elle est significativement négative pour l'efficacité et les coûts des entreprises de transport routier de marchandises.
- Par conséquent l'UETR est convaincue que des mesures doivent être prises principalement sur le trafic de passagers en utilisant plusieurs options.
- Les Zones à émissions faibles dédiées uniquement aux camions auront indéniablement un impact financier et opérationnel négatif sur les entreprises de transport routier. L'UETR est très préoccupée de la façon dont les transporteurs de TPE et de PME vont devoir faire face à ces futurs coûts, alors qu'ils sont depuis plusieurs années dans une situation économique dramatique.

## **Qualification initiale et formation continue des conducteurs.**

- Il est reconnu, que la formation professionnelle des conducteurs de poids lourds contribue à l'amélioration de la sécurité routière. Une revalorisation professionnelle est nécessaire dans le transport routier pour faire face aux défis de l'activité internationale.
- L'UETR est convaincue que la formation des conducteurs de véhicules légers est aussi indispensable, si l'on considère que ces véhicules sont impliqués et retenus en responsabilité dans beaucoup plus d'accidents que les véhicules lourds.
- Pour la mise en place de ces formations, l'UETR plaide pour la flexibilité de l'utilisation du e-learning pendant la formation qui est un avantage important à la fois pour les conducteurs et pour l'institut de formation impliqué.

## **La Lutte contre la concurrence déloyale (illégal)**

- L'UETR plaide pour une concurrence équilibrée au sein de l'Union Européenne avec une harmonisation maximum.
- L'UETR s'interroge sur la mise en œuvre pratique de cet accord européen et sur le temps qu'il lui faudra pour être opérationnel à minima dans tous les pays.
- L'UETR souhaite que cette évolution n'entraîne pas de charge administrative disproportionnée pour les entrepreneurs.

## **Les contrôles techniques**

- L'UETR est en faveur des contrôles techniques périodiques harmonisés dans l'UE.
- L'UETR souhaite que la portée des contrôles soit étendue aux véhicules utilitaires légers et à leurs remorques.
- L'UETR soutient l'introduction d'une base de données d'enregistrement liée au kilométrage des véhicules.
- L'UETR valide le système d'évaluation des risques visant à concentrer les inspections sur les véhicules exploités par des entreprises comportant des dossiers de sécurité déficients.
- Les États membres doivent suivre cette approche des contrôles routiers afin d'éviter les différences conduisant à des distorsions de concurrence.
- Un règlement Européen portant sur l'arrimage des charges et contraignant les États membres à harmoniser leur législation est nécessaire.

# CONTENU

<b><u>À PROPOS DE L'UETR</u></b>	<b>0</b>
<b><u>RÉSUMÉ</u></b>	<b>2</b>
<b><u>CONTENU</u></b>	<b>5</b>
INTERNALISATION DES COUTS EXTERNES	6
INTEROPERABILITE DES SYSTEMES DE PEAGE EN EUROPE	6
LE DIESEL PROFESSIONNEL: CARBURANT ESSENTIEL POUR LE SECTEUR	7
FAIRE PLUS AVEC MOINS: LE VLL	8
LA REVISION DES POIDS ET DIMENSIONS	8
LA RECHERCHE DE CARBURANTS ALTERNATIFS	9
UNE DISTRIBUTION URBAINE EFFICACE ÉCONOMISE LES KILOMETRES INUTILES	10
LES ZONES A EMISSIONS FAIBLES SONT NEGATIVES POUR L'EFFICACITE DE LA LOGISTIQUE	11
LA QUALIFICATION INITIALE ET LA FORMATION CONTINUE DES CONDUCTEURS	13
LA LUTTE CONTRE LA CONCURRENCE DELOYALE - ILLEGALE	14
LES CONTROLES TECHNIQUES	14
UN RESEAU ROUTIER BIEN ENTRETENU ET ENTIEREMENT INTEGRE	15

## INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES

L'UETR ne réfute pas le principe de « l'utilisateur payeur » dans le cas d'un péage qui dépend de la distance parcourue par un véhicule, aussi bien que de la norme d'émission à laquelle le véhicule correspond. Mais le cadre actuel ne doit pas être utilisé afin d'augmenter les coûts. Ainsi l'UETR est opposée à l'internalisation des coûts externes à travers une différenciation des tarifs qui dépend des normes d'émissions des véhicules dont les coûts externes sont déjà internalisés.

