

#03 - ÉDITION 2020

Horizons

OUVRIR LA ROUTE ENSEMBLE



DÉCRYPTER

P. 11 **Pacte vert** européen

DOSSIER

P. 22 **Perspectives** du Transport
Routier de Marchandises en 2021

PARTAGER

P. 38 **Semaine nationale** du
Transport Routier de Marchandises



+ DE PRODUCTIVITÉ* **+ D'ÉCONOMIES** !**

LE PLEIN DE VOTRE FLOTTE SANS VOUS DÉPLACER



- * 100h par an/ chauffeur
- ** Jusqu'à 10% d'économies (fraude limitée)

Profitez d'une plateforme premium et personnalisable dédiée à la flotte de votre entreprise. Un suivi en temps réel de vos commandes de carburant et de la consommation de vos véhicules via un dashboard en ligne.

Choisissez Gaston, votre pompiste mobile qualifié et certifié.

WWW.GASTON-SERVICES.COM 09 72 64 03 42



Gaston

LE POMPISTE MOBILE

L'Édito du Président

Chers collègues, chers amis, chers lecteurs,

Nous avons le plaisir de vous adresser ce nouveau numéro du magazine Horizons. Un numéro qui s'inscrit dans un contexte extraordinaire au sens propre, aussi bien pour notre profession que pour l'ensemble des Français.

Nous le savons, au-delà des circonstances exceptionnelles, notre organisation a le devoir de poursuivre son travail de réflexion et d'action sur l'ensemble des enjeux de la profession. Soutenir les transporteurs dans la crise, être force de proposition, leur apporter des réponses et préparer l'avenir, c'est ce que nous devons exiger en permanence d'une Fédération comme la nôtre. C'est mon exigence.

Loin d'être un numéro « hors sol », cette édition du magazine Horizons se veut le témoin de ce travail.

Économie, Europe, social, transition énergétique, innovation technique, autant de sujets sur lesquels nous sommes mobilisés au quotidien.

Horizons n°3, c'est aussi l'occasion de donner la parole à des acteurs clés de notre filière qui apportent leur éclairage précieux sur les thématiques stratégiques.

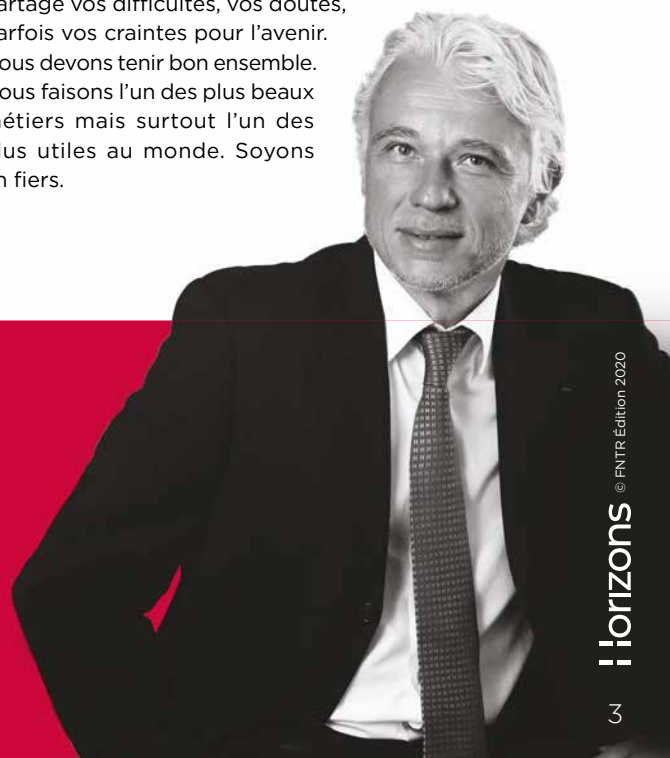
Nous avons également souhaité témoigner de la formidable mobilisation de notre réseau au travers de la première édition de la Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises. Une initiative inédite de la FNTR pour sensibiliser les politiques, les leaders d'opinion et les médias sur nos métiers. Avec plus de 40 visites d'entreprises et une centaine d'institutionnels mobilisés, ce rendez-vous a été un réel succès pour porter la voix des transporteurs.

Enfin, nous mettons à l'honneur un grand homme de la profession, et ancien Trésorier, Vice-Président, Co-Président de la Fédération, en la personne de Georges Causse. Un homme dont le regard unique, son sens de l'investissement et l'irréfutable passion auront permis de multiples avancées pour notre secteur, notamment au niveau européen.

Un dernier mot à l'attention plus particulière de mes pairs, transporteurs, adhérents ou non. En tant que professionnel, je partage vos difficultés, vos doutes, parfois vos craintes pour l'avenir. Nous devons tenir bon ensemble. Nous faisons l'un des plus beaux métiers mais surtout l'un des plus utiles au monde. Soyons en fiers.

*“ Nous faisons l'un des métiers
les plus utiles au monde.
Soyons en fiers.”*

Jean-Christophe PIC
Président de la FNTR



Sommaire

Horizons #3
Décembre 2020
Fédération Nationale
des Transports Routiers

Direction de la publication:
Florence BERTHELOT

Direction de la rédaction:
Vanessa IBARLUCEA
Gilles BOTINEAU

Régie publicitaire:
Katia BONNET
Muriel ALEXANDRE
01 44 29 04 17

Remerciements:
Anne-Cécile BENITA,
Isabelle BROWN,
Georges CAUSSE,
Elodie DUPRAY, François GUITTON,
Jean-Marc LANGE,
Benjamin LAURENT,
Jean-Christophe LIMOUSIN,
Monica LOPEZ, Isabelle MAITRE,
Caroline MALEPLATE,
Veselina NIKITSENKA,
Patricia OURMIAH,
Erwan POUMEROLIE,
Anne SANDER.

Merci à Léa,
Lily, Quentin et Romane

Conception graphique:
AXELLES.COM

Crédits Photos:
FNTR, SHUTTERSTOCK

Impression:
Clumic Arts Graphiques
0142 03 58 66
www.clumic.com

Imprimé en France
Encres végétales
Certifié PEFC



DÉ- CRYPTER



P. 10 / ÉCONOMIE
P. 11 / EUROPE
P. 15 / DOUANES
P. 16 / INNOVATION
P. 18 / SOCIAL

S'EN- GAGER



P. 22 / DOSSIER ÉCONOMIE - BILAN
2020 / PERSPECTIVES 2021
P. 28 / PROGRAMME EVE
P. 30 / PRÉVENTION
P. 31 / TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
P. 33 / INNOVATION

PAR- TAGER



P. 37 / COVID: RETOUR
D'EXPÉRIENCE
P. 38 / SEMAINE NATIONALE
DU TRM
P. 44 / CONFINEMENT 2
P. 45 / DESSINE-MOI UN CAMION!

Il était UNE FOIS



P. 46 / GEORGES
CAUSSE

Soyez prêt pour la digitalisation !



Solutions de mobilité Trimble

- tablette Android professionnelle sécurisée
- prise de photo en cas de réserves
- recueil de signatures sur l'écran
- numérisation des documents avec CamScanner
- e-CMR intégrée avec TransFollow et DashDoc



TransFollow

dashdoc



Vous pouvez tirer le meilleur parti de la tablette FleetXPS en combinaison avec l'ordinateur de bord Truck4U.

Truck4U s'occupe des données CAN-bus pour le suivi de l'éco-conduite de vos conducteurs ainsi que des données sociales en liaison avec votre archivage légal et le suivi des infractions dans votre logiciel SOLID.

Pour plus d'informations, envoyez-nous un email à client_trimbletl_fr@trimble.com ou appelez-nous: +33 1 71 34 30 00.

 **Trimble**
Transport & Logistics

WWW.TRIMBLETL.COM

 **SOLID**
UNE SOCIÉTÉ TRIMBLE

WWW.SOLID-TRANSPORT.COM

DÉCOUVREZ NOTRE RÉSEAU DE STATIONS GNV

DÉJÀ 9 STATIONS
EN SERVICE
PARTOUT EN FRANCE,
OBJECTIF
16 STATIONS EN 2021 !



TOUS TYPES DE PAIEMENTS
DISPONIBLES



DISTRIBUTION DE
CARBURANT **GNL ET GNC**



RÉSEAU NATIONAL



STATION EN SERVICE
24H24 / 7J7



Contactez-nous pour plus d'informations

au **0 977 40 19 40***

*Numéro non surtaxé, du lundi au vendredi de 8h30 à 19h30.

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

Là où il fait bon vivre.

C.G.P. Primagaz - SAS au capital de 42 441 872 € - 542 084 454 RCS Nanterre - TVA FR 685 420 844 54
Certifié ISO 9001. 10/2020 - Crédit Photo : Primagaz • Réalisation : Nathalie LANDOT



PRIMAGAZ



Tenir...

DÉCIDÉMENT, 2020 NE RESSEMBLE EN RIEN AUX AUTRES ANNÉES. APRÈS UN NUMÉRO D'HORIZONS PUBLIÉ JUSTE APRÈS LE 1^{ER} CONFINEMENT, VOILÀ LA PUBLICATION EN PLEIN CONFINEMENT « ÉPISODE 2 ». LE TIMING PEUT ÉTONNER. IL NE DEVRAIT PAS. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER MAINTIENNENT LA CONTINUITÉ ÉCONOMIQUE DE NOTRE PAYS « QUOI QU'IL EN COÛTE » (ET CELA COÛTE BEAUCOUP). IL EST DONC TOUT AUSSI NATUREL QUE LEUR FÉDÉRATION MAINTIENNE AUSSI CETTE MÊME CONTINUITÉ D'ACTIONS ET D'INFORMATIONS.

Le retour d'expérience de la période allant de mars à mai a témoigné que nous avons pleinement joué notre rôle. Cela motive à faire encore mieux. Mais pour tout le monde l'enjeu principal est celui de « tenir ».

L'absence totale de reconnaissance, une fois le confinement achevé, l'oubli absolu du secteur dans le « plan de relance », pire les positions clairement anti-camions proposées par la Convention citoyenne pour le climat s'ajoutent à l'inquiétude et au manque de visibilité.

Les entreprises sont fragilisées et s'interrogent sur leur avenir. La dégradation de la situation économique, dont chacun s'accorde à reconnaître qu'elle va encore s'aggraver, entame le moral des chefs d'entreprise.

