

RENDEZ-VOUS ÉLECTORAUX DE 2017

Quel avenir et quels projets pour les PME du transport routier ? Questions ouvertes aux candidats à la présidentielle et aux élections législatives.

À l'ère de la mobilité des personnes (en 2014, 54 millions de voyageurs-kilomètres et 5,8 millions de patients ont été transportés en France) et des biens (80 % des marchandises sont transportés par la route), les entreprises et les professionnels de la route sont plus que jamais indispensables à la vie économique du pays. En France, 95 % de ces entreprises de service de proximité sont des PME, soit 73 000 structures pour plus de 660 000 salariés, répartis sur l'ensemble du territoire et notamment dans les zones rurales.

Aujourd'hui, la dérégulation européenne croissante met en péril à la fois l'existence de ces entreprises, leurs emplois et notre modèle social. Faute d'un consensus à Bruxelles, le marché intérieur français des transports routiers doit être protégé. Par ailleurs, l'entreprise de transport routier est au cœur des enjeux environnementaux et de la transition énergétique. Pour l'avenir de la branche, c'est une opportunité d'innovation et de développement dans le cadre d'un modèle économique viable et réaliste.

Dans la perspective des rendez-vous électoraux de mai et juin 2017, l'OTRE, organisation patronale représentant les PME du transport routier et de la logistique, a souhaité interpeller les candidats à la présidentielle ainsi que ceux qui le seront aux élections législatives. Dans ce document, l'OTRE a choisi de traiter des questions spécifiques au transport routier et s'associe aux organisations interprofessionnelles s'agissant des interrogations plus globales et transversales sur l'avenir de l'entreprise en France.

Pour cela, l'OTRE attend une simplification réglementaire, administrative, fiscale, sociale et de la stabilité dans les décisions prises. De plus, elle demande une application homogène de la loi, à égalité pour toutes les entreprises, quelle que soit leur implantation géographique.

L'interpellation des candidats par l'OTRE concerne tous les métiers et toutes les activités du transport routier, qu'il soit de personnes (voyageurs et sanitaire) ou de biens (marchandises, logistique, fonds et valeurs, déménagement et conservation de biens).

L'OTRE a choisi de fonder ses questions sur quatre grands thèmes spécifiques pour l'avenir du transport routier en général et pour celui de ses PME en particulier :

- **La régulation du marché,**
- **Le modèle social,**
- **La transition énergétique,**
- **Les infrastructures.**



LE TRANSPORT ROUTIER ET LES ACTIVITÉS AUXILIAIRES

RÉGULATION DU MARCHÉ

73 000

*entreprises de transport routier de
biens ou personnes en France*

208 milliards

*de chiffre d'affaires pour les entre-
prises de transport routier en France*

40,8 milliards

*de recettes fiscales payées par le
transport routier en France*

QUEL AVENIR POUR LES PROFESSIONS RÉGLEMENTÉES ?

En raison de l'utilisation du domaine public et des enjeux de sécurité des personnes et des biens transportés, le transport routier est l'une des professions les plus réglementées en France. C'est une garantie de qualité de service mais c'est aussi un coût, largement supporté par les entreprises de la branche. L'OTRE, tout en se souciant du poids des contraintes supportées par les professionnels du transport routier, reste attachée au maintien d'une réglementation assurant la régulation du marché.

Le candidat envisage-t-il de maintenir une réglementation pour l'accès au marché et, plus largement, une réglementation du transport routier ?

DIGITALISATION DES ENTREPRISES ET NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES

Le transport routier utilise les technologies du numérique depuis de nombreuses années afin d'assurer une meilleure sécurité, moderniser son exploitation et rendre de nouveaux services à ses clients. La part prépondérante du numérique dans l'activité doit permettre de développer de nouvelles compétences et de nouveaux emplois sans en détruire.

Des plateformes d'intermédiation, s'appuyant sur les technologies numériques, développent depuis plusieurs mois des offres permettant la mise en relation entre un client et un transporteur. Cette activité s'apparente à celle de commissionnaire de transports. L'adaptation législative et réglementaire n'ayant pas encore pris en compte ces nouvelles technologies, ces prestataires tentent de se soustraire à l'ensemble des obligations des commissionnaires.