L'UETR souligne que toute internalisation des coûts externes va augmenter le niveau de taxation pour les entreprises, c'est le principe de la double peine. D'une part les coûts de la congestion déjà internalisés (temps de travail passé dans les embouteillages, biens bloqués ...) et d'autre part le péage lui-même. Il est évident que l'internalisation va augmenter le prix du transport qui à la fin sera répercuté sur le consommateur final et sur l'ensemble de l'économie européenne.

En outre l'UETR souligne qu'il n'y a pas de cadre unique pour l'internalisation des coûts externes pour les voitures de tourisme, comme pour le transport ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien. Compte tenu de la situation économique précaire du secteur, l'UETR souhaite qu'aucun coût externe ne soit appliqué. L'UETR soutient que toute application du principe d'internalisation des coûts externes pourrait être mise en œuvre à la seule condition qu'elle soit appliquée à tous les véhicules, y compris les voitures de tourisme.

Si toutefois, l'internalisation des coûts externes devait être retenue, l'UETR demande que seule la Directive actuelle soit appliquée. Les profits doivent être exclusivement dédiés aux investissements pour financer les coûts externes. L'UETR exige qu'au moins une partie du produit de la taxe soit utilisée pour le soutien financier des investissements aux véhicules « verts » respectueux de l'environnement.

## INTEROPERABILITE DES SYSTEMES DE PEAGE EN EUROPE

En 2014, 22 États membres ont mis en place un péage poids lourds et ce sur une partie de leurs réseaux routiers. Douze États membres disposent d'un péage pour les voitures particulières. Au total, il y a environ 72.000 km de routes à péage dans l'UE, dont 60% sont équipées de systèmes de télépéage et 40% d'un système de vignette. Plus de 20 millions d'utilisateurs, automobilistes ou transporteurs routiers, sont abonnés à des systèmes de télépéage routier.

Depuis des années l'UETR interpelle les responsables politiques afin qu'ils prennent en considération les coûts et la facilité d'utilisation du système dans la détermination des outils technologiques pour le calcul d'un péage. Malgré la Directive EETS du 2004 sur le service européen de télépéage, ni les États membres ni les régions ne se sont activés pour aligner les différents systèmes de péage qui sont en cours d'utilisation. En outre, les systèmes qui devaient être interopérables génèrent encore nombre de coûts et de nuisances administratifs.

L'UETR se réjouit du fait que le Parlement européen ait conclu un accord le 30 Juin 2013, sur les recommandations liées à la réalisation d'un système de péage unique européen. Il s'agit maintenant de réaliser sans plus attendre, une interopérabilité européenne complète des technologies de télépéage. C'est l'unique moyen qui mènera à réaliser des économies d'échelle et réduira les coûts d'utilisation. Du point de vue technologique, il n'est pas plus compliqué de créer une large interopérabilité européenne des systèmes de péage électroniques que de créer un réseau européen pour les téléphones mobiles ou une interopérabilité mondiale des cartes de crédit.

## **LE DIESEL PROFESSIONNEL: CARBURANT ESSENTIEL POUR LE SECTEUR**

C'est l'ambition de la présidence grecque de parvenir à un accord sur la révision de l'Energy Tax Directive 2003/96/CE avant Juin 2014. On peut prévoir que les niveaux de taxation sur le diesel seront augmentés tandis que il n'est pas certain du tout qu'aux États membres sera toujours permis de faire la différence entre l'utilisation commerciale et non-commerciale du gazole utilisé comme carburant.

Il va sans dire qu'à cause de la crise économique de ces dernières années des nouvelles augmentations des droits d'accises sur le diesel seront la dernière paille pour nombreuses entreprises dans le transport routier. La compétitivité est très affaiblie. L'UETR donc insiste pour que les États membres auront toujours la possibilité d'une tarif d'accise inférieur pour l'utilisation de diesel commercial après l'entrée en vigueur de l'Energy Tax Directive.