Oui bien sûr, nous allons tenir. Mais combien de temps ? Va-t-on avoir à gérer des confinements à répétition dans le futur, un « stop and go » mortifère, auquel aucune entreprise même la plus solide ne peut résister ? Les commentateurs répètent à l'envi « plus rien ne sera jamais pareil ». Ils ont tort. Ce qui ne changera pas, et avant longtemps, c'est qu'il y aura des transporteurs qui se mettront en quatre pour acheminer tout ce dont on a besoin au quotidien pour vivre et travailler.

Des conducteurs qui passeront de longues heures à rouler, sans réellement bénéficier de conditions idéales pour se poser et se reposer. Des personnels sédentaires œuvrant efficacement dans l'ombre. Aucun n'attend qu'on le qualifie de « soldat de la 2^e ligne », ou de « héros du quotidien ». Ils le font parce que c'est ce qu'ils ont à faire. En toute responsabilité. Certains élus l'ont reconnu lors de la Semaine Nationale Du Transport Routier fin septembre. D'autres ont préféré remercier le monde ferroviaire, allant jusqu'à affirmer que c'était grâce à ce mode qu'on avait pu nourrir les Français au printemps.

Au moins, cela nous aura fait bien rire... En cette fin d'année, une fois de plus, les Français continueront de manger et de bénéficier de l'essentiel. Parce que les transporteurs routiers de marchandises auront su tenir.

Florence BERTHELOT
Délégue Générale de la FNTR

“Les entreprises sont fragilisées et s'interrogent sur leur avenir”







DÉ- CRYPTER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



IL ÉTAIT UNE FOIS



Transport Routier de Marchandises

Le moral des chefs d'entreprise au plus bas depuis 2008



Concernant l'activité économique, les différents indicateurs démontrent que la chute se poursuit pour bientôt dépasser celle observée lors de la dernière crise financière. Selon le baromètre publié ce jour, 56 % des chefs d'entreprise estiment que leur activité va régresser dans les mois à venir. Seuls 8 % envisagent une hausse. La croissance est bien loin d'être de retour et c'est l'incertitude qui prévaut notamment au regard de

LA FNTR A PUBLIÉ MI-OCTOBRE SON ENQUÊTE DE CONJONCTURE POUR LE 3^E TRIMESTRE 2020. LE CONSTAT EST SANS APPEL : APRÈS UNE EMBELLIE PENDANT L'ÉTÉ, LE MORAL DES CHEFS D'ENTREPRISE EST AU PLUS BAS DEPUIS 2008.

la situation sanitaire actuelle qui se dégrade de nouveau. Alors que l'opinion des entrepreneurs sur la situation économique continue de se détériorer fortement depuis plusieurs trimestres, c'est l'emploi qui s'en trouve fragilisé. Alors que le secteur est connu pour être toujours

en tension en matière de recrutement, 85 % des chefs d'entreprise estiment que leurs effectifs resteront stables voire à la baisse. Le moral des chefs d'entreprise est très hétérogène au niveau régional. C'est dans les régions PACA, Île-de-France, Centre-Val-de-Loire et Normandie que les chefs d'entreprise sont les moins satisfaits de leur situation (15 %). Inversement, dans l'Ouest, Pays-de-la-Loire et Bretagne, respectivement 46 % et 41 %

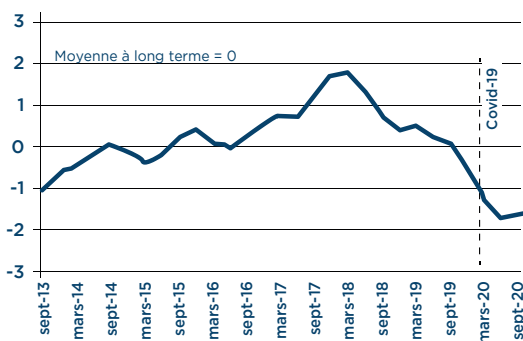
des chefs d'entreprise sont satisfaits de leur situation. Mais aucune région ne dépasse jamais la moyenne.

LE REPLI DE L'ACTIVITÉ SE CONFIRME

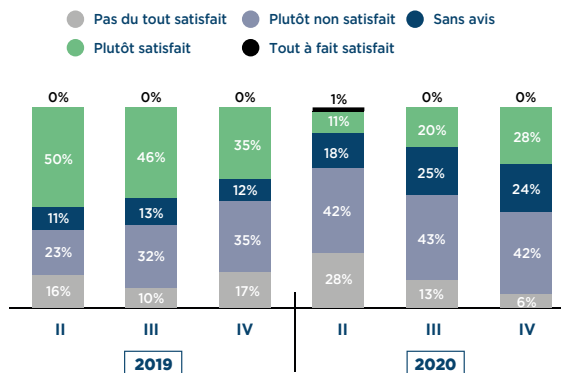
Le baromètre confirme un repli par rapport au trimestre précédent, ainsi que par rapport à la même période de l'année précédente. Près de la moitié des chefs d'entreprise interrogés se déclarent insatisfaits de la situation actuelle de leur entreprise. Un secteur qui ne s'est jamais arrêté mais qui souffre des conséquences indirectes de la crise sanitaire et de son impact chez ses clients. Une situation difficile qui se complique encore avec les nouvelles mesures de couvre-feu qui impactent directement l'activité des entreprises et le quotidien des conducteurs.

BAROMÈTRE FNTR SUR LA SITUATION DES ENTREPRISES

Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigés des variations saisonnières



Répartition en pourcentage des réponses



*Question: "Vous personnellement, comment percevez-vous la situation de votre entreprise au 3^e trimestre 2020 par rapport au 3^e trimestre 2019."

Pacte vert européen et Transport Routier de Marchandises : des défis à relever !

PAS DE TEMPS MORT DANS LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS ! À PEINE LE « PAQUET MOBILITÉ » ADOPTÉ À L'ÉTÉ 2019, VOICI QU'EN DÉCEMBRE 2019, LA COMMISSION EUROPÉENNE PRÉSENTE LE « PACTE VERT POUR L'EUROPE ». L'OBJECTIF EST DE RENDRE NOTRE CONTINENT EUROPÉEN CLIMATIQUEMENT NEUTRE EN 2050.

Le transport, notamment, est bien sûr ciblé, il doit : « accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente ». D'après la Commission européenne, les transports routiers, aériens, ferroviaires et par voies d'eau représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne et cette part ne cesse d'augmenter ! C'est pourquoi, **une série d'initiatives législatives sont actuellement en cours. Nous les présentons brièvement dans ces pages, accompagnées des positions FNTR.**

■ **La révision de la directive sur les infrastructures de carburants alternatifs** s'inscrit dans un travail de mix énergétique initié depuis plusieurs années par les transporteurs français (d'Objectif CO₂ à EVE). La FNTR demande aux autorités européennes un signal clair sur le ou les carburants du futur pour le transport professionnel ainsi que des fonds d'aide pour cette transition.

■ **La révision de la directive sur la taxation de l'énergie** voudrait faire disparaître les avantages sur les carburants fossiles comme le diesel. La FNTR ne s'oppose pas à une diminution graduelle de ces

avantages si des compensations sont proposées. Or actuellement, à la pompe les prix des carburants renouvelables ne sont pas compétitifs. Une fiscalité plus lourde découragerait l'investissement.

■ **La révision de la directive Eurovignette qui « patine »** depuis trois ans déjà voudrait introduire dans la tarification routière un système intégrant les émissions de CO₂ des véhicules. La FNTR demande de la clarté sur la taxation du CO₂, ne voulant pas voir les professionnels taxés deux fois... et rappelle que les recettes provenant de l'utilisation des infrastructures doivent revenir aux infrastructures. Et pour toutes ces raisons, nous demandons une évaluation transparente des coûts externes visés.

...suite en page suivante

“ L'objectif est de rendre notre continent européen climatiquement neutre en 2050 ”



Pacte vert européen et Transport Routier de Marchandises : des défis à relever !

...suite de la page précédente

■ **La révision de la directive transport combiné** ne doit pas remettre sur la table la théorie du transport modal forcé. La FNTR cependant est consciente de la nécessité de développer la co-modalité, tout spécialement sur les longues distances. Des améliorations sont attendues pour moderniser encore les terminaux, innover sur les containers ou encore sur la fréquence des shuttles intermodaux.

■ **La révision du règlement sur la norme Euro VI** correspond aussi bien sûr aux objectifs du « Pacte Vert ». La FNTR tout en étant en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air voudrait pouvoir prendre connaissance de l'étude d'évaluation sur la norme Euro VI avant de pouvoir juger pertinent de poursuivre avec une nouvelle norme Euro VII.

■ **Enfin, la révision de la directive sur les poids et dimensions** amène la FNTR à soulever une fois encore la question du passage transfrontalier pour les 44 tonnes. Un problème en suspens depuis déjà trop longtemps. Une question naturellement liée à l'état des infrastructures en Europe et... au déficit d'investissements dans les routes qui perdure tout autant !

NOUVEAU LIVRE BLANC EUROPÉEN DU TRANSPORT - HORIZON 2030 : UNE MOBILITÉ DURABLE ET INTELLIGENTE



Comme tous les 10 ans, la Commission euro-péenne va adopter son nouveau Livre Blanc sur le Transport avec pour stratégie une Mobilité durable et intelligente. Parution prévue courant décembre, mais la FNTR a pu s'en procurer les premières pistes. Un enjeu clé pour les 10 millions de salariés du secteur et les 1,2 millions d'entreprises concernées !

MOBILITÉ DURABLE

- Stimuler l'utilisation de véhicules zéro émission, de carburants durables et d'infrastructures correspondantes.
- Création d'aéroports et de ports zéro émission.
- Rendre la mobilité urbaine et interurbaine plus durable et plus saine.
- Tarification du carbone et meilleures incitations pour les utilisateurs.

MOBILITÉ INTELLIGENTE

- Faire de la mobilité multimodale connectée et automatisée une réalité.
- Innovation, Data et Intelligence Artificielle pour une mobilité intelligente.

MOBILITÉ RÉSILIENTE

- Renforcer le marché unique avec référence à la crise COVID-19 et rôle majeur du TRM bien souligné.
- Rendre la mobilité équitable et juste pour tous avec les aspects sociaux mis en avant
- Améliorer la sûreté et sécurité des transports.



“ Le Transport Routier joue un rôle primordial partout en Europe ”

3 questions à Anne Sander, Députée au Parlement européen

Le Transport Routier de Marchandises reste incontournable dans le transport de fret de l'UE, comment aider nos PME à s'adapter plus vite encore et à moindre coût aux énergies renouvelables ?

