



1896 : premier camion inventé par Gottlieb Damier.



Au début du XX^e siècle, la production des premiers constructeurs de camions français reste symbolique : quelques véhicules par mois.



En 1957, les transporteurs s'organisent et créent leur propre organisme de formation, l'AFT.



Les débuts des années 1960 sont celles de l'innovation. La marque Berliet sort le plus grand camion français jamais construit, le T100 : 4,5 m de haut, 15 m de long, un réservoir de 2 000 litres de carburant... mais, c'est un échec commercial.



Début des années 1930 : un châssis gros porteur mis au point par Renault.



Dans les années 1930, la coordination du rail et la route cantonne les transporteurs routiers aux activités de groupage, le ferroviaire assure les grandes liaisons interrégionales.



C'est en 1980 que les poids lourds entrent dans la compétition du Paris Dakar.



Au lendemain de la Guerre 1939-1945, le marché du camion est alimenté par les surplus américains.



1949 : le camion est la vedette de la Foire de Paris.



Années 1980 : l'informatique fait son entrée dans les salles d'exploitation.



Les solutions de géolocalisation récente et l'informatique embarquée ont révolutionné les méthodes d'exploitation.



La profession devra par ailleurs rester vigilante car actuellement, dix pays se portent officiellement candidats pour intégrer l'UE. Il sera important pendant les négociations de s'assurer que l'accès au marché intérieur ne soit pas ouvert durablement aux entreprises des pays n'ayant pas encore transposé les acquis communautaires pour ne pas pénaliser les entreprises françaises.

En France, la circulation des poids lourds (français et étrangers) augmente à peu près au même rythme que celle des véhicules légers. Le pavillon français se situe au quatrième rang des pays européens. En 2024, les camions français prenaient en charge 93 % du transport national.

En revanche, les transports internationaux vers, ou depuis la France, sont assurés à plus de 90 % par des véhicules étrangers.

La réglementation européenne limite les passages aux frontières des poids lourds à 40 tonnes. Alors qu'en France, en Belgique et en Italie, le poids maximal autorisé est de 44 tonnes, les véhicules ne peuvent circuler à ce poids entre ces pays alors que des dérogations existent notamment dans les pays nordiques. Le poids maximal varie d'un pays à l'autre (50 tonnes aux Pays-Bas, voire jusqu'à 76 tonnes en Finlande). Cela provoque des disparités de productivité et limite la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

SAVIEZ-VOUS QUE...

En 2022, le TRM et la logistique comptaient plus de 440 000 salariés en France (source URSAFF) et 3 000 000 dans toute l'Europe.

Transport et logistique

Le secteur du transport routier a une grande capacité d'adaptation aux nouveaux besoins de sa clientèle, particuliers et entreprises. Ainsi, l'entreprise de transport peut compléter son offre par une activité logistique, se spécialiser dans un type de transport ou se diversifier en offrant des services complémentaires.

Il existe deux types de transport :

- Le transport pour compte propre : les entreprises utilisent leurs propres camions et entrepôts pour transporter leurs produits.
- Le transport pour autrui : les entreprises confient le transport et la logistique à des sociétés dont c'est le métier.



TRANSPORTEUR : UNE PROFESSION RÉGLEMENTÉE

Pour être transporteur routier, il faut remplir trois conditions :

- L'honorabilité professionnelle : les responsables de l'entreprise ne doivent pas avoir été condamnés pour un délit ou verbalisés à plusieurs reprises.
- La capacité professionnelle : l'attestation de capacité peut être obtenue par un examen, l'expérience professionnelle ou les diplômes.
- La capacité financière : l'entreprise doit disposer d'un minimum de capitaux propres en rapport avec le nombre de véhicules qu'elle utilise.

Si ces trois conditions sont remplies, la société est inscrite au registre des transporteurs dans le pays où elle pos-

SAVIEZ-VOUS QUE...

Les « grands routiers » réalisent de la grande distance, ils parcourent en moyenne 449 km/jour. Leurs services les obligent à prendre au moins six repos journaliers hors du domicile par mois, on dit qu'ils font du « découché ». Il existe deux autres catégories les conducteurs de messagerie et de courte distance.

Le conducteur routier de marchandises

Les conducteurs représentent les deux tiers de la catégorie professionnelle du transport routier, estimée à environ 440 000 personnes dont l'âge moyen est de 45 ans. Les conditions de travail, les parcours professionnel et les rémunérations dans le secteur sont régis par la convention collective* nationale du transport et de la logistique.

TEMPS DE TRAVAIL, TEMPS DE CONDUITE ET RÉMUNÉRATION

La gestion des travailleurs est une préoccupation essentielle pour les entreprises du secteur. Elle fait l'objet de nombreux contrôles aussi bien sur la route qu'au sein des entreprises. Ces vérifications portent sur le respect de la durée du travail, des temps de conduite ainsi que sur la transparence des bulletins de salaire et des horaires effectués.

Il ne faut pas confondre temps de travail et temps de conduite. Le temps de conduite d'un conducteur routier, pour des raisons de sécurité, est strictement encadré.

Il est limité à 9 heures par jour, avec un maximum de 4 heures 30 de conduite d'affilée; une pause de 45 minutes est obligatoire avant de reprendre le volant.

Des plafonds d'heures hebdomadaires et mensuels sont également déterminés pour protéger le salarié. Si, comme dans toute entreprise française, le temps de travail est fixé à 35 heures hebdomadaires (152 heures par mois),



la profession a ses spécificités, qui diffèrent du temps de travail effectif du droit français: c'est « le temps de service », à savoir tout temps passé à travailler pour l'employeur. Dans la plupart des cas, à l'exception de la messagerie et de l'express, le conducteur peut être amené à travailler un plus grand nombre d'heures. Naturellement, ces heures supplémentaires sont rémunérées.