Contrairement à la Commission, le Parlement Européen veut maintenir ce système pour le moment. Un compromis a été déjà lancé par la présidence chypriote qui permettrait ce diesel professionnel avant 2023. L'UETR plaide pour maintenir le système dans les États membres qui souhaitent le faire à plus court terme.

À plus long terme, l'organisation appelle à une soi-disant diesel professionnel européen: toute augmentation des droits d'accise sur le diesel, dans le contexte des voitures particulières, ne s'appliquent pas aux camions.

Il faut se souvenir qu'il n'y a pas toujours de solution de rechange concurrentielle pour le moteur diesel pour les camions en contraste avec le marché des voitures de tourisme. Même au cours de la prochaine décennie les alternatives possibles seront limitées à des pourcentages minuscules du marché de la flotte de poids lourds dans l'Union. La législation de l'UE peut et doit continuer à se souvenir de ça.

Pour ce qui concerne l'utilisation des sources alternatives, il convient de noter que pour le combustible le problème n'est pas technologique mais plutôt d'infrastructure: par exemple, ces carburants nécessitent un vaste réseau de stations-service dans toute l'UE, sans lequel même le véhicule le plus écologique et le plus avancé est peu utile.



## FAIRE PLUS AVEC MOINS: LE VLL

Permettre les Euro Combi comporte plusieurs avantages importants, comme différentes études l'ont prouvé. Entre autre Rijkswaterstaat Nederland. Ces ensembles de véhicules génèrent des avantages économiques pour l'entreprise et pour la Société. Ils peuvent transporter jusqu'à 60% de plus que la combinaison d'un véhicule ordinaire avec la même quantité de carburant et le même temps de conduite du conducteur. En conséquence, le déploiement des Euro Combi réduit les émissions de CO<sub>2</sub>, en moyenne, de 27% et génère une économie de coût de 20%.

Puisque moins de camions deviennent nécessaires et que le kilométrage des poids lourds est en baisse, le risque d'accident diminue statistiquement. Si plusieurs de ces combinaisons sont permises sur les routes, cela améliore aussi l'accessibilité. Aussi au niveau européen une étude de Transports Mobility Leuven, commandée par la Commission européenne, soutient-elle le concept de l'Euro Combi.

L'UETR demande que deux États membres qui permettent la circulation des Euro Combi sur leur propre territoire, rendent également possible le trafic transfrontalier des Euro Combi entre eux.

## LA REVISION DES POIDS ET DIMENSIONS

Le moteur à combustion du camion de l'année 2014 est à un niveau maximum de limitation des émissions polluantes et d'une faible consommation de carburant. D'un point de vue purement technique, il n'y a presque aucune économie supplémentaire à réaliser dans le domaine de l'économie des carburants et de l'efficacité énergétique, tandis que la mise en place à grande échelle d'autres propulsions ne pourrait être réalisée que dans un bon nombre d'années. Par conséquent, la norme des Euro 6 à laquelle tous les nouveaux camions doivent se conformer, n'aura pas de successeur avec moins d'émissions polluantes. La tension entre, d'une part, la poursuite de la réduction des émissions et d'autre part, une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> fait que d'autres mesures sont nécessaires pour réduire la consommation et les émissions.

Le secteur veut continuer à assumer ses responsabilités dans le domaine de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Ceci peut être accompli par:

- (1) l'application internationale, transfrontalière des concepts logistiques existants (tel que le conteneur de 45 'et l'Euro Combi.
- (2) des modifications aérodynamiques des véhicules.

La directive actuelle 96/53 sur les poids et dimensions impose des restrictions strictes sur les solutions possibles. Par exemple, le transport routier d'un conteneur de 45' est limité au transport purement national avant ou après un transport principal par un autre mode de transport. Et comme la longueur est concernée, il n'est pas possible d'utiliser ce qu'on appelle des queues de bateau à l'arrière de la semi-remorque, tout en maintenant le volume de chargement existant. Par ailleurs, l'utilisation d'un front aérodynamique pour les camions est aujourd'hui impossible dans les règles actuelles.

L'UETR propose une adaptation aux véhicules avec un volume égal de chargement permanent et des ajustements qui vont dans la direction de l'accroissement du volume de chargement. L'un n'exclut pas l'autre.