L'Union européenne s'est fixée comme objectif la neutralité carbone pour 2050. Pour répondre à cette ambition, tous les secteurs économiques seront mis à contribution : industrie, agriculture et bien sûr transports. En Europe, 99 % des entreprises sont des petites et des moyennes entreprises. C'est donc à elles que nous devons faire confiance en les plaçant au cœur de l'élaboration des politiques européennes afin de prendre des mesures pragmatiques. Pour aider les entreprises dans la transition, il faut un accompagnement financier pour les aider à acquérir des équipements plus propres et plus durables. Nous devons aussi encourager la numérisation dans l'entreprise et pour cela financer et encourager les formations pour acquérir de nouvelles compétences

nécessaires à cette transition. L'UE devrait par ailleurs poursuivre l'automatisation et l'électrification du transport routier, y compris le transport de marchandises, quand cela est pertinent. Enfin, il faut réduire les formalités administratives et réglementaires pour les PME, en particulier en cette période de crise sanitaire.

L'année 2021 sera l'année européenne du rail. Il ne faut pourtant pas oublier la route et notre rôle dans la co-modalité, comment favoriser cette complémentarité ?

**L'ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES
AUX NOUVEAUX MODÈLES DE MOBILITÉS
ET TYPES DE VÉHICULES DEVRAIT
ÊTRE UNE PRIORITÉ.**

Il est évident que le transport routier joue un rôle primordial partout en Europe et la crise du Covid-19 l'a bien montré. Au niveau européen, malgré le focus sur le rail, le moment est venu de connecter les transports routier, ferroviaire, maritime et aérien en créant un grand réseau de transport multimodal européen. Pour y parvenir, il est

urgent de supprimer les obstacles réglementaires et administratifs. L'adaptation des infrastructures aux nouveaux modèles de mobilités et types de véhicules devrait être une priorité.

Dans la situation exceptionnelle de crise COVID-19, comment la coopération transfrontière permet-elle d'assurer la continuité du transport de marchandises par la route ?

Face à la décision unilatérale des États membres de fermer les frontières, les citoyens ont eu l'impression que l'Europe était impuissante. C'est néanmoins grâce à elle que des couloirs prioritaires, les « corridors verts », ont été mis en place, permettant aux camions de passer et d'assurer l'approvisionnement des commerces et des sites de production. Dans les régions frontalières, la coopération entre les autorités locales a largement facilité les démarches.

La Carte Carburant GO: La carte idéale pour la gestion de votre entreprise de transport



Plus de 920 stations-service en France pour poids-lourds

Avec la carte carburant GO, faire le plein – et tout ce que cela sous-entend – est désormais d'une grande simplicité. Le réseau étendu, les conditions commerciales intéressantes et les possibilités supplémentaires font de la carte carburant GO le choix le plus intelligent pour votre entreprise!



- ✓ Un large réseau accessible aux poids lourds en Allemagne, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et France
- ✓ En France: un réseau de plus de 900 stations: Avia, BP, E.Leclerc, ENI, IDS et Vito en Corse
- ✓ Des produits et services de qualité
- ✓ Une gestion de votre flotte en ligne

www.CarteCarburantGo.fr



Brexit, et maintenant ?

À QUELQUES SEMAINES DU BREXIT, LA FNTR A RENCONTRÉ MADAME ISABELLE BRAUN LEMAIRE, LA DIRECTRICE GÉNÉRALE DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS.

Pourquoi la France est-elle particulièrement impactée par le rétablissement d'une frontière avec le Royaume-Uni ?

Car elle représente à elle seule 80 % des flux routiers entre l'Europe et le Royaume-Uni. Chaque année, ce sont près de 5 millions de camions et autant de véhicules légers qui traversent la Manche.

À Calais particulièrement, les temps de traversée sont très courts : 35 min pour le tunnel et à peine 2 heures pour les ferries.

En 2019 à Calais, près de 1,6 millions de camion ont emprunté le tunnel sous la Manche tandis que 1,8 millions ont traversé la Manche en ferry.

Le modèle économique des ports repose sur la fluidité du trafic qu'il faudra préserver pour faire face à la concurrence des ports européens et pour garantir la pérennité des activités économiques.

Comment la douane s'est-elle préparée au BREXIT ?

Afin d'aider les opérateurs à l'accomplissement des futures formalités douanières, nous avons prévu 700 recrutements entre 2017 et 2021. 600 ont déjà été effectués.

Nous avons développé un nouveau process de franchissement de la frontière, appelée « frontière

intelligente », en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et les compagnies de transport.

Et à cet effet, des adaptations ont été réalisées, notamment immobilières et logistiques, pour aider les professionnels du commerce international à gérer leurs futures formalités douanières. De nombreux aménagements immobiliers ont été réalisés sur les points de passages trans-manches où ont été construits de nouveaux locaux, mais également dans les aéroports et gares, accueillant des marchandises et passagers en provenance ou à destination du Royaume-Uni.

La frontière intelligente sera appliquée à tous les points d'entrée/sortie du Calais et plus généralement de Manche-Mer du Nord. Des vidéos pédagogiques sont disponibles sur le site de la douane :

www.douane.gouv.fr/la-frontiere-intelligente

Cette solution innovante repose avant tout sur l'anticipation des formalités par les opérateurs, condition nécessaire pour préserver la fluidité du passage.

Quelles vont être les nouvelles formalités douanières ?

À l'importation, les formalités seront de deux types :

- d'une part, les opérateurs devront effectuer une déclaration en douane d'importation, afin de s'acquitter des droits de douane et de la TVA, et de vérifier la correcte application des réglementations.



- D'autre part, les formalités relevant de la Sûreté/Sécurité devront être réalisées par les transporteurs.

À l'exportation, il sera nécessaire de déposer une déclaration d'exportation qui, outre qu'elle est obligatoire, permet notamment de justifier de la vente hors taxe des marchandises.

Sur le dispositif de la frontière intelligente spécifiquement, afin que la douane puisse récupérer les informations

propres à chaque poids-lourds, **les chauffeurs devront s'assurer de détenir le code-barre de la déclaration avant d'embarquer.** Grâce à cette anticipation des formalités et la présentation du code-barre, la douane pourra traiter les informations pendant la traversée du ferry ou de la navette Eurotunnel de manière à indiquer au chauffeur avant l'arrivée s'il devra s'arrêter ou s'il peut poursuivre sa route dès la sortie. **Cette anticipation est la clé pour faciliter le passage en douane.**

700 RECRUTEMENTS SONT PRÉVUS ENTRE 2017 ET 2021. 600 ONT DÉJÀ ÉTÉ EFFECTUÉS.



**RETROUVEZ
L'INTERVIEW
COMPLÈTE SUR
→ WWW.FNTR.FR**



GAMME D

Camion électrique : le D-day !

LE CAMION ÉLECTRIQUE EST DÉJÀ UNE RÉALITÉ INDUSTRIELLE EN NORMANDIE. C'EST EN EFFET À DEUX PAS DES PLAGES DU DÉBARQUEMENT, QUE RENAULT TRUCKS PRODUIT LES VERSIONS 100 % ÉLECTRIQUES DE SA GAMME D. UN TOURNANT DÉCISIF VERS LA TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ URBAINE.

Installée depuis 1957 à Blainville-sur-Orne, aux portes de Caen, l'usine du constructeur Renault Trucks est le premier employeur privé de Normandie avec plus de 1 700 salariés. 240 cabines de poids lourds et 72 camions de distribution y sont fabriqués quotidiennement. L'usine abrite, depuis mars dernier, la production des versions tout-électriques de sa gamme D.

« Renault Trucks s'est positionné en faveur de la mobilité électrique il y a dix ans déjà, convaincu qu'elle était est la réponse à la problématique de la qualité de l'air et des nuisances sonores en milieu urbain » explique Christophe Loyer, directeur de l'usine du constructeur à Blainville-sur-Orne (Calvados). « Aujourd'hui, nous sommes fiers d'être les premiers à produire des camions électriques de série. »

UN PROCESSUS DE FABRICATION PLUS COMPLEXE

Les camions 100 % électriques Renault Trucks D Z.E. (16 t) et D Wide Z.E. (26 t) sont assemblés sur la même ligne que leurs équivalents thermiques. « Tout est relativement classique dans l'assemblage d'un véhicule électrique », commente Christophe Loyer, « 80 % de sa structure est d'ailleurs identique à celle d'un camion diesel ».

Cependant, pour accueillir les opérations spécifiques à la technologie électrique, un nouveau bâtiment de 1 800 m² a été conçu sur mesure.

La fabrication d'un camion électrique débute en effet une semaine avant son passage sur la ligne d'assemblage avec des premières opérations qui sont réalisées dans l'enceinte du nouveau bâtiment dédié.

- Différents sous-ensembles spécifiques au véhicule 100 % électrique (propulsion, moteur, boîte de vitesses, unité centrale...) sont assemblés en amont par des techniciens habilités.

- Ils sont ensuite acheminés en bord de ligne d'assemblage afin d'être montés sur le véhicule.

- En sortie de ligne, les camions électriques regagnent ce nouveau bâtiment pour d'autres opérations techniques et contrôles qualité spécifiques.

- Les véhicules électriques reprennent ensuite les étapes de fabrication classique avec un test sur la piste d'essai puis un passage au banc de performance.

Au total, une cinquantaine d'heures de travail sont nécessaires à la fabrication d'un camion électrique.

DES CAMIONS QUI ACCÈDENT AUX VILLES SANS RESTRICTION

Les camions électriques de Renault Trucks bénéficient d'une vignette Crit'Air 0, ce qui leur permet d'accéder à tous les centres-villes, quelles que soient les restrictions mises en place.

Parce qu'ils ne produisent aucune émission polluante locale, ni CO₂, et parce qu'ils permettent de réduire la congestion avec des livraisons silencieuses à des horaires décalés, l'intérêt des collectivités et des transporteurs est manifeste. Des bennes à ordures ménagères Renault Trucks D Wide Z.E. circulent déjà à Paris, Lyon et Barcelone et le constructeur a déjà enregistré plusieurs commandes de camions électriques destinés à des opérations de distribution. Pour exemple, le groupe Delanchy qui vient d'acheter son deuxième camion 100 % électrique ou encore le groupe Carlsberg avec qui Renault Trucks a signé une commande historique portant sur la livraison de 20 D Wide Z.E.

Renault Trucks prévoit que les véhicules électriques représenteront 10 % de ses volumes de ventes à horizon 2025. « Les installations industrielles de Blainville sont dimensionnées pour faire face à la demande croissante de camions électriques », conclut Christophe Loyer.

Renault Trucks prévoit que les véhicules électriques représenteront 10 % de ses volumes de ventes à horizon 2025.

