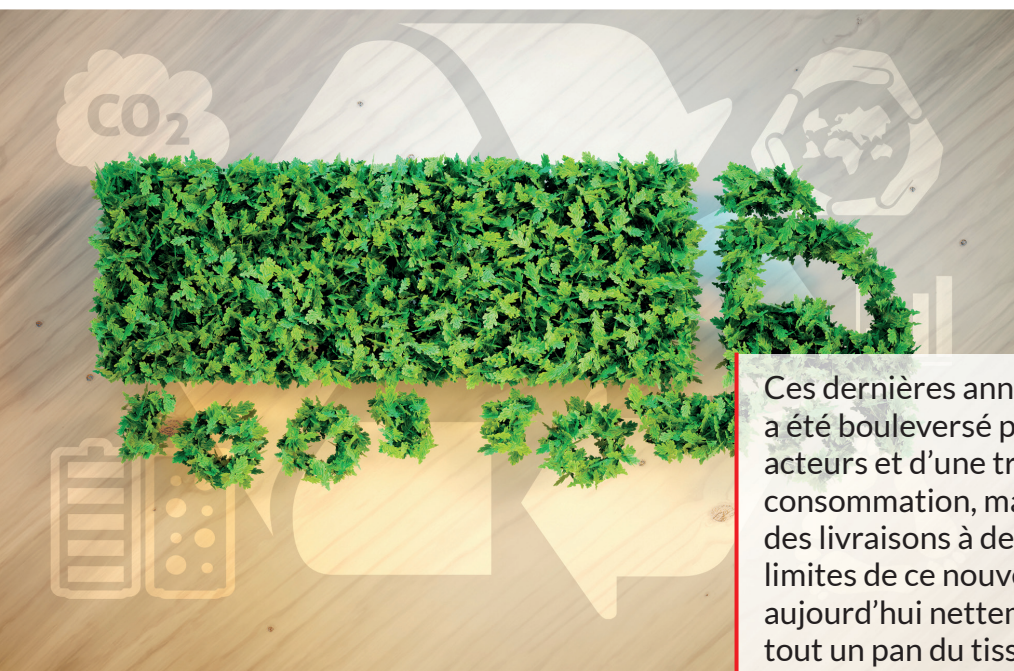


Marché

Pour une logistique urbaine durable et maîtrisée



Ces dernières années, le secteur de la livraison a été bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs et d'une transformation des pratiques de consommation, marquée par une augmentation des livraisons à destination des particuliers. Les limites de ce nouveau modèle économique sont aujourd'hui nettement perceptibles, fragilisant tout un pan du tissu économique français.

À l'heure où les pouvoirs publics ont la volonté d'accompagner le développement harmonieux de la nouvelle logistique urbaine, le Syndicat national des transports légers (SNTL) a établi 20 propositions destinées à remettre la responsabilité entrepreneuriale au cœur du débat public, pour une logistique urbaine durable et maîtrisée.

Proposition n°1

Fusionner les régimes de plateforme d'intermédiation et de commissionnaire en garantissant un contrôle effectif sur le respect du code des transports par le sous-traitant / livreur de plateforme

Depuis la publication de l'ordonnance du 21 avril 2021 encadrant l'activité des plateformes d'intermédiation numérique dans le secteur de transport de marchandises, l'activité de ces plateformes ayant recours à des « travailleurs indépendants » ne payant pas de charges sociales, n'investissant pas dans des véhicules et des équipements de protection pour les livreurs a été légalisée par le Législateur. Selon les estimations des professionnels, ce régime avantageux

représente un avantage concurrentiel de l'ordre de 30 % par rapport à celui de commissionnaire ou de transporteur.

Souvent, en situation très précaire, ils doivent être soumis aux mêmes obligations que les sous-traitants de commissionnaires : inscription au registre des transporteurs, possession d'une licence professionnelle adossée à une capacité professionnelle, à une capacité financière et à l'honorabilité professionnelle. Cela nécessite de modifier la loi qui a ratifié l'ordonnance du 21 avril 2021.

Proposition n°2

Renforcer les obligations de contrôle des plateformes d'intermédiation numérique sur l'identité des livreurs et les véhicules utilisés pour la livraison afin de lutter contre le phénomène des comptes en cascade et le délit d'exercice de la profession de transporteur sans titre.

L'activité de livraison engendre des obligations vis-à-vis du client destinées à garantir l'état de la marchandise livrée. Il est nécessaire de responsabiliser les plateformes sur cette question.

Proposition n°3

Étendre l'obligation de disposer d'une licence professionnelle à l'activité de livraison aux deux-roues non motorisés et tout autre véhicule de transport de marchandise de petite capacité

Le décret écarte aujourd'hui les véhicules non motorisés. Il s'agit de prévoir une capacité financière inférieure à celle exigée pour les véhicules motorisés, afin de permettre une plus grande traçabilité des livreurs « indépendants ». Seul le ministre en charge des transports peut prendre cette décision par arrêté.

Proposition n°4

Mettre en place une présomption de salariat au niveau national et soutenir l'adoption de la directive européenne aux travailleurs de plateformes en ce sens pour un droit européen unifié

Pour les livreurs « indépendants » de plateformes, l'accès à une protection sociale passe aujourd'hui par de longues procédures judiciaires incertaines, devant les juridictions sociales, voire, désormais, pénales visant à démontrer l'existence

 **Marché**

d'un lien de subordination et demander la requalification en contrat de travail. Cela représente un coût pour la société, comme l'a récemment chiffré la Commission européenne : elle estime que 5,5 millions de personnes travaillant comme « indépendants » pour des plateformes numériques sont en réalité des salariés, principalement dans le secteur des transports. La Commission estime que cette mesure coûterait 4,5 milliards d'euros par an aux plateformes, pour 3,8 millions de requalifications, et que le prix des courses augmenterait de 24,5 % (EUROSTAT), pour des recettes en cotisations sociales et impôts pour les États membres de 4 milliards d'euros.