La proposition modifiant la directive 96/53, suggérée par le commissaire de l'UE pour le transport, Siim Kallas, contient un certain nombre de mesures positives qui vont dans ce sens. Pour exemple, des propositions pour le transport simplifié du conteneur 45', des dérogations aux restrictions de poids pour les véhicules hybrides ou électriques. Mais sur certaines questions clés, la proposition est insuffisante. Il n'y a pas de changements aux règles européennes concernant le transport de conteneurs high cube, et dans le domaine du transport transfrontalier de 44 tonnes entre deux États membres qui permettent ce poids maximal sur leur propre territoire. En conséquence, il reste une grande incertitude juridique. L'UETR exige que le transport transfrontalier de poids lourds de 44 tonnes entre deux États membres voisins devienne légal à partir du moment où chaque membre l'autorise sur son propre territoire.

## LA RECHERCHE DE CARBURANTS ALTERNATIFS

Le carburant devient plus rare et plus cher. Dans le même temps, la Commission européenne a formulé dans le Livre blanc du Transport de 2011 ses objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur du transport routier de 60% avant 2050 par rapport à 1990. Avant 2030, l'objectif pour le transport est une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% par rapport à 2008. Plus précisément, la Commission indique que l'utilisation dans les villes des véhicules utilisant des carburants classiques devrait être réduite de moitié d'ici à 2030. Avant 2050, elle devrait être complètement interdite. Les villes devraient être libérées des émissions de CO<sub>2</sub> avant 2030. Les carburants alternatifs offrent indéniablement des perspectives. Encore plus que dans le cas des véhicules de tourisme. La grande percée des motorisations alternatives pour les camions n'est pas programmée pour un avenir proche. Aujourd'hui, il est difficile d'établir quelle technologie devra ou pourra avoir préséance, pour les poids lourds, qui demeurent le mode de transport le mieux adapté pour le transport interurbain et pour les moyennes distances. Il est admis que le diesel restera le propulseur principal de la majorité des véhicules poids lourds pendant au moins 15 ans.

Toutefois, l'UETR prône qu'une assistance technique et financière forte soit consacrée à l'évolution des carburants alternatifs. Les applications dans le transport intra-urbain étant les plus faciles à réaliser.

### *Le Cercle vicieux*

Pour qu'un carburant alternatif connaisse le succès il doit posséder des réserves suffisantes. Mais en amont de la construction de stations-service de carburant alternatif il doit exister une flotte conséquente de véhicules qui utilise ce type de carburant comme agent propulseur. Le transporteur investira dans ce type de véhicules à condition qu'un réseau d'approvisionnement pertinent existe déjà.

Ce cercle vicieux doit être rompu. Les autorités Européennes peuvent jouer un rôle important en subventionnant les investissements dans les carburants alternatifs.

En résumé, on peut dire que les trois prémices principales doivent être satisfaites afin de réaliser une percée majeure de carburants alternatifs:

1. Les véhicules qui sont propulsés par des carburants alternatifs doivent être économiquement plus avantageux que leurs homologues traditionnels.
2. Les véhicules « alternatifs » doivent être techniquement fiables. Cela signifie qu'ils offrent au moins la même capacité de chargement qu'un véhicule circulant au gazole et que les coûts d'entretien ne soient pas supérieurs
3. Un réseau efficace de stations-services.

La principale raison pour laquelle les carburants de substitution ne sont pas encore massivement diffusés à l'heure actuelle est liée à l'absence de la réunion de ces 3 conditions. En outre, les transporteurs routiers confrontés à une crise économique qui perdure, ont très peu de marge financière pour ce type d'investissement.

L'UETR plaide pour que les États membres soient encouragés à soutenir financièrement les investissements dans les véhicules propulsés par des carburants alternatifs. En outre l'UETR demande à la Commission Européenne, au Conseil et au Parlement de faciliter et cofinancer l'expansion d'un réseau de réservoirs. Dans le même temps l'UETR tient à souligner que la viabilité économique des carburants de remplacement ne doit pas être réalisée seulement par un relèvement des impôts actuels et des droits d'accise sur les camions diesel. Cela ne fera qu'augmenter les coûts d'exploitation et serait donc contre-productif.