LA TRAÇABILITÉ MUTUALISÉE PENSÉE POUR VOUS

EN COURS
D'ACHEMINEMENT

MARCHANDISES
LIVRÉES

ETA - GESTION DES TOURNÉES - RUPTURES - TRACK & TRACE - LVE



GedMouv est la solution de traçabilité qui simplifie les échanges d'informations de livraison auprès des différents acteurs de la chaîne d'expédition tout en gardant la maîtrise.

H2P

HOLDING
PREMIUM
PROFESSIONNEL



Retrouvez-nous sur et
www.gedmouv.com

Formation professionnelle Pro-A, les partenaires sociaux avancent !

DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2019, LA RECONVERSION OU PROMOTION PAR ALTERNANCE (DITE « PRO-A ») A REMPLACÉ LA PÉRIODE DE PROFESSIONNALISATION. DEPUIS L'ORDONNANCE DU 21 AOÛT (LIÉE À LA LOI AVENIR PROFESSIONNEL), IL N'Y A PLUS DE PRISE EN CHARGE DE LA PROMOTION PAR ALTERNANCE (PRO-A) POSSIBLE PAR LES OPCO.

En effet, l'ordonnance prévoit que les branches professionnelles devront, désormais arrêter par accords des listes de métiers menacés, de métiers visés ou des catégories de salariés éligibles à Pro-A. Et ces accords devront être étendus par le Ministère du Travail.

De ces accords étendus spécifiques à la Pro-A dépend l'existence d'une prise en charge. Certaines branches se sont déjà saisies du sujet, donnant lieu à la signature d'avenants venant encadrer ce dispositif.

La branche des transports routiers et activités auxiliaires s'est inscrite dans cette logique, ce qui a abouti, le 4 juin 2020, à la signature d'un accord de branche entre l'ensemble des organisations patronales et la quasi-totalité des organisations syndicales.

Qu'est-ce que la Pro-A ?

La loi dite « Avenir professionnel » du 5 septembre 2018 a significativement modifié le paysage de la formation professionnelle. Parmi ses mesures phares, la reconversion ou la promotion par alternance (dite Pro-A), venait remplacer l'ancienne période de professionnalisation, à compter du 1^{er} janvier 2019.

“ Le dispositif s'étend sur une durée comprise entre 6 et 12 mois ”

LE BUT DE LA PRO-A

Favoriser l'évolution professionnelle et le maintien dans l'emploi des salariés au travers d'un parcours de formation individualisé alternant enseignements théoriques et activité professionnelle. En bref, le dispositif Pro-A permet au salarié d'atteindre un niveau de qualification supérieur à celui qu'il détient déjà.



DU CÔTÉ DES EMPLOYEURS

L'intérêt du dispositif est, d'une part, de prévenir les conséquences dues aux mutations technologiques et économiques et, d'autre part, de permettre l'accès à la qualification lorsque l'activité est conditionnée par l'obtention d'une certification accessible uniquement en emploi.



DU CÔTÉ DES SALARIÉS

Le dispositif Pro-A s'adresse à ceux qui sont en CDI, aux bénéficiaires de contrat unique d'insertion (CUI) à durée indéterminée, aux sportifs ou entraîneurs professionnels en CDD ainsi qu'aux salariés placés en activité partielle.





Quel est le fonctionnement de la Pro-A ?

Le dispositif s'étend sur une durée comprise entre **6 et 12 mois**. Pour certains types de publics, elle peut parfois être **allongée jusqu'à 36 mois**. Ces bénéficiaires et la nature de ces qualifications sont définis par la branche professionnelle.

LES ACTIONS DE FORMATION PEUVENT SE DÉROULER EN TOUT OU PARTIE :

- **Pendant le temps de travail**, avec maintien de la rémunération ;
- **En dehors du temps de travail**, avec l'accord écrit du salarié, et sans dépasser une limite fixée par accord collectif (d'entreprise ou de branche) ou, à défaut d'un tel accord, sans dépasser 30 heures par salarié et par an.

CES ACTIONS :

- Sont d'une durée comprise entre **15% et 25%** de la durée totale de la Pro-A,
- Ne doivent pas être inférieures à **150 heures**,
- Peuvent être portées au-delà de **25%** pour certaines catégories de bénéficiaires (*définies par la branche professionnelle*).

L'accord de branche du 4 juin 2020

L'accord conclu par les partenaires sociaux établit la liste des certifications professionnelles éligibles à la « Pro-A » en la justifiant.

Cette démarche permettra la prise en charge par l'OPCO Mobilités des actions de formation « Pro-A ». La prise en charge couvrira tout ou partie des frais pédagogiques et des frais annexes dont la rémunération et les charges sociales légales et conventionnelles des salariés.

L'accord de branche entrera en vigueur à son extension, l'État s'étant engagé, sur ce sujet précis, à procéder à des extensions rapides d'accords de branche.





S'EN- GAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER

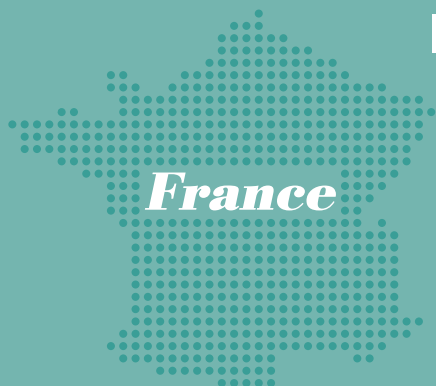


IL ÉTAIT UNE FOIS



Les principales tendances macroéconomiques

2020



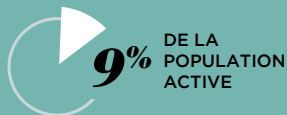
France

UN RECU DE L'ACTIVITÉ :

AVRIL **-31%**
NOVEMBRE **-12%**



UN REBOND DU TAUX DE CHÔMAGE AU 3^E TRIMESTRE QUI ATTEINT



DES EMPLOYEURS GÈLENT OU RÉDUISENT LES EMBauchES PRÉVUES

UN RECU FRANCE DU PIB ENTRE

-9% ET -11%



UNE LÉGÈRE PROGRESSION DE L'INFLATION DE



2021

UN REBOND DU PIB ESTIMÉ AUTOUR DE



UNE INFLATION FAIBLE D'ENTRE



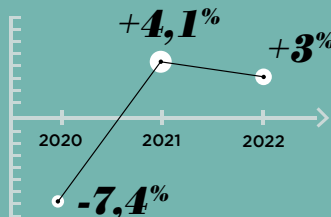
UNE ÉVOLUTION PRÉVISIONNELLE DU SMIC DE



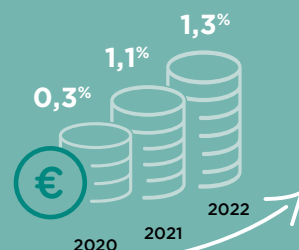
2020 ► 2022

Union Européenne

ÉVOLUTION DU PIB DE L'UE

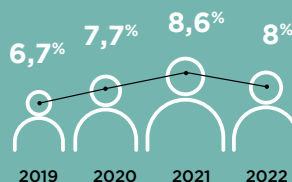


L'INFLATION DANS L'UE



2019 ► 2022

ÉVOLUTION DU TAUX DE CHÔMAGE



AVEC LA CRISE SANITAIRE QUI S'EST VITE TRANSFORMÉE EN CRISE ÉCONOMIQUE, PLUS QUE JAMAIS LA FNTR A ÉTÉ AUX CÔTÉS DES TRANSPORTEURS POUR MIEUX COMPRENDRE ET ANTICIPER L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ. PRÉSENTE, SOLIDAIRE, COMBATIVE, C'EST CELA UNE FÉDÉRATION QUI S'ENGAGE !

Les impacts de la crise Covid 19

Chute de l'activité, désorganisation des flux et hausses des coûts

Alors que les entreprises du secteur n'étaient pas obligées de fermer sur le plan administratif pendant le confinement, du 16 mars au 11 mai, elles ont été tout de même très fortement perturbées dans la mesure où elles dépendent directement du niveau d'activité de leurs clients.

Durant les trois premières semaines du confinement :

- **84 % des entreprises du TRM se trouvaient en arrêt total ou partiel de leur activité** (57 % en arrêt partiel et 27 % en arrêt total) et, en moyenne, il y avait un peu plus de la moitié des camions à l'arrêt.
- **Les chefs d'entreprise estimaient une baisse de 48 % de CA** par rapport à la même période de 2019. Près d'un quart des entreprises (21 %) avait perdu plus de 75 % de CA HT.

En plus de la perte de chiffre d'affaires, le secteur a subi une profonde désorganisation du marché et des déséquilibres importants.

1 Une hausse importante des kilomètres à vide par rapport à la moyenne habituelle.

2 Une augmentation des charges de l'entreprise liées aux coûts directs de l'achat de gel hydroalcoolique, masques et autres équipements.

3 Une hausse des coûts indirects liés à une perte de productivité.

4 Une surcapacité en matière d'offre qui génère une baisse des prix du transport.

En ce qui concerne les charges directes, les chefs d'entreprises, interrogés par la FNTR, estiment qu'elles génèrent **une augmentation de ce poste de 7,4 %**. Ce surcoût varie fortement en fonction de la taille de l'entreprise.

Enfin, il convient d'ajouter les coûts indirects liés à la perte de productivité : allongement des temps de chargement et de déchargement, délais de transport, absentéisme des cas contacts.

POUR CALCULER L'IMPACT EN MATIÈRE DE COÛTS, LE CNR TIEN COMPTÉ DE QUATRE FACTEURS :

- Surcoût des mesures sanitaires
- Versement d'une prime pour les conducteurs en activité durant le confinement
- Effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes journaliers
- Hausse soudaine des parcours à vide

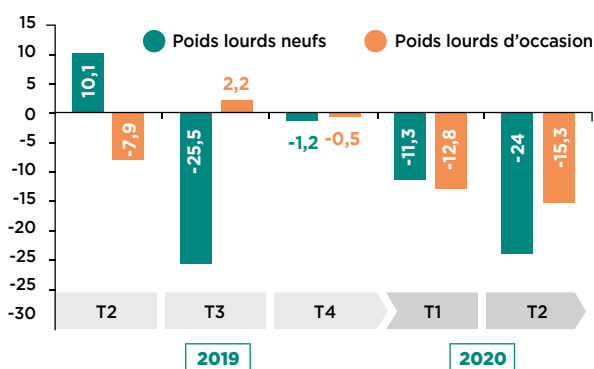
Une entreprise qui aurait subi l'ensemble de ces quatre facteurs enregistrerait alors une inflation du coût de revient, hors gazole, de ses véhicules de + de 6,8 % en 2020.