Dans un souci de régulation du marché et d'une concurrence équitable, le candidat envisage-t-il de réformer la réglementation des commissionnaires de transport afin qu'elle prenne en compte sans ambiguïté les activités de ces plateformes en les soumettant aux mêmes obligations ?

Les exploitants de plateformes d'intermédiation prônent le développement des statuts indépendants sur lesquels elles exercent une vraie contrainte, notamment en matière de prix de transport. Cette politique favorise le développement du transport à bas coût au détriment des entreprises qui emploient des salariés formés au profit d'un service de qualité dans le respect des règles de sécurité. Le développement de ces indépendants entraîne une forte concurrence pour les entreprises avec salariés et devient source de destruction d'emplois.

Le candidat envisage-t-il de limiter le développement des statuts indépendants, liés à ces plateformes, dans le transport routier ?

Les propriétaires de plateformes d'intermédiation promeuvent le développement du transport collaboratif de personnes et de marchandises, qui viennent exercer une activité bénévole dans un secteur réglementé.

Le candidat envisage-t-il d'interdire le développement des activités collaboratives pour les professions réglementées du transport routier ?

LE MODÈLE SOCIAL DANS LE TRANSPORT ROUTIER

669 024

salariés dans le transport routier

96 %

des salariés sont en contrat
à durée indéterminée (CDI)

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

1 073 468

kilomètres de route en France

FONGECFA AGECEFA

Par accords conventionnels, les partenaires sociaux ont convenu de la mise en place d'un congé de fin d'activité au bénéfice des conducteurs routiers de marchandises et de voyageurs. L'État participe financièrement à ce dispositif auquel les PME et leurs salariés sont très attachés.

Le candidat s'engage-t-il à garantir le financement des régimes FONGECFA et AGECEFA ?

DÉFISCALISATION DES HEURES SUPPLÉMENTAIRES

En 2007, la défiscalisation des heures supplémentaires s'est traduite par une augmentation du pouvoir d'achat des salariés et un abattement de charges sociales pour les entreprises. Ce dispositif a été supprimé en 2012. Le transport routier a été très impacté par cette décision.

Le candidat s'engage-t-il à remettre en place un dispositif de défiscalisation des heures supplémentaires et sous quelle forme ?

PERMIS DE CONDUIRE

Les conducteurs professionnels du transport routier parcourent en moyenne 100 000 kilomètres par an.

Le permis de conduire est le droit au travail de nos conducteurs, lesquels bénéficient tout au long de leur vie professionnelle de formations à la sécurité routière et d'un suivi médical. L'égalité devant la loi doit permettre à un professionnel routier de ne pas être sanctionné doublement en perdant son emploi en cas de perte de son permis de conduire.

Le candidat s'engage-t-il à mettre en place un permis professionnel à points en complément du permis personnel pour les conducteurs routiers ?

FINANCEMENT DU RÉSEAU NON CONCÉDÉ

L'écotaxe a été abandonnée en octobre 2014 en raison de sa complexité et de son iniquité. L'OTRE a toujours contesté le dispositif de l'écotaxe mais pas l'objectif de financement des infrastructures routières, dès lors que cette contribution vise aussi les poids lourds étrangers circulant sur le territoire français. Constatant l'état de dégradation du réseau non concédé, l'OTRE a fait la proposition d'une vignette dématérialisée. Cette mesure venait se substituer à la surtaxation de quatre centimes du gazole, mise en place provisoirement en 2015. Néanmoins, ce dispositif a été pérennisé mais ne finance pas les infrastructures. Il impacte cependant fortement le pavillon français tout en épargnant les pavillons étrangers.

Qu'envisage le candidat en matière de financement des infrastructures routières ?

LE PRIX DES AUTOROUTES

Le tarif des péages autoroutiers augmentera le 1^{er} février 2017. La Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence ont pointé du doigt l'État dans la gestion de ce dossier et stigmatisé ses erreurs dans la vente des concessions. Le décret du 28 décembre 2012 permet à l'État, si l'intérêt général l'exige, de racheter la concession.

Le candidat envisage-t-il d'user de ce texte pour faire cesser un scandale d'État qui collectivise les dépenses et privatise les bénéfices ? À défaut, comment le candidat compte-t-il aboutir à une régulation de la tarification qui soit transparente ?