## **UNE DISTRIBUTION URBAINE EFFICACE ÉCONOMISE LES KILOMETRES INUTILES**

Les villes constituent d'importants centres de vie publique. Elles génèrent une forte demande de transport de marchandises. Les transports interurbains des biens ont aussi une dimension régionale, voire internationale, dans le cas de villes situées dans les régions frontalières.

Dans tous les cas, les décisions des autorités municipales ou d'un État membre peuvent avoir des conséquences importantes pour les transporteurs routiers. Par exemple dans le cas de zones à émissions faibles dans les villes ou dans le cas d'interdiction de circuler pour les poids lourds.

La mobilité urbaine est un élément central des transports, même sur les longues distances. La plupart des transports, comprenant des passagers ainsi que des biens, commence et se termine dans les zones urbaines en traversant plusieurs régions. La congestion dans les zones urbaines est l'un des défis les plus importants pour les transporteurs routiers et les fournisseurs de services de logistique.

Néanmoins il est admis que la congestion urbaine est principalement causée par les voitures particulières et non par les camions. Les embouteillages provoquent d'importants retards mais aussi une augmentation inutile de la consommation de carburant. Ils réduisent l'efficacité du transport des marchandises en milieu urbain. Les

Transporteurs routiers préfèrent livrer des marchandises pendant les heures où il n'y a pas d'encombrement mais très souvent ce n'est pas possible, en raison des règlements locaux ayant trait aux heures de livraison, de chargement et de déchargement des magasins et des plates formes logistiques. Les zones urbaines doivent donc offrir la possibilité d'effectuer « le transport du dernier kilomètre » de façon plus efficace, qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de voyageurs. Cette condition est vitale pour la compétitivité et la durabilité de notre futur système de transport européen.

La responsabilité des politiques concernant principalement la mobilité revient aux autorités locales, régionales et nationales. Chaque mesure prise a une influence importante sur la façon dont le trafic de marchandises par route est organisé. Par conséquent l'UETR plaide pour l'élaboration d'un cadre général au niveau européen, au sein duquel les États membres et les régions peuvent apporter des aménagements locaux en ce qui concerne la distribution urbaine. Sur la base de ce cadre on peut veiller à ce qu'en Europe les autorités locales prennent des mesures comparables afin d'éviter des actions non-efficaces et non coordonnées par les gouvernements locaux, régionaux ou même nationaux.

### **Les horaires de livraison**

Plusieurs villes et municipalités utilisent des horaires de livraison afin de limiter la circulation des camions en centre-ville. Très souvent, ces fenêtres de temps diffèrent d'une ville à l'autre. Une telle mesure est par conséquent très drastique pour l'efficacité logistique et augmente les coûts de transport et de prestation logistiques. En effet, les conducteurs devant livrer dans des endroits différents dans plusieurs villes ou municipalités, il devient plus difficile de planifier plusieurs points de livraison pour un seul véhicule. Ce problème s'intensifie du fait de la forte progression de l'e-commerce. En conséquence des véhicules supplémentaires doivent être utilisés pour fournir la même quantité de marchandises dans le même laps de temps et ainsi répondre à la demande individuelle de ce nouveau commerce. Cela a un impact négatif sur l'environnement: plus de véhicules, plus de congestion, plus de kilomètres plus de carburant, plus d'émissions polluantes... Il faut donc tendre vers une harmonisation maximale des fenêtres de temps de sorte que l'efficacité du transport et de la logistique puisse être sauvegardée.

## **LES ZONES A EMISSIONS FAIBLES SONT NEGATIVES POUR L'EFFICACITE DE LA LOGISTIQUE**

Ces dernières décennies, l'attention liée au climat et à la qualité de l'air a augmentée considérablement. Le secteur du transport routier de marchandises et les constructeurs de poids lourds œuvrent quant à eux, depuis plus de 40 ans à la réduction des émissions de gaz nocifs. En utilisant des carburants propres associés à des techniques de combustion innovantes, l'émission de substances comme les NOx et PM (matières particulaires) a remarquablement diminuée. Cette mesure étant accompagnée de l'élévation de la norme des Véhicules Poids lourds passant d'EURO 0 à Euro 6 en 2014. Depuis l'introduction de ces normes les émissions de NOx ont diminué de 86% et les

émissions de PM d'au moins 95%. Ce qui permet d'affirmer en 2014 que le camion est l'un des véhicules les plus propres circulant sur les routes européennes.