Autres tendances 2020

DES VENTES DE POIDS LOURDS À LA BAISSE

Au 2^e trimestre, les ventes de poids lourds neufs reculent de -24 %, après -11,3 % au premier trimestre, et de 32 % pour les tracteurs routiers. Le marché des poids lourds était de 8200 ventes, un niveau très bas, loin des 14100 ventes trimestrielles moyennes en 2019. Les ventes de poids lourds d'occasion reculent également de -15,3 %.

► Évolution d'immatriculation* (en %)

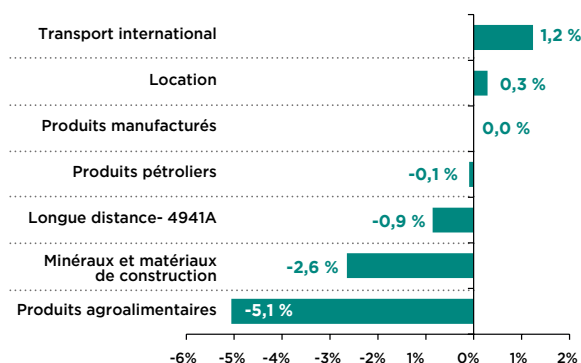


“Le prix du transport des produits agroalimentaires est le plus impacté par la crise sanitaire avec une diminution de -5,6 %”

CHUTE DES PRIX

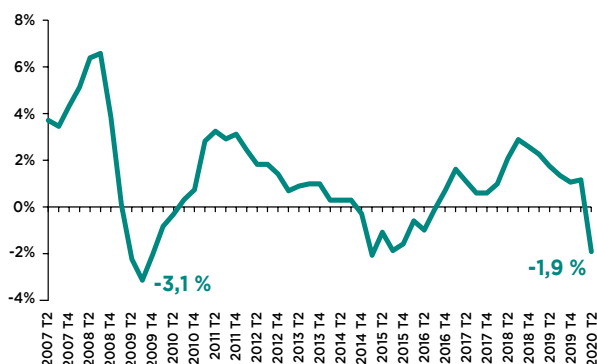
Au 2^e trimestre 2020, le prix moyen du Transport Routier de Marchandises a chuté de -1,9 % par rapport à la même période de 2019. C'est la deuxième baisse la plus importante depuis la crise financière de 2008, (-3,1 %). À noter, l'évolution du prix moyen du TRM ralentit depuis le 3^e trimestre 2018.

► Prix du TRM par type de marchandise transportée* (évolution annuelle, %)



Le prix du transport des produits agroalimentaires est le plus impacté par la crise sanitaire avec une diminution de -5,6 %, (alors même que les prix des produits agroalimentaires augmentaient de +3,3 % sur la même période!). S'ensuit le transport des minéraux et matériaux de construction (-2 %), le transport de longue distance (-0,9 %) et le transport des produits pétroliers (-0,1 %). La tendance est inverse pour le prix du transport à l'international et la location de camion qui sont en légère hausse, respectivement de +1,2 % et +0,3 %.

► Prix du Transport Routier de Marchandises* (évolution annuelle, %)



*Sources: SDES- Ministère de la transition écologique et solidaire.



Et en 2021 ?

Côté fiscalité... quels changements ?

Réforme de la taxe à l'essieu

Les textes relatifs aux **taxes sur les véhicules à moteur vont être entièrement réécrits** afin d'intégrer dans le CGI **une taxe annuelle à l'essieu remplaçant la TSVR** régie par le code des douanes.

- Aussi, le montant de la taxe serait calculé en appliquant un tarif tenant compte de la proportion annuelle d'utilisation du véhicule.

Établissements industriels

La valeur locative des immobilisations industrielles servant de base à la taxe foncière et à la CFE est déterminée selon une méthode comparable basée sur l'application de taux dits « d'intérêt » aux différents éléments de l'établissement.

Le PLF 2021, en son article 4, prévoit la diminution de la valeur locative résultant de la méthode comptable en réduisant de moitié les taux d'intérêts applicables.

- La valeur locative d'un établissement industriel s'obtient en appliquant au prix de revient des deux éléments (valeur d'origine):
 - Un taux d'intérêt de **8 % qui passera à 4 % pour les sols et terrains.**
 - Un taux d'intérêt de **12 % qui passera à 6 % pour les constructions et installations foncières.**

Baisse de la CVAE

La Loi de Finances 2021 prévoit une baisse de la CVAE de 50 % à compter des impositions dues au titre de 2021. Ce texte prévoit également un abaissement du taux du plafonnement de la CET en fonction de la valeur ajoutée. La CVAE serait ainsi réduite de moitié

Baisse du taux du plafonnement de la CET

L'abaissement du taux de plafonnement de la CET en fonction de la valeur ajoutée (PVA) serait ramené de 3 % à 2 % afin d'éviter que tout ou partie du gain pour les entreprises de la baisse de la CVAE et des impôts fonciers ne soit neutralisé par le plafonnement.

GNR

À l'heure où nous écrivons ces lignes, le Projet de Loi de Finances n'est pas encore voté. La FNTR aux côtés d'autres organisations professionnelles a interpellé les sénateurs sur la nécessité d'introduire - au regard des difficultés actuelles liées à la crise économique - un report de la suppression de la ristourne professionnelle sur la TICPE du Gazole Non Routier.

Évolution des coûts de revient

COÛTS SALARIAUX

Le dernier accord de revalorisations salariales conventionnelles a été signé le 30 octobre 2020 entre les organisations professionnelles du Transport Routier de Marchandises (TRM) et les syndicats de salariés. **L'augmentation en linéaire des minimas conventionnels est de 1 % à compter du 1^{er} novembre 2020.**

FRAIS DE DÉPLACEMENT

Le dernier accord de revalorisation des indemnités de frais de déplacement a été signé le 30 octobre 2020 entre les organisations professionnelles du Transport Routier de Marchandises (TRM) et les syndicats de salariés.

La revalorisation de +1 % entre en vigueur au 1^{er} novembre 2020.

MAINTENANCE (ENTRETIEN, RÉPARATIONS, PNEUMATIQUES)

En 2021, les surcoûts d'entretien engendrés par les matériels plus complexes des véhicules neufs de norme EURO VI ainsi que ceux des camions aux nouvelles énergies alternatives (GNV, bioGNV) continueront de croître. Au cours des 3 dernières années, les coûts de maintenance ont fortement augmenté (+1,8 % en 2019 et +1,7 % en 2020). De même, il est estimé que les coûts d'entretien, notamment préventifs et de l'obligation d'équipement de certains véhicules en période hivernale, augmenteraient de manière significative.

En 2021, les frais de maintenance pourraient donc augmenter de +1,7 %.

PÉAGES, INFRASTRUCTURES

La hausse des tarifs des péages autoroutiers proposée par les sociétés concessionnaires à l'État sera connue en détail à la fin du mois de décembre 2020. Ces 5 dernières années, les tarifs des péages autoroutiers de sociétés « historiques » et « nouvelles » pour les camions de classe 4 ont augmenté en moyenne de 1,4 % par an. **En 2021, on estime la hausse des coûts de péages autour de sa moyenne à long terme de +1,4 %.**

MATÉRIEL ROULANT - INVESTISSEMENT

En 2021, la hausse des coûts liée à la détention du matériel roulant demeurerait dans la moyenne des trois dernières années (+1 %). Les coûts de renouvellement et de financement de matériels liés à la sécurité et aux outils de communication équipant les véhicules s'accroîtraient par ailleurs. Les dépenses d'investissement en véhicules neufs roulant aux énergies alternatives (GNV, bioGNV) continueront de croître. **Le surcoût à l'achat se situe entre +30 % et +40 % par rapport à un camion diesel Euro VI.**

CHARGES DE STRUCTURES ET AUTRES COÛTS INDIRECTS DE GESTION

Ce poste inclut principalement les coûts salariaux du personnel salarié sédentaire, auxquels s'ajoutent les frais de structures, comme la taxe foncière, les assurances, les loyers, les frais informatiques, les frais de facturation, etc. Au deuxième trimestre 2020, le prix de production des services français aux entreprises françaises augmente de 0,5 % par rapport à la même période de l'année précédente. **En 2021, la hausse moyenne des charges de structures pourrait être d'au moins 0,5 %, soit une hausse égale à celle de 2020.**

Nouvelles obligations

SIGNALISATION

À compter du 1^{er} janvier 2021 est introduite l'obligation de porter de manière visible une signalisation matérialisant la position des angles morts (inscrite à l'article L. 313-1 du code de la route). Cette obligation s'applique à tous les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.





ÉQUIPEMENTS HIVERNAUX

Le décret n°2020-1264 du 16 octobre 2020 introduit l'obligation d'équipements de certains véhicules en période hivernale. Ce décret détermine les périmètres et les équipements nécessaires en fonction des véhicules concernés.

LES PRINCIPALES INQUIÉTUDES DES TRANSPORTEURS

Selon la dernière étude économique de la FNTR, les 4 principales difficultés identifiées sont les suivantes :

1

La concurrence déloyale

2

L'incertitude sur l'avenir

3

Des prix à la baisse

4

Des retards de paiements

Trophées EVE

4 adhérents récompensés!

MARDI 6 OCTOBRE 2020, S'EST TENU LE RENDEZ-VOUS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE ÉCO-RESPONSABLES, ÉVÉNEMENT ANNUEL ORGANISÉ DANS LE CADRE DU PROGRAMME EVE (ENGAGEMENTS VOLONTAIRES POUR L'ENVIRONNEMENT), AVEC POUR THÉMATIQUE: « LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE: UNE OPPORTUNITÉ POUR SORTIR DE LA CRISE ».

L'occasion de récompenser onze entreprises, pour leurs actions en faveur de la transition énergétique et écologique.

Dans le secteur du TRM, quatre entreprises adhérentes à la FNTR ont reçu un Trophée EVE: le groupe Lahaye Global Logistics, XPO, Salva (Unostra) et les Transports Dufeu, pour leurs investissements et leurs efforts constants sur tous les axes d'actions.

Ces trophées honorent les entreprises du programme qui ont réalisé des actions innovantes, construit des coopérations durables avec d'autres acteurs, obtenu des progressions importantes en termes de réduction d'émissions de GES ou atteint un niveau de performance environnementale élevé sur la période considérée.

De nombreux professionnels, chargeurs, commissionnaires de transport, grossistes, transporteurs de marchandises et de voyageurs, ou collectivités territoriales – tous désireux de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques de leurs activités – ont assisté aux tables rondes ainsi qu'aux prises de parole de chefs d'entreprise qui se sont engagés à relever le défi de la transition énergétique et écologique dans le secteur du Transport Routier et de la Logistique.