42,3 %

*d'augmentation de chiffre d'affaires
des sociétés d'autoroutes depuis 2009*

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

2 fois moins

*d'émissions de NOx pour les véhicules
lourds par rapport aux véhicules légers
diesel dernière génération*

90 %

*d'émissions de NOx en moins entre les
véhicules Euro II et Euro VI*

Les autoroutes constituent des axes plus sécurisés pour la circulation des véhicules lourds que le réseau des routes nationales et départementales. Au surplus, les aires de service assurent des lieux de repos de qualité pour les conducteurs. Le coût excessif et prohibitif des péages autoroutiers pour les véhicules lourds dissuade de nombreuses entreprises de le prioriser.

Le candidat envisage-t-il de mettre en place une politique tarifaire attractive des autoroutes pour les véhicules lourds ?

AIDE À L'INVESTISSEMENT

Les entreprises du transport routier s'inscrivent dans une démarche globale volontaire de lutte contre le changement climatique, et plus précisément de réduction des émissions de CO₂, en phase avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement. Dans la ligne des engagements pris lors de la Cop 21 et de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, le transport routier poursuit ses efforts. Néanmoins, les entreprises s'engagent dans un renouvellement coûteux de leur parc, notamment avec des motorisations alternatives.

Le candidat s'engage-t-il à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement des entreprises et des aides à l'investissement pour le renouvellement de leur parc ?

ÉQUILIBRE ENTRE LES ORIENTATIONS NATIONALE ET RÉGIONALES

Le transport routier est par essence une activité mobile qui ne peut souffrir de réglementations disparates sur le territoire national. Les investissements nécessaires pour rendre les véhicules toujours plus efficaces énergétiquement nécessitent du temps et de la cohérence. Les disparités constatées des décisions prises à l'échelon local sont contre-productives. À titre d'exemple, c'est ainsi qu'en application de la loi sur la transition énergétique, l'État a défini par décrets les caractéristiques des véhicules à faible émission de polluants alors que dans le même temps les collectivités territoriales imposent des dispositions plus restrictives.

Le candidat envisage-t-il de développer une politique environnementale nationale qui s'impose uniformément sur l'ensemble du territoire ?

FISCALITÉ DES CARBURANTS ALTERNATIFS

Les transporteurs bénéficient aujourd'hui d'un carburant professionnel par remboursement partiel de la TICPE sur le diesel. Cette pratique entraîne une avance de trésorerie supportée par les entreprises alors que les conditions de remboursement deviennent de plus en plus complexes.

Le candidat envisage-t-il pour le transport routier, la mise en œuvre d'un carburant professionnel quelle que soit l'énergie utilisée, sans obérer leur trésorerie ?

LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

LES CHIFFRES CLÉS

101 047

salariés en France

2 milliards

de kilomètres parcourus en 2014

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

Le décret du 24 décembre 2015, déterminant la proportion minimale de matériel roulant accessible affecté aux services publics réguliers et à la demande de transport routier de voyageurs, a mis en place un calendrier dont l'échéance est fixée en 2020.

La loi impose aux entreprises des investissements massifs pour adapter les autocars aux personnes à mobilité réduite (PMR) pour les lignes régulières. Or, les collectivités territoriales sont très loin d'avoir atteint les objectifs en matière d'aménagement des arrêts.

Le candidat peut-il garantir, qu'au-delà de 2020, de nouvelles contraintes ne seront pas imposées aux PME, notamment dans le cadre du transport scolaire concernant les PMR actuellement assuré par des services spécialisés ?

ACCESSIBILITÉ DES PME DU SECTEUR VOYAGEURS AUX MARCHÉS PUBLICS

L'ordonnance du 23 juillet 2015 prévoit des conditions d'accessibilité spécifiques des TPE et PME aux marchés publics. Parallèlement, la loi NOTRe donne aux Conseils régionaux de nouvelles compétences pour les transports publics. Par mesure de simplicité, certaines régions semblent vouloir s'orienter vers un développement d'appels d'offre en lots surdimensionnés voire en lot unique, ce qui aurait pour effet d'écarter de fait les PME.

Qu'envisage le candidat pour garantir l'accès des TPE et PME aux appels d'offres des Conseils régionaux pour les transports ?