Proposition n°5

Aligner la réglementation applicable aux travailleurs de plateformes sur les encadrements des horaires et des conditions de travail applicables aux professionnels de la livraison

Les entreprises de livraison sont soumises aux règles du code du travail et aux dispositions de la convention collective nationale des transports routiers, ainsi qu'à des accords négociés avec les représentants de salariés. Cela induit des rigidités et des surcoûts pour les entreprises traditionnelles qui ne s'appliquent pas aux plateformes d'intermédiation numérique.

Proposition n°6

Réviser les contrats types de transport pour les adapter aux nouvelles circonstances concurrentielles

L'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs et les nouvelles contraintes écologiques modifient les rapports concurrentiels entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre, conduisant à une compression du prix des actes de transport, ne permettant pas de refléter leur réalité écologique et sociale.

Proposition n°7

Faire de la logistique urbaine une priorité

Proposition n°8

Uniformiser au niveau national les règles relatives à la tarification des places de stationnement et aires de livraison

Il est nécessaire d'inscrire la gratuité ou d'encadrer la tarification possible dans le Code général des collectivités territoriales pour anticiper tout type de dérives.

Proposition n°9

Réviser les dispositifs locaux de consultation des transporteurs

L'époque étant à développer les outils de démocratie directe, il est indispensable que la consultation ne réponde pas seu-

lement à une exigence formelle pour les pouvoirs publics, mais qu'elle nourrisse véritablement la prise de décision.

Proposition n°10

Instaurer une formation obligatoire des livreurs salariés financée par le Fonds National pour l'Emploi-Formation pour renforcer la professionnalisation et l'attractivité du métier

Les entreprises de transport rencontrent aujourd'hui d'importantes difficultés pour recruter.

Proposition n°11

Revoir les dispositifs actuels d'incitation à la transition

La politique de transition énergétique dans le secteur des transports repose en partie sur des programmes incitatifs (labels, chartes, etc.) portés par l'Ademe et d'autres organismes qui nécessitent pour les entreprises de déployer du temps et des moyens humains importants, ce qui n'est pas adapté aux contraintes des PME du transport léger. Ces crédits pourraient être plus utilement utilisés en étant reconvertis vers des aides à l'achat de véhicules neufs ou l'investissement dans un maillage suffisant de bornes d'avitaillement.

Proposition n°12

Conditionner les interdictions aux VUL à moteur thermique d'accès aux zones à faibles émissions (ZFE) à l'existence de solutions alternatives

Depuis l'entrée en vigueur de la loi climat et résilience, il est prévu que toutes les villes de plus de 150 000 habitants mettent en place des ZFE, interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants, sans que l'offre des constructeurs soit en mesure de répondre à ces nouvelles exigences dans des conditions satisfaisantes : trop faible autonomie des véhicules électrique, maillage insuffisant...

Proposition n°13

Diversifier les aides à l'investissement dans la transition énergétique adaptées aux solutions développées sur le terrain

Proposition n°14

Permettre aux organisations professionnelles de devenir éligibles au crédit d'impôt recherche pour financer des innovations utiles à toute une filière ou mettre en place une instance de dialogue entre transporteur et constructeurs

Proposition n°15

Accompagner la structuration de filières françaises et européennes pour réduire les délais de livraison et leur vulnérabilité au contexte international

Il importe de mettre en place une stratégie nationale ou européenne destinée à accompagner le développement de filières sur le continent européen, et notamment d'une filière hydrogène.

Proposition n°16

Mettre en place un indice de « véhicules légers » au Conseil national routier pour faciliter la mise en place du « bas de facture » pour les transporteurs légers

Selon l'INSEE (2015), le carburant représente 13% des charges dans le compte d'exploitation des entreprises du TRM. Pour couvrir les transporteurs d'une partie du risque de volatilité du prix des carburants, il existe un mécanisme de répercussion du prix du carburant au client calculé à partir des indices du CNR. La création d'un indice VL s'avérerait pertinente.

Proposition n°17

Légiférer par loi de programmation pour renforcer la stabilité du cadre légal du transport routier de marchandises

Par exemple, quelques mois seulement se sont écoulés entre l'adoption de la loi d'orientation des mobilités et la loi climat et résilience.

Proposition n°18

Taxer les plateformes d'intermédiation numérique pour financer leur protection sociale

Cette taxe réduirait la distorsion de concurrence et se justifie par les externalités sociales et environnementales négatives de ces plateformes.

Proposition n°19

Encadrer les pratiques publicitaires nocives

Il serait nécessaire d'interdire la notion de « livraison gratuite » sur les sites commerciaux et dans les annonces publicitaires ainsi que les offres encourageant les comportements dangereux sur la route (délais de livraison promis toujours plus courts).

Proposition n°20

Responsabiliser financièrement les consommateurs sur l'impact social et environnemental de leurs livraisons

Actuellement, les consommateurs commandant en ligne choisissent le mode de livraison sur la base de critères de temps et de prix. Or, il pourrait être mis en place au moment du choix du mode de livraison, des certifications destinées à éclairer les consommateurs sur l'impact social et environnemental des livraisons. ■

FACILITÉS

d'après le rapport du SNLT : 20 propositions pour une logistique urbaine durable et maîtrisée