Le programme EVE a permis de sensibiliser près de 3 000 établissements grâce à la mobilisation des organisations professionnelles (FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF, AUTF, CGI).



Les lauréats adhérents de la FNTR



MEILLEURE PROGRESSION*

Transports Dufeu Atlantique pour l'entreprise de transport de marchandises – 24,6 % de réduction des émissions (gCO₂/km) sur 3 ans.

* (en % de gain d'émissions de GES)



MEILLEURE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Transports Salva (Unostra) pour l'entreprise de transport de marchandises de moins de 50 salariés.



MEILLEURE COOPÉRATION ENTRE ACTEURS

XPO Logistics en partenariat avec Franprix, Ports de Paris, la mairie de Paris, la région Île de France et Voies Navigables de France (VNF) pour leur Solution logistique urbaine fluviale.



L'ACTION LA PLUS INNOVANTE

Lahaye Global Logistics pour l'optimisation d'une liaison combinée rail-route et d'un ensemble tracteurs / semi-remorques / flats pour le transport de voussoirs (transport exceptionnel).

LE CRM OUTIL DE CROISSANCE ET LEVIER DE VOTRE DIGITALISATION

L'amélioration de la productivité, la sécurité et la rentabilité des opérations de transport sont des enjeux majeurs pour tous les dirigeants d'entreprises du TRM. Selon le cabinet Capgemini Consulting, les entreprises qui réussissent leur transition numérique sont 26 % plus rentables que les autres. Alors si votre équipe commerciale en est encore à partager des fichiers Excel pour gérer le pipeline commercial, surveiller les prospects et générer des ventes, il est peut-être temps de se poser les bonnes questions !

Le transport est le dernier maillon de la supply-chain. Votre problématique est double : **satisfaire vos clients et les clients de vos clients.**

Éditeur et intégrateur français depuis 20 ans, INES CRM propose une plateforme SaaS collaborative, ouverte et mobile, au service du développement commercial et du parcours client dédiée aux sociétés du Transport et de la logistique. En 2020, INES CRM devient partenaire FNTR, avec pour objectif de

proposer à ses 5 000 adhérents une plateforme de gestion de leur relation client dédiée à leur développement commercial.

Favoriser le développement des ventes et l'élargissement des services aux clients, faciliter les échanges entre les équipes terrains et sédentaires, optimiser le suivi des portefeuilles d'affaires, identifier des marchés cibles... le CRM est la solution qui vous permet d'aligner les objectifs commerciaux et marketing pour assurer un retour sur investissement de vos actions et personnaliser chaque étape de votre relation client. Du contact commercial au dossier transport vous unifiez l'ensemble du processus dans une application unique.

Découvrez l'offre INES for Transport et bénéficiez d'une remise spéciale adhérents FNTR, rendez-vous sur www.inescrm.fr !

ines CRM FOR
an efficy company •  **TRANSPORTS**



**CENTRALISEZ, EXPLOITEZ VOS DONNÉES
CLIENT ET RENFORCEZ LES RESULTATS
DE VOTRE ENTREPRISE.**



Carcept Prev lance une nouvelle garantie "Protection Maladies Redoutées"

OFFRIR AUX ENTREPRISES DU TRANSPORT LA POSSIBILITÉ D'ACCOMPAGNER LEURS SALARIÉS LORS D'UN BOULEVERSEMENT SOCIAL, PSYCHOLOGIQUE ET PARFOIS FINANCIER PROVOQUÉ PAR LE DIAGNOSTIC D'UNE AFFECTION DE LONGUE DURÉE (ALD), TEL EST LE BUT DE PROTECTION MALADIES REDOUTÉES, UNE GARANTIE INNOVANTE PROPOSÉE DEPUIS SEPTEMBRE 2020 PAR CARCEPT PREV.

Plus de dix millions de Français souffrent aujourd'hui d'une Affection Longue Durée (ALD), soit deux fois plus qu'il y a vingt ans. Et parmi ces millions de personnes atteintes, la proportion d'actifs ne cesse d'augmenter. La gravité et le caractère chronique de ces affections nécessitent un traitement prolongé et des thérapies souvent coûteuses, c'est pourquoi ces ALD sont considérées comme des maladies « redoutées ». Partant de ce constat et de sa légitimité d'assureur d'intérêt général, Carcept Prev a souhaité offrir aux entreprises la possibilité de renforcer leur prévoyance collective avec la garantie Maladies Redoutées.

ANTICIPER SUR LA MALADIE

Selon l'option choisie par l'entreprise, le contrat pourra couvrir les cancers, les AVC, les maladies coronaires (crises cardiaques), les insuffisances rénales terminales, les greffes et la sclérose en plaques. Dans la mesure où 40 % des cancers et 80 % des accidents vasculaires cérébraux (AVC) sont évitables, Protection Maladies Redoutées offre aux salariés, dès sa souscription, une démarche d'information et de prévention.



ACCOMPAGNER LE SALARIÉ DU DIAGNOSTIC JUSQU'À LA RÉMISSION

La garantie inclut le versement d'un capital au salarié, libre d'utilisation, lors de la reconnaissance d'une ALD couverte par le contrat. Ce capital pourra notamment être utilisé pour rembourser un éventuel prêt, adapter le logement, etc.

Au-delà de la couverture de l'impact financier de la maladie, c'est au niveau de l'accompagnement

médico-social, disponible à chaque étape, du diagnostic à la rémission, que se distingue Protection Maladies Redoutées: information sur la pathologie et les traitements associés, soutien psychologique pour notamment prévenir la dépression, l'isolement, aide au suivi médical et jusqu'à l'aide au retour à l'emploi.



Le BioGNV, la solution pour la décarbonation des transports

Depuis de nombreuses années, les transporteurs routiers ont diminué leur empreinte carbone en se formant massivement à l'éco-conduite et en optimisant les flux logistiques. Pour poursuivre la décarbonation déjà engagée et pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par le gouvernement, les transporteurs ont le choix entre plusieurs carburants alternatifs. **Le BioGNV, version renouvelable du gaz naturel véhicules (GNV), s'inscrit comme la solution, permettant plus de 80 % de réduction des émissions de CO₂ par rapport à un véhicule diesel.**

LE BIOGNV PERMET PLUS DE 80 % DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ PAR RAPPORT À UN VÉHICULE DIESEL.

Les solutions électriques et hydrogènes sont souvent présentées comme la meilleure alternative car elles présentent l'avantage majeur de n'émettre aucun polluant local. En revanche, leur impact sur la planète est loin d'être négligeable et dépend en partie du mix énergétique qui les alimente. Les analyses du cycle de vie (ACV) mesurent la réalité des émissions de CO₂ d'un véhicule, en incluant la fabrication et le recyclage du véhicule mais aussi la production du carburant. En ACV, d'après une étude de l'institut public IFP Energies Nouvelles, le BioGNV présente un bilan carbone identique à celui de la mobilité électrique sur de nombreux segments, et ce, même avec le mix électrique français peu carboné.

À présent, étudions un cas extrême, mais correspondant à un besoin réel de la profession : j'ai besoin de transporter 30 tonnes. Le plus gros camion électrique existant ne peut pas charger plus de 20 tonnes (avec une autonomie de... 180 km), tandis que les camions diesel ou GNV peuvent aller au-delà de 30 tonnes (avec une autonomie pouvant aller jusqu'à 1200 km). Par ailleurs, 20 minutes suffisent pour les avitailler et ils peuvent donc tourner en 3x8.

Le recours à la mobilité électrique nécessite donc, pour ce besoin, plus de camions et plus de trajets alors que les efforts mis en place par les transporteurs ont précisément consisté à optimiser les flux logistiques. L'impact sur la planète est loin d'être neutre.

La décarbonation du transport routier ne peut pas reposer uniquement sur l'énergie utilisée mais également sur l'optimisation des flux : ce sera un savant mix des deux. Et dans cette équation complexe, le BioGNV est la solution disponible qui répond, à moindres coûts, à une large gamme des enjeux des transporteurs.





LE POMPISTE MOBILE

Un pompiste mobile 3.0 *au service de votre business*

Depuis bientôt 3 ans, Gaston sillonne les routes d'Île-de-France pour livrer du carburant aux particuliers et aux professionnels. Fondée par Tanneguy de Drouas, cette start-up a le vent en poupe sur ce nouveau marché.

Fort de son expérience en tant que gestionnaire de services automobiles et de parkings, Tanneguy constate en 2016 que les stations-services disparaissent les unes après les autres. Les particuliers souffrent de la pénurie de l'offre tandis que les professionnels font face aux fraudes et à une perte de temps considérable qui impacte la productivité de leurs entreprises.

En 2020, un chauffeur routier de fret régional perd en moyenne 2h par semaine à faire le plein de son poids lourd. Une perte de temps pour lui, une perte d'argent pour son employeur. Pour y remédier, Gaston intervient principalement auprès des transporteurs et des logisticiens et leur propose un service sécurisé, fiable et économique. Une véritable station mobile connectée qui permet d'être livré en carburant à l'endroit où sont stationnés les véhicules, sans contact et en payant directement en ligne ou par virement.



Pour optimiser au maximum la gestion de chaque flotte, Gaston met à disposition des entreprises une plateforme dédiée, premium et personnalisable qui permet de suivre et contrôler les commandes et la consommation de chaque véhicule.

Confier sa flotte à Gaston, c'est l'assurance d'observer une baisse de consommation de carburant de 8 à 10 % dès les premiers mois et de bénéficier d'un gain de productivité de plusieurs heures par mois par salarié, tout en réduisant très significativement l'empreinte carbone de l'entreprise.



**RETROUVEZ TOUS LES SERVICES
GASTON en Île-de-France,
en Rhône-Alpes et prochainement
dans d'autres régions de France.**



Le véhicule autonome, quel avenir dans le secteur du TRM ?



Le 27 janvier 2020, un rapport d'étape décryptant l'impact du véhicule autonome sur l'emploi, les compétences et la formation dans le secteur du Transport Routier de Marchandises, a été officiellement publié. Remis en avant-première lors du salon Solutrans à Anne-Marie Idrac, Haute représentante pour le développement des véhicules autonomes, ce texte présente les principaux enjeux et évolutions qu'entraînera une automatisation croissante des véhicules industriels.

L'arrivée sur les routes françaises du camion dit « autonome » permettrait à la fois de rendre plus attractifs les différents métiers du secteur, mais aussi de les rendre plus sûrs, selon Jean-Yves Astouin, Président de la FNTR PACA, ayant co-présidé les travaux. À cela s'ajouteraient un gain de productivité évident (avec une circulation 24 heures sur 24) et le maintien d'un niveau fort de performance sociale, environnementale et économique.