LOI NOTRe

En septembre 2017, les conseils régionaux obtiendront la compétence des transports scolaires. Chaque région sera libre d'organiser ces transports sur son vaste territoire. En l'absence de dispositions légales précises, des risques d'inégalités peuvent s'installer entre les territoires et des incohérences de prises de décisions être constatées du fait de l'absence de proximité des organes décisionnaires.

Le candidat envisage-t-il de préciser les dispositions de la loi afin que les Conseils régionaux maintiennent une gestion de proximité adaptée aux réalités des bassins de vie ?

LE TRANSPORT ROUTIER DE FONDS ET VALEURS

VALORISER LE CASH, MOYEN DE PAIEMENT PLÉBISCITÉ PAR LES FRANÇAIS

Alors qu'on annonce la disparition progressive des paiements en espèces, une étude récente démontre que 57 % des Français plébiscitent le cash.

Le décret du 24 juin 2015 a abaissé, à compter du 1^{er} septembre 2015, les seuils de paiement en espèces. Cette disposition a notamment eu une incidence négative forte sur le tourisme.

Quelles mesures le candidat envisage-t-il de prendre pour garantir les paiements en cash ? S'engage-t-il à revenir aux dispositions antérieures au décret susvisé ?

125 milliards

en espèces retirés aux distributeurs

DÉMÉNAGEMENT ET CONSERVATION DE BIENS

LES CHIFFRES CLÉS

11 004

salariés en France

3 millions

de foyers déménagent tous les ans

LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL EN DÉMÉNAGEMENT

La lutte contre le travail illégal, sous toutes ses formes et notamment celles liées à l'économie dite « *collaborative* », est la priorité du secteur du déménagement. Ses PME continuent de souffrir de ce fléau endémique et ce malgré la signature de chartes de lutte contre le travail illégal.

Le déménagement est par ailleurs le seul secteur de prestation à domicile à ne pas bénéficier d'une TVA à taux réduit, ni d'un crédit d'impôt en compensation des frais de déménagement. Ces mesures tendraient à favoriser la prestation facturée.

Le candidat s'engage-t-il à réactiver la proposition de la loi MARTIN de février 2010 visant à favoriser la mobilité géographique assurée par des déménageurs professionnels ?

DÉMÉNAGEMENTS NON PROFESSIONNELS

Déménager avec une entreprise spécialisée, c'est choisir la sécurité et le savoir-faire de professionnels. Cependant, les particuliers ont accès à des offres de location de véhicules utilitaires légers de 20m³ et plus, accessibles avec le permis B, leur permettant de réaliser leur propre déménagement.

Ces transports s'effectuent systématiquement en surcharge avec tous les dangers identifiés en matière de sécurité routière. De plus, aucune obligation de formation n'est exigée pour la conduite de ces véhicules de gabarit important.

Le candidat envisage-t-il d'interdire l'usage des véhicules utilitaires légers de 20m³ et plus aux particuliers ?

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

DUMPING SOCIAL ET CABOTAGE

Les conditions de l'élargissement européen ont déséquilibré principalement l'économie du transport routier de marchandises. Une étude du Comité national routier (CNR) a précisé que sur le marché du transport routier bilatéral France-Union européenne, la part de marché du pavillon français est passée de 50 % en moyenne jusqu'en 1999 à environ 10 % en dix années seulement pour une perte de 21 000 emplois de conducteurs...

Les entreprises de transport des pays de l'Europe centrale et orientale, de la péninsule ibérique, inondent les autoroutes européennes. En 2014, le pavillon polonais rafle à lui seul 25 % de l'ensemble des marchandises transportées en Europe. De leur côté, les sociétés françaises périclitent et le marché intérieur national est très impacté par cette concurrence. C'est, à titre d'exemple, le cas de *Mory Global*, qui a dû licencier 2 150 salariés en avril 2015, avec des conséquences économiques et sociales importantes pour les PME sous-traitantes.

Quelle politique le candidat entend-il mener sur ce point précis tant à Paris qu'à Bruxelles ?