Pourtant les gouvernements continuent à augmenter la limitation des émissions polluantes des véhicules poids lourds, en imposant des innovations technologiques et des règles de conduite incompatibles avec les ratios économiques des entreprises. Ainsi, des zones à émissions faibles ont été introduites dans plusieurs pays européens afin d'améliorer la qualité de l'air dans les villes en réduisant les émissions de gaz nocifs par les utilisateurs de la route.

L'introduction d'une zone à faible émission a peu ou pas d'impact sur l'obtention des objectifs de qualité de l'air, mais elle est significativement négative pour l'efficacité et les coûts d'exploitation des entreprises de transport routier de marchandises. De plus, les inconvénients, menacent de dépasser les avantages. Une recherche en Belgique a démontré que l'introduction de zones à faibles émissions exclusivement réservées aux camions n'est pas concluante. Les véhicules dernière génération type EURO 6, sont beaucoup plus économes en carburant et plus propres. Ainsi les bénéfices acquis les années passées en termes d'amélioration de l'environnement tendent à se réduire. Les camions ont une durée d'exploitation limitée et sont renouvelés par des véhicules conformes aux normes Euro les plus strictes. Si des zones à faibles émissions ne s'appliquaient qu'aux camions la réduction des émissions polluantes serait limitée alors que le coût de signalisation et de contrôle augmenterait considérablement. De plus, la plupart des émissions polluantes du trafic urbain vient des voitures particulières. Par conséquent l'UETR est convaincue que ces mesures doivent être prises principalement dans le secteur des véhicules des passagers légers.

Les zones à faibles émissions mises en œuvre uniquement pour les camions auront indéniablement un impact financier et opérationnel majeur sur les entreprises de transport routier. Les coûts d'exploitation du transport augmenteront d'autant. Afin de se conformer aux normes environnementales en vigueur, les transporteurs routiers doivent remplacer leurs véhicules beaucoup plus souvent ou les utiliser différemment. Une entreprise de transporteur routier très structurée a plus de flexibilité et utilisera des nouveaux véhicules dans les zones urbaines. Les véhicules plus anciens seront utilisés pour les déplacements non urbains jusqu'à la fin de leur durée de vie.

Cette flexibilité est inaccessible aux TPE et PME du transport routier.

En raison de la crise économique, la situation financière des entreprises de transport s'est aggravée. En 2014 il leur est impossible de supporter des charges supplémentaires. Les principes de l'économie de marché exigent que les transporteurs facturent à leurs clients toute augmentation de coût de revient.

C'est pourquoi l'UETR est très inquiète de la façon dont les transporteurs, confrontés actuellement à une situation de concurrence extrêmes rude, réussiront à faire face à ces coûts futurs.

## LA QUALIFICATION INITIALE ET LA FORMATION CONTINUE DES CONDUCTEURS

La directive 2003/59/CE l'UETR prône pour une diminution continue du nombre de décès sur les routes Européennes. Toutes les mesures prises pour que cet objectif se réalise à des coûts acceptables pour les entreprises, peuvent être envisagées. Dans ce sens, la formation continue des conducteurs de camions est considérée par l'UETR comme une contribution incontournable à l'amélioration de la sécurité routière. Une mise à niveau professionnelle est nécessaire pour tous les conducteurs de transport routier de marchandises afin qu'ils soient en capacité de faire face aux défis de l'activité internationale.

La reconnaissance mutuelle des exigences nationales de formation peut être considérée suffisante à condition que la norme des besoins de formation soit égale ou au moins au même niveau. Néanmoins jusqu'à présent, l'harmonisation est insuffisante en ce qui concerne le contenu en profondeur de la formation des conducteurs. En particulier, la qualité de la formation dans de l'UE peut différer beaucoup. Elle est liée à la compétence des centres de formation qualifiés des États membres.