Mais avant la mise en place d'une automatisation totale (de niveau 5, ne nécessitant aucune intervention humaine), certaines interrogations phares restent en suspens. Au-delà des limites technologiques actuelles, subsistent en effet de véritables problèmes d'ordre juridique et

assurantiel, de même en ce qui concerne le modèle de partage de la route. Voilà pourquoi « *Les conducteurs routiers ont encore de beaux jours devant eux* » surenchérit Jean-Yves Astouin. Un message qui se veut fort et rassurant, à l'heure où la profession se montre particulièrement tendue – à juste titre – sur la question de l'emploi.

Pour l'heure, notons, depuis peu, l'arrivée des camions semi-automatisés de niveau 2 sur le sol français, après un développement réussi outre-Atlantique. Et, dans la foulée, constructeurs et équipementiers commencent déjà à investir pour le camion autonome de niveau 4. À suivre d'ici à peine dix ans ! Une montée en puissance qui devra s'accompagner d'une adaptation réglementaire, sociale et pédagogique, en présence de l'ensemble des acteurs de la filière : constructeurs, industriels, utilisateurs, représentants du monde de l'éducation et de la formation, représentants des salariés, partenaires sociaux, législateurs, etc.

Transports autonomes : les différents niveaux

-  **NIVEAU 0**
aucune automatisation
-  **NIVEAU 1**
assistance au conducteur
-  **NIVEAU 2**
automatisation de fonctions combinées
-  **NIVEAU 3**
conduite autonome limitée
-  **NIVEAU 4**
conduite autonome complète sous conditions
-  **NIVEAU 5**
conduite 100 % autonome, sans l'aide de conducteur, quelles que soient les circonstances





PAR- TAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



IL ÉTAIT UNE FOIS





La régie publicitaire partenaire des transporteurs



Bénéficiez d'une nouvelle **source
de revenu** en collaborant avec Adriver :



Grâce aux campagnes
rémunérées que nous
vous proposerons...



...sur un support disponible
aussi pour votre propre
communication...



...avec en prime le
remboursement du
tracking de vos véhicules !

Nos derniers annonceurs



MONOPRIX



www.adriver.co

transporteurs@adriver.co

COVID : retour d'expérience sur la période mars-juin 2020

"Évaluer, savoir reconnaître de bons résultats mais surtout ne pas en rester là, anticiper, et préparer l'avenir"

L'ANNÉE 2020 N'AURA DÉFINITIVEMENT PAS ÉTÉ UNE ANNÉE COMME LES AUTRES. DÈS LE MOIS DE MARS, LA FRANCE ENTRAÎNÉ DANS UNE PÉRIODE INÉDITE DE CONFINEMENT QUI ALLAIT DURER JUSQU'AU 11 MAI DANS SA VERSION LA PLUS STRICTE.

D'un coup, d'un seul, le pays s'est arrêté... enfin presque! Car **certaines missions sont si essentielles à la vie, qu'elles doivent nécessairement perdurer pour que la société elle-même perdure.** Celles des soignants bien entendu mais aussi celles de tous ceux que l'on a appelé les « soldats de la 2^e ligne » dont **les transporteurs routiers de marchandises font évidemment partie.**

Et ils n'ont jamais failli à leur mission. Pourtant les conditions dans lesquelles ils ont dû les réaliser ont été dures, très dures même. Sur le terrain bien sûr entre la fermeture des aires de repos, des restaurants, les conditions d'accueils, etc. mais aussi au sein même des entreprises, se battant pour leur survie, avec des flux désorganisés qui ont renchéri les coûts alors même qu'une pression sur la baisse des prix était exigée par ailleurs.

La FNTR a dû se battre à leurs côtés sur tous les sujets, les informer, porter leurs demandes bien légitimes, alerter les pouvoirs publics. Dès avant le 17 mars, une cellule de crise a été mise en place, coordonnée sur l'ensemble du territoire grâce au réseau unique de la Fédération.

Cette crise nous a beaucoup appris, comme toute crise, et nous avons eu à cœur d'en dresser le bilan, les perspectives. Aussi, dès le mois de septembre, la Fédération a sollicité l'ensemble de ces professionnels dans le cadre d'une enquête intitulée "Retour d'expérience sur la période mars-juin 2020."

Parmi les réponses, plus de 700, les adhérents ont d'abord exprimé **une grande satisfaction quant au travail accompli en soulignant le caractère adapté des actions menées.** C'est tout d'abord l'accès à une information de qualité, et en temps réel, qu'ils ont jugé à 96 % utile voire très utile. C'est, selon eux, le premier bénéfice du soutien de la Fédération pendant la crise et ce, quelle que soit la taille de l'entreprise.

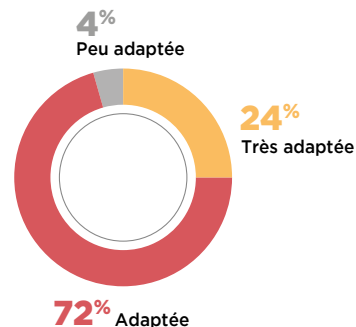
L'enquête a également démontré **la solidarité des professionnels entre eux** : 71 % déclarent avoir eu des échanges avec leurs pairs pendant cette période.

L'enquête quantitative a ensuite été complétée par une série d'entretiens avec des adhérents, de toute taille, aux activités diverses et situés partout en France. S'ils confirment le satisfecit général en matière d'accompagnement de la Fédération, ces entretiens ont permis d'**affiner des axes de progrès, tout en faisant émerger des idées nouvelles.**

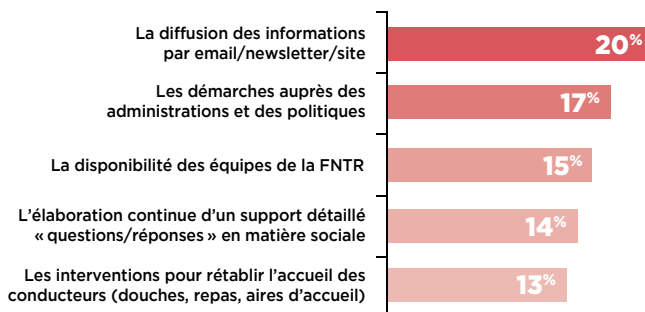
Car c'est bien de cela dont il s'agit! Évaluer bien sûr, savoir reconnaître de bons résultats mais surtout ne pas en rester là, anticiper, et préparer l'avenir.

Et la réalité aura démontré la pertinence d'une telle démarche avec une nouvelle période de confinement depuis fin octobre. Nous étions tous un peu plus prêts, ensemble pour affronter ces temps difficiles.

96 % des entreprises estiment que la fréquence des informations délivrées a été adaptée voire très adaptée



Quelles actions du réseau FNTR vous ont été le plus utiles ?



La FNTR lance la Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises

Retour sur une 1^{ère} édition réussie !



DU 28 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE 2020, PARTOUT EN FRANCE, DES ENTREPRISES ADHÉRENTES DE LA FNTR ONT OUVERT LEURS PORTES AUX DÉCIDEURS POLITIQUES LOCAUX ET NATIONAUX, AFIN DE MIEUX FAIRE CONNAÎTRE LA RÉALITÉ DE CE SECTEUR ET LE SERVICE RENDU AU QUOTIDIEN PAR CETTE PROFESSION À LA NATION.

La reprise de l'activité étant encore tendue, suite à une crise sanitaire qui dure, il s'agissait de mettre en lumière les problématiques spécifiques du secteur :

- en matière de compétitivité dans un contexte de concurrence européenne très forte ;
- de valoriser ses engagements notamment en matière de transition énergétique. Pour rappel, les camions ne représentent que 6 % des émissions totales de CO₂ en France et 1 % des particules fines pour près de 90 % des marchandises transportées ;
- de porter la nécessité d'une véritable politique des transports routiers qui ne se résume pas à la hausse continue de sa fiscalité.

En tout et pour tout, une quarantaine d'événements ont eu lieu sur l'ensemble du territoire. Des Hauts-de-France à la Nouvelle-Aquitaine, en passant par le Grand-Est, la Bourgogne-Franche-Comté, l'Île-de-France, l'Auvergne-

Rhône-Alpes, l'Occitanie, la Bretagne, sans oublier les Pays-de-la-Loire (qui ont par ailleurs organisé une série de visites dans le cadre de l'opération inédite « INVITE TON MAIRE »), ce sont ainsi près de cent élus locaux et régionaux, en plus des institutionnels, qui ont répondu présent à l'invitation des transporteurs.



RETOUR SUR CETTE SEMAINE
EN VIDÉO SUR :
→ WWW.FNTR.FR
ESPACE-PRESSE/ACTUALITÉS-AGENDA



Votre réseau de communication privé avec couverture illimitée !

Grande facilité
d'utilisation

LTE (4G)

LTE Tracking
Logiciel de
suivi de flotte

Accédez à une couverture sans limites avec les réseaux LTE (4G) et 3G des opérateurs mobiles et bénéficiez des fonctionnalités évoluées de la radiocommunication professionnelle (appel instantané & de groupe). Conforme au Règlement Général de Protection des Données (RGPD).

IP503H

Portatif LTE
(Existe en mobile)

IP730D

Portatif hybride
LTE et PMR

ICOM
RADIOCOMMUNICATION



+33 (0)5 61 36 03 03



radioLTE@icomfrance.fr



www.radioLTE.fr



**EXPERT DANS LE TRAITEMENT
DES DONNÉES SOCIALES**

www.pgh.fr



**LE LOGICIEL
DE GESTION DES HOMMES
ET DES DONNÉES SOCIALES**

NOTRE SAVOIR-FAIRE

> Un service de traitement
par internet pour vous faciliter
la gestion sociale.

> Le conseil et la vente
du logiciel TIMS au niveau
adapté pour votre exploitation.

EXPLOITEZ VOS DONNÉES DISQUE, CARTE OU UEV DU MONDE ENTIER !