338 112

salariés en France

LES CHIFFRES CLÉS

97 %

des entreprises ont moins
de 50 salariés

87,8 %

des marchandises sont transportées
par la route en France

6,6 millions

d'utilitaires légers et poids lourds

FAIRE APPLIQUER LES RÈGLES EFFICACEMENT

L'OTRE a depuis cinq ans milité pour obtenir une réglementation favorisant la répression des actes anti-concurrentiels et des prestations de transport à bas coût. Ces dispositifs existent à travers notamment les lois SAVARY 2014 et MACRON 2015. Malgré une réelle volonté politique, les contrôles ne sont pas suffisants, faute de moyens et d'outils adaptés.

Le candidat est-il prêt à donner aux administrations (DREAL, Police, Gendarmerie, Douanes, etc.) les moyens et les outils nécessaires pour faire appliquer ces règles ?

CONCURRENCE ÉCONOMIQUE DÉLOYALE, LES ENJEUX DE L'IMMOBILISATION

Dans ce contexte, les règles de la concurrence en matière de cabotage et de détachement de personnel ne sont pas respectées. Pour éviter les sanctions, les contrevenants ne présentent pas les documents obligatoires aux forces de contrôle, préférant s'acquiescer d'une contravention à moindre coût. Seule l'immobilisation du véhicule et de la marchandise transportée est dissuasive.

Le candidat s'engage-t-il à élargir les cas d'immobilisation des poids lourds pour toutes les infractions liées à la non-présentation des documents obligatoires de transport ?

CONCURRENCE ÉCONOMIQUE DÉLOYALE, LES ENJEUX DE LA SANCTION

Le faible montant des consignations n'a en général aucun effet dissuasif. À l'instar de ce qui se pratique dans certains pays européens, une simplification des modalités de mise en œuvre des consignations et une forte réévaluation de leur montant seraient dissuasives.

Le candidat s'engage-t-il à mettre en place des sanctions pécuniaires plus contraignantes, sous forme de consignation, pour toutes les infractions liées à la concurrence déloyale pratiquées par les pavillons étrangers ?

CONCURRENCE ÉCONOMIQUE DÉLOYALE, MIEUX RÉGULER LA CONCURRENCE DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Depuis plus de cinq ans, l'OTRE alerte les pouvoirs publics sur l'arrivée importante de VUL venus d'Europe Centrale et Orientale. Le marché intérieur français est souvent illégalement capté par ce mode de transport.

Si des règles de cabotage et de détachement de personnels s'appliquent désormais à ces conducteurs, l'impossibilité de contrôle des temps de travail et des temps de conduite au détriment de la sécurité routière est une problématique majeure.

Le candidat envisage-t-il de légiférer afin d'obtenir l'obligation de mise en œuvre dans les véhicules utilitaires légers (VUL) de moyen numérique de nature à contrôler les temps de conduite, de repos et le temps de travail ?

POLITIQUE PORTUAIRE ET TRANSPORT ROUTIER DE CONTENEURS

L'essentiel des volumes portuaires de marchandises (conteneurs ou vrac) passe par l'Europe du Nord : Rotterdam, Anvers, Hambourg, Bremerhaven. Ces quatre ports confisquent à eux seuls près de 89 % du trafic européen ! Le leader français, Haropa, le port du Grand Paris regroupant Le Havre, Rouen et Paris, ne capte que 6 % du marché. Marseille arrive encore plus loin derrière. Le transport routier de conteneurs représente 85 % des acheminements de ces « unités de transport intermodal » que sont les conteneurs.

LES CHIFFRES CLÉS

50 jours

de grève à l'initiative des organisations
de dockers en 2016

55 815

salariés en France

40 %

des personnels de conduite
sont des femmes

Dès lors, les transporteurs sont dépendants de l'activité portuaire et des politiques de l'État dans la gestion de ses ports devenus en 2008 Établissements publics (Le Havre, Marseille, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Dunkerque, La Rochelle). Pourtant en France, première façade maritime européenne, on parle peu ou pas du tout de l'économie portuaire à laquelle le transport routier est associé nécessairement.

Le candidat envisage-t-il la mise en place d'une politique ambitieuse de développement de l'activité portuaire en France ?

CONFLITS SOCIAUX ET MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Un rapport de la Cour des comptes de 2012 s'alarmait de la situation des grands ports maritimes qui selon elle n'ont cessé de perdre des parts de marché affirmant que les conflits sociaux dégradent leur fiabilité. C'est particulièrement vrai pour le port du Havre. En 2016, ce sont plus de 50 jours de grève à l'initiative des organisations de dockers qui ont paralysés l'activité économique portuaire amputant gravement et directement les capacités financières des entreprises du transport quand cela n'a pas précipité leur chute définitive. Malgré les protestations de tous les acteurs économiques, peu a été fait par l'État pour endiguer ces mouvements sociaux aux effets économiques dévastateurs pour l'ensemble des places portuaires françaises en général et des entreprises de transport routier de conteneurs en particulier.