La formation périodique maintient et renouvelle les connaissances et les qualifications des conducteurs. Il est encore trop tôt pour évaluer si la directive a effectivement atteint l'objectif d'accroître la sécurité sur les routes européennes, puisque de nombreux États membres ont introduit la possibilité de satisfaire les conditions requises seulement en Septembre 2016. L'UETR tient à participer au débat de la formation des conducteurs des véhicules légers, en se souvenant que ces véhicules sont impliqués et responsables de plus d'accidents que les véhicules lourds. Tous les conducteurs professionnels ont besoin d'une formation professionnelle, indépendamment du secteur économique ou du type de véhicule.

La directive n'a pas amélioré la mobilité des travailleurs. La libre circulation des conducteurs en UE s'est accélérée par le vieillissement de la population dans certains États membres qui manquaient de conducteurs. L'égalité des conditions de concurrence dépend plutôt d'une norme égale de la formation, et également d'une meilleure harmonisation sociale des règles de protection sociale et des coûts de main-d'œuvre.

La formation doit être certifiée en délivrant une Carte de Qualification de Conduite, d'un format harmonisé.

La formation professionnelle doit suivre la réalité des métiers voire l'anticiper. Les besoins professionnels peuvent être plus larges que les objectifs qui sont inclus dans la directive. Même dans la perspective de la sécurité, les objectifs de la directive ne sont pas tous pertinents pour tous les conducteurs et certains ont besoin de cours spécifiques (par exemple ADR, chariot élévateur...). Certaines formations ne sont pas obligatoires pour tous les conducteurs. Il doit être possible que chacun puisse faire le choix de suivre une formation encadrée par un diplôme qualifiant. Pour ce qui concerne les formations obligatoires et récurrentes, le contenu de la formation doit être suffisamment large pour permettre au conducteur d'avoir des informations spécifiques de niche.

La directive ne contient aucune disposition réglementant l'utilisation du e-learning en cours de formation. Néanmoins, la flexibilité offerte de ce type d'enseignement offre un réel gain de temps au conducteur comme au centre de formation. L'uniformité des formations périodiques pourrait être réalisée par un programme européen non restrictif, la première priorité étant l'égalité de qualité et de niveau de formation. L'UETR défend l'idée que la possibilité des deux méthodes d'enseignement (traditionnelle et en e-learning) soit maintenue dans tous les États membres.

Il existe une réelle différence entre les exigences des différents centres de formation des États membres de l'UE. Là encore l'harmonisation en équipement et en qualification des formateurs est fondamentale pour obtenir des conducteurs Européens idéalement formés.

## **LA LUTTE CONTRE LA CONCURRENCE DELOYALE - ILLEGALE**

L'UETR se satisfait de la décision de l'Europe d'engager une action destinée à lutter contre la concurrence illégale. C'est une première. Les initiatives nationales qui ont été prises jusqu'à présent, sont difficiles à appliquer, voire incontrôlables. Les dispositifs tels que la chaîne de responsabilité pour le secteur des transports ne peut fonctionner que si elle s'applique dans toute l'UE.

Les contrôles doivent être concentrés sur les infractions graves, tout particulièrement sur les contrôles concernant le dumping social. Ceux-ci doivent être augmentés. Il en va de l'avenir des entreprises de transport de la zone Européenne.

L'UETR plaide pour une concurrence équilibrée dans l'Union Européenne. Des conditions fiscales, sociales et réglementaires harmonisées au maximum. Dans l'environnement actuel du transport européen, il ne peut y avoir de place pour les entreprises qui n'ont pas d'activité dans leur pays d'établissement, mais qui exercent l'intégralité de leur activité dans un autre État membre.

L'UETR s'interroge sur la mise en œuvre pratique de cet accord européen indispensable et sur le temps nécessaire à sa réalisation. D'autre part l'UETR n'acceptera pas que ces évolutions aient pour conséquence l'augmentation des charges administratives des entreprises. Dans cet objectif l'UETR est prête à amorcer le dialogue avec toutes les parties prenantes, sur ce dossier de l'évolution de la formation dans le transport routier de marchandises, et ce dès que possible.