Au-delà des 152 heures par mois, les heures supplémentaires sont majorées de 25 à 50 %.

De plus, des défraiements pour les repas et l'hébergement sont prévus lors des déplacements.

DES MÉTIERS EN MUTATION

Aujourd'hui, avec les arrêts fréquents et la gestion des clients, la pénibilité au travail se ressent davantage lors de la conduite en ville que sur de longs trajets.

Dans la cabine du camion, les innovations technologiques et l'arrivée des objets connectés (GPS, téléphonie mobile ou des tablettes...) qui permettent une gestion plus rapide des marchandises, ont fait gagner le métier de conducteur en ergonomie. Toutes ces améliorations contribuent à une meilleure qualité de vie au travail et à attirer les jeunes générations.

SAVIEZ-VOUS QUE...

De 1972 à 1983, l'émission de radio *Les Routiers sont sympas* sur RTL, créée et animée par Max Meynier, permettait aux professionnels de la route de se distraire et de s'exprimer librement à l'antenne. Elle a beaucoup contribué à améliorer le capital sympathie du secteur. C'est Radio VINCI Autoroutes qui relance l'émission en mai 2020 pendant le confinement. Elle est depuis cette date présentée par Sébastien Ponchelet. L'émission s'appelle désormais « Les Routiers sont toujours aussi sympas »

En route vers la décarbonation

En quatre décennies, les poids lourds ont relevé un défi majeur : transporter toujours plus, tout en limitant l'augmentation de leurs émissions

L'ENGAGEMENT DES TRANSPORTEURS DANS LA DÉCARBONATION

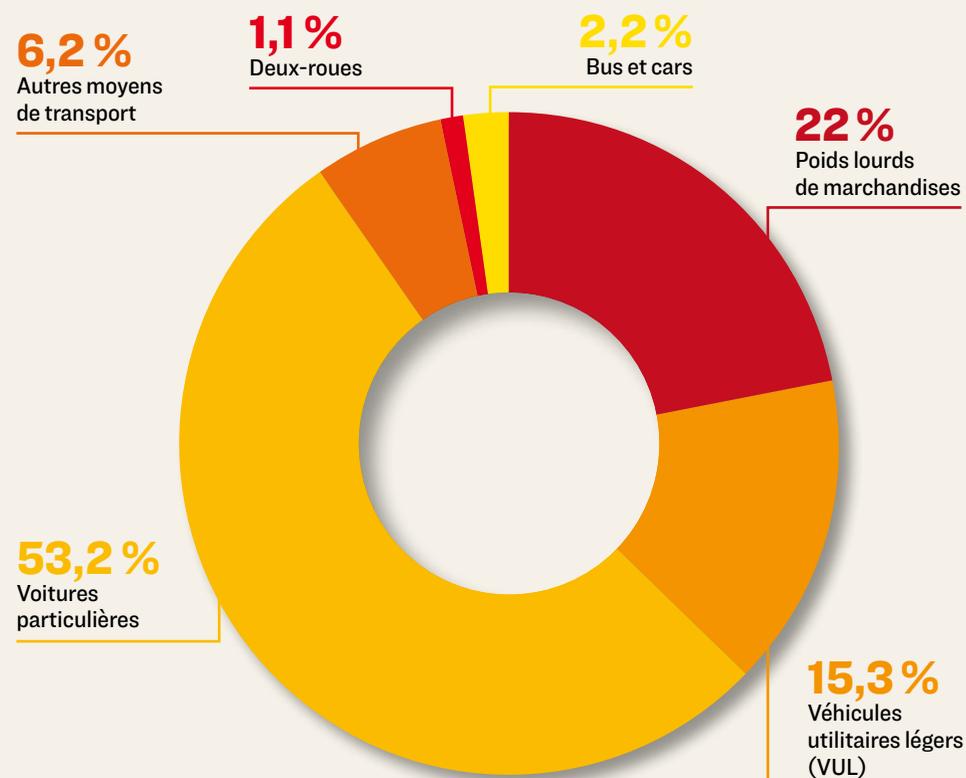
La **décarbonation** du TRM constitue un enjeu de premier plan pour le secteur. Les transporteurs en sont pleinement conscients et sont engagés depuis de nombreuses années dans différentes démarches de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre :

- **L'investissement dans des programmes de certificats d'économie d'énergie (CEE)** tels que EVE (Engagement volontaire pour l'environnement – transport et logistique) qui permet de réduire près de 3 millions de tonnes de CO₂ équivalent chaque année, ou REMOVE (Report modal et verdissement des flottes de transport massifié) qui accompagne les transporteurs vers des modes massifiés (ferroviaire, fluvial) et des flottes plus propres. (fluvial, ferroviaire et cabotage maritime).
- **L'écoconduite**, largement pratiquée désormais par les transporteurs, fait partie des programmes de formation initiale et continue des conducteurs routiers. Depuis 2000, la consommation de carburant en l/100 km a baissé de 15,1%.
- **Le renouvellement des flottes de véhicules.** Les transporteurs se mobilisent en faisant des investissements importants dans le renouvellement de leurs équipements. En 2024 : 77,5% du parc de camions (tracteur + porteurs hors VASP*) est aux normes européennes les plus restrictives.

SAVIEZ-VOUS QUE...

En 2024, 77% du parc poids lourd répondent aux normes européennes d'émissions les plus restrictives. Avec l'instauration des normes Euro dans les années 90, les émissions de polluants ont considérablement diminués. Depuis 2014, les camions roulent à la norme Euro 6.

POIDS LOURDS ET GES UNE RÉALITÉ À NUANCER



POIDS LOURDS ET CO₂ : UNE EFFICACITÉ AMÉLIORÉE EN 40 ANS