Le candidat envisage-t-il de prendre des mesures qui, sans entraver la liberté publique du droit de grève, permettrait la mise en place légale d'un service minimum pour éviter le blocage total de l'économie et la prise en otage des entreprises de transport ?

LE TRANSPORT ROUTIER SANITAIRE

FISCALITÉ INDIRECTE SUR LES INVESTISSEMENTS

Les chefs d'entreprise réclament depuis un certain nombre d'années la fin du régime dérogatoire en matière d'achat d'ambulances. Ces investissements ne sont pas soumis à la TVA de 20 %, à la différence des véhicules sanitaires légers (VSL).

Le candidat envisage-t-il une réforme de cette règle en soumettant tous les véhicules sanitaires (ambulances ou VSL) à la TVA ?

LE TRANSPORTEUR SANITAIRE AUXILIAIRE DE L'OFFRE DE SOINS

Le financement de la sécurité sociale et les négociations annuelles avec la CNAM font dépendre les entreprises sanitaires du sort de la politique de santé voulue par le gouvernement. Dans cette perspective, les transporteurs sanitaires participent pleinement à l'offre de santé sans être pour autant reconnus comme des auxiliaires de santé à part entière.

Le candidat envisage-t-il d'étudier un véritable statut du transport sanitaire s'inscrivant dans la chaîne de soins ?

LE TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER À LA PERSONNE (T3P)

LES CHIFFRES CLÉS

15 000

exploitants de VTC en 2016

1,5 millions

*d'utilisateurs des services de VTC
en France*

ABSENCE D'ÉGALITÉ DEVANT LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Le secteur du T3P (transport public particulier à la personne) a été profondément bouleversé entre 2014 et 2016, notamment par des réformes législatives. Après l'adoption des lois THÉVENOUD en 2015 puis GRANDGUILLAUME en 2016 de nouvelles difficultés sont apparues.

À l'heure où la convergence entre les professionnels des taxis et des VTC (véhicule de transport avec chauffeur) se réalise, il apparaît encore de nombreuses inégalités légales et statutaires selon les cas. Les professionnels du taxi continuent de bénéficier de prérogatives particulières et parfois déloyales dont sont exclus les VTC : voies réservées en retour des aéroports parisiens, accès limités au contact des gares et aéro-gares, autorisation de circuler lors des journées sans voiture ou pic de pollution, contrats d'usage en CDD, exclusion des voies de bus, etc.

Le candidat envisage-t-il de prendre des mesures complémentaires permettant de poursuivre l'évolution du secteur du T3P et de mettre fin aux réglementations disparates sources d'inégalité ?

PLATEFORME D'INTERMÉDIATION ET STATUT D'INDÉPENDANT

Les commissions imposées par certaines plateformes proposant les services de VTC contraignent les conducteurs à cumuler des temps de conduite très importants. Ce n'est pas compatible avec les règles élémentaires de la sécurité routière. Contrairement aux conducteurs de taxis qui disposent d'un tarif réglementé leur permettant de vivre dignement de leur travail tout en maîtrisant leur temps de conduite, ceux du VTC se voient imposer des conditions tarifaires par les plateformes.

Qu'envisage de faire le candidat pour permettre aux conducteurs VTC de vivre dignement de leur activité ?

Sources :

Commissariat général au développement durable
<http://www.developpement-durable.gouv.fr>
http://www.ifop.com/media/poll/3610-1-study_file.pdf
<http://www.optl.fr/>
<http://www.theicct.org/>
<http://www.unionroutiere.fr/>

OTRE - Organisation des Transporteurs Routiers Européens
Siège : « Les bureaux du lac II » bâtiment S - 29, rue Robert Caumont - 33049 BORDEAUX CEDEX
Téléphone : 05 56 39 40 88 - Télécopie : 05 56 39 35 50 - Site Internet : www.otre.org
Courriel : contact@otre-direction.org