## **LES CONTROLES TECHNIQUES**

Dans l'intérêt de la réalisation du marché unique de l'UE, l'UETR est favorable aux contrôles techniques périodiques harmonisés. Cependant tant qu'il n'y a pas d'intervalles de contrôle uniforme et de normes d'essai uniformes, l'UETR préfère de maintenir les contrôles dans les États Membres où les véhicules sont immatriculés. Un formulaire conforme dans l'UE pour le contrôle technique peut assurer à l'échelle

européenne la vérification des certificats de contrôle technique au cours des contrôles techniques routiers.

Le champ d'application du test sera étendu aux tracteurs, capables de vitesses de plus de 40 km/h (T5), utilisés pour le transport de marchandises par route. Les tracteurs agricoles utilisés à des fins de transport routier de marchandises doivent être soumis à des tests périodiques. Non conçus pour le transport routier de marchandises, ils sont dangereux sur la route du fait entre autre de l'absence de miroirs d'angle mort, et de barres anti encastrement. Les tracteurs agricoles utilisés comme solution de dépannage de camions participent également à la recrudescence de la concurrence déloyale dans le secteur.

L'UETR souhaite que la législation poids lourds s'applique aux véhicules utilitaires légers et à leurs remorques. Une étude Européenne de ce type de véhicule pour 2019, et proposée dans le cadre de l'accord entre le Parlement et le Conseil, ne va pas assez loin, au regard de la tendance à la hausse des accidents de la route provoqués par cette catégorie de véhicules.

Pour éviter la fraude kilométrage l'UETR soutient l'introduction d'une base de données d'enregistrement de kilométrage, dans laquelle les lectures d'odomètre des véhicules immatriculés dans un État membre sont stockées.

L'UETR est favorable, au système d'évaluation des risques visant à concentrer les contrôles sur les véhicules exploités par des entreprises ayant une histoire de sécurité défayante, donc récompensant les véhicules gérés par les entreprises qui préoccupent de la sécurité et de l'environnement. Les contrôles routiers des véhicules utilitaires ne doivent être que complémentaires aux contrôles techniques périodiques afin d'identifier les véhicules présentant un danger immédiat pour la sécurité routière. En outre, il est important pour l'UETR que les États membres suivent la même approche pour les contrôles routiers pour éviter les différences qui pourraient conduire à des distorsions de concurrence.

Comme ils n'existent pas de règles européennes sur la sécurisation des chargements, l'UETR craint que les contrôles sur la sécurisation des cargaisons basée sur les législations nationales conduisent à une insécurité juridique. Les conducteurs ne savent plus quelles règles suivre.

Les ratios qui sont pris en compte diffèrent d'une norme à l'autre. Davantage de contrôles sur l'arrimage des charges conduiront à une plus grande fragmentation et davantage de litiges. Un règlement de l'UE sur l'arrimage des charges qui obligerait les États membres à harmoniser leur législation est nécessaire.

## **UN RESEAU ROUTIER BIEN ENTRETENU ET ENTIEREMENT INTEGRE**

Il est clair qu'une grande partie du succès de l'économie de l'UE après la Seconde Guerre mondiale est due à un réseau routier efficace. Cependant, dans de nombreux États membres, en particulier ceux qui ont rejoint l'Union européenne en 2004 ou plus



tard, le réseau routier n'a pas encore été établi. Dans l'UE-15 un autre problème s'avère de plus en plus préoccupant: l'ancienneté de plus de 30 ans des infrastructures. Elles ont été conçues et développées dans la seconde moitié du 20e siècle. Dans les années 90 il n'y a eu pratiquement aucune évolution dans le réseau routier de ces pays, alors que la croissance économique a continué jusqu'en 2008. La capacité de la route ne suffit plus. Les besoins d'extension sont concrets pour faire face à la croissance économique, au développement des transports et à la lutte contre la congestion.

L'UETR ne s'oppose pas à des applications des ICT et des systèmes logistiques intelligents, mais ceci ne sera pas suffisant. En particulier, sachant que plus de 75% du transport de marchandises se fait sur des distances de moins de 150 kilomètres, le rôle des ports et des terminaux intermodaux, quoique important, n'a pas vocation à absorber une part importante du trafic routier des poids lourds. Compte tenu par ailleurs des prévisions d'augmentation des trafics commerciaux européens.