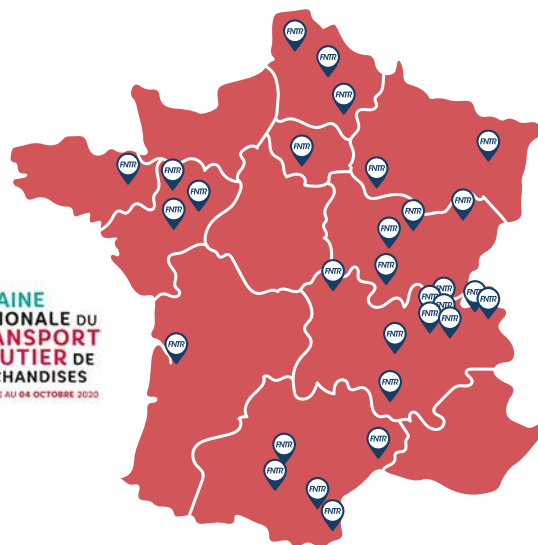
- **GÉRER**
les heures de vos conducteurs
- **TÉLÉCHARGER**
les données carte et véhicule
- **ANALYSER LES DISQUES**
- **VISUALISER ET EXPLOITER**
les données sociales
- **STOCKER LES DONNÉES**
sur un serveur sécurisé
- **CONTRÔLER LES INFRACTIONS**
aux législations européenne et nationale
- **CONSULTER**
les rapports d'activités de
vos conducteurs et de vos véhicules



Tél. 04 77 53 09 38 | 11 rue Louis Blanchard, 42290 SORBIERS | Contact : David GRANDRIEUX | 06 14 55 41 81 | david.grandrieux@pgh.fr

Des transporteurs mobilisés !

FNTR Hauts-de-France / Nord Pas-de-Calais



TRANSPORTS BRAY ET SOGARPAC

Jeudi 1^{er} octobre, la FNTR Pas-de-Calais a reçu la visite de Madame Nathalie Gheerbrant, Vice-Présidente de la Communauté Urbaine et adjointe au Maire d'Arras, par ailleurs conseillère régionale. Deux visites d'entreprises ont eu lieu : une au sein des Transports Bray, l'autre au sein des Transports Sogarpac. L'occasion, au passage, de remercier la Communauté Urbaine qui, lors du premier confinement au printemps dernier, avait ouvert un parking et offert des commodités aux conducteurs routiers pour maintenir l'activité des entreprises, tout en garantissant l'approvisionnement des Français. Heureux de cette rencontre, Sébastien Rivéra, Secrétaire Général de la FNTR Pas-de-Calais, témoigne : « Je pense qu'il faudra refaire cette Semaine du TRM, que celle-ci devienne un événement annuel. » Le succès a en effet été tel que cette 1^{re} édition s'est vue prolongée de quelques jours, les Transports Bray ayant reçu plusieurs jours après la visite de Monsieur Xavier Bertrand, Président de la Région Hauts-de-France, et les Transports Sogarpac celle de Monsieur Bruno Duvergé, Député de la première circonscription du Pas-de-Calais.



Retrouvez l'interview complète de Sébastien Rivéra sur : www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda



FNTR Auvergne-Rhône-Alpes / Savoie



TRANS'ALP SERVICES ET MEGEVAND FRÈRES

Dans le cadre de cette 1^{ère} Semaine du TRM, **Stéphane David, gérant de l'entreprise Trans'Alp Services**, a ouvert ses portes le jeudi 1^{er} octobre 2020. « Nous avons profité de cet événement pour faire découvrir le fonctionnement mais aussi l'intérêt de notre Pôle Ecologistique à nos 80 invités, principalement constitués de politiques, d'entreprises, de clients, de prospects, et de divers partenaires. À l'arrivée, tous ont manifesté un réel intérêt, pour ne pas dire enthousiasme, à l'égard du métier de transporteur. Une adhésion totale. Les politiques qui étaient présents, notamment, ont immédiatement compris les enjeux d'un tel projet. »

Non loin de là, **Pascal Megevand, de l'entreprise Megevand Frères**, précise sur la manière dont cette journée s'est orchestrée : « Le plus important est que chacun s'investisse, surtout en local. Tout part du local. Si nous devons donner un conseil, c'est vraiment celui-là. Se tenir près de ses élus locaux. C'est le meilleur relais que l'on puisse avoir. Et c'est en ce sens que la Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises est une excellente initiative. »



Retrouvez les 2 interviews complètes ici : www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda

FNTR Île-de-France

ENTREPRISE TRANSPORTS PREMAT

« Lors de la Semaine Nationale du TRM créée par la FNTR, le préfet ainsi est venu nous rendre visite sur notre site du Plessis-Pâté (91). Cette visite a été l'occasion de rappeler l'engagement de notre transition énergétique en présentant nos camions qui roulent au gaz. Les camions ne représentent que 6 % du CO₂ émis en France pour 89 % des marchandises transportées. »

En présence de Fabrice Le Saché, Porte-parole et Vice-Président du MEDEF : « Avec la FNTR aux côtés du groupe PREMAT (518 salariés) pour soutenir la filière du Transport Routier de Marchandises. Secteur stratégique qui a répondu présent pendant le confinement. De nombreux points abordés : le secteur du transport a subi de nombreux tours de vis fiscaux. Il faut protéger nos TPE/PME. Maîtriser la chaîne logistique est une question de souveraineté (90 % des flux par route). Le MEDEF très attentif aux arbitrages budgétaires pour le secteur. »



FNTR Occitanie

TRANSPORTS EYCHENNE



Les transports Eychenne ont été visités par la députée Sandrine Mörch, qui a pu les entendre sur les principales mesures qu'ils souhaiteraient voir mises en place, notamment, une aide à la conversion écologique des véhicules. Cette visite était aussi l'occasion pour Madame Mörch de s'immerger dans la vie d'un conducteur en montant à bord d'un ensemble routier afin de s'imprégner au mieux des conditions de travail. Le dirigeant confie que la députée « a remercié les salariés pour leur implication et leur courage pendant la période de confinement en soulignant le rôle essentiel de notre profession » et a même « assuré de relayer nos demandes à l'Assemblée Nationale lors de la séance des questions au Gouvernement. »

FNTR Occitanie

TRANSPORTS RUIZ

« Nous souhaitons exprimer notre gratitude à tous les visiteurs qui sont venus à la journée portes ouvertes des TRANSPORTS RUIZ à Castelnaudary pour la semaine du Transport Routier de Marchandises et les remercier d'avoir partagé cette belle journée ensoleillée avec nous. Nous tenons à remercier : Mme Robert Mireille, Député de la 3^e circonscription de l'Aude, Mme SIOT Isabelle, Maire du Mas Saintes Puelles, Mr Maugard Patrick, Maire de Castelnaudary, Mr Guiraud Philippe : Adjoint au maire de Castelnaudary, Mme Connac Laura : Assistante formation à l'Aftral, Mme Oliveirinha Fatima, Mission locale de Castelnaudary, notre fournisseur MAN, pour la démonstration du nouveau tracteur MAN, ainsi que la FNTR Occitanie bien sûr ! Notre objectif était de faire connaître les divers métiers du secteur, comment est organisée une PME de Transport Routier de Marchandises, comment ils travaillent à une meilleure prise en compte de la RSE, quels efforts en faveur de l'environnement sont faits au quotidien. »
Françoise Gleize, FNTR Occitanie





Des élus qui soutiennent le secteur

FNTR Bourgogne-Franche-Comté

Josiane Corneloup, Députée de Saône-et-Loire : « Un grand merci à Jean-François Cassier, PDG des Transports Cassier, à Philippe Demonteix, Délégué Régional Bourgogne, qui m'ont très chaleureusement accueillis vendredi pour une formidable visite de l'entreprise fondée par Alain Cassier, le père de Jean-François, en 1981. Les Transports Cassier emploient aujourd'hui 700 personnes dans de nombreux sites en France. Le transport routier est un moteur essentiel de notre économie. Sans lui, il n'y a pas d'acheminement possible des marchandises. La France compte dans ce secteur des entreprises leaders au sein de l'UE. Nous devons veiller à ne pas saper leur compétitivité en les laissant de charges supplémentaires. »

Jean-Marie Sermier, Député du Jura (visite de l'entreprise Bergelin) : « J'ai répondu à l'invitation de la Fédération Nationale des Transports Routiers en Franche-Comté qui organisait ce jeudi à Gray, en présence de la Préfète, de mes



collègues Députés de Haute-Saône et de nombreux élus locaux, une visite d'une très belle entreprise, les Transports Bergelin, puis une rencontre au pôle « routier » du Lycée Fertet, qui forme notamment les futurs chauffeurs routiers. J'y ai rencontré des jeunes motivés, fiers de leur futur métier. Le taux d'embauche à la sortie du lycée est de... 100 % ! Clairement, un exemple à suivre dans notre région. »

Fadila Khattabi, Députée de la Côte-d'Or (visite des entreprises Logivia et Régis Martelet) : « Comme je l'ai fait pendant le confinement, cette visite me permet de rendre à nouveau hommage à

des entreprises et salariés qui se sont fortement mobilisés pendant la crise sanitaire. Ils peuvent être fiers. J'ai été impressionnée par l'implication des dirigeants dans le dialogue social et pour le bien-être au travail de leurs salariés. J'ai bien senti une inquiétude des transporteurs face aux exigences légitimes de nos concitoyens d'une excellence environnementale et d'une préservation de la santé. Au moment où les débats viendront, nous pourrions tenir compte de vos attentes. Notamment pour donner du temps dans la transition : on ne renouvelle pas si facilement une flotte. »



FNTR Grand-Est



Martine Wonner, Députée du Bas-Rhin (visite de l'entreprise Nuss et fils) : « À l'occasion de la Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises, organisée par la FNTR, j'étais invitée à visiter l'entreprise NUSS Location à Ostwald, accueillie par son Président Georges Charpentier. L'occasion d'une franche discussion avec les professionnels de ce secteur si décriés en cette période de prise de conscience écologique et pourtant incontournable pour le bon fonctionnement de notre économie. C'est avec du bon sens que nous trouverons l'équilibre entre ces deux impérieuses nécessités ! Au programme de nos échanges : la compétitivité des routiers français dans un contexte de concurrence européenne très forte, la transition énergétique bien sûr et les revendications du secteur en termes de fiscalité. Je remercie Georges Charpentier pour son accueil mais aussi Michel Chalot et Martine Bensa, respectivement Président et Secrétaire Générale de la FNTR Alsace. »

FNTR Hauts-de-France

Jean-Claude Leclabart, Député de la Somme (visite des Transports Dubacque): « Dans le cadre de la Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises, et suite à l'invitation de Mme Mascré de la FNTR Hauts-de-France, je me suis rendu dans les locaux des Transports Dubacque. Avec son dirigeant Mr Sarr, nous avons évoqué les problématiques et les axes d'améliorations pour la filière. Ravi de cette visite, qui m'a permis de connaître l'entreprise et ses futurs projets structurants et innovants. »

Charlotte Parmentier Lecocq, Députée de la 6^e circonscription du Nord:



« J'ai rencontré les équipes de l'entreprise de transport LOAD Transports située à Fretin. Nous avons échangé: des conséquences économiques liées au confinement, de leurs actions en faveur de l'environnement avec l'achat de véhicules au gaz naturel, de la formation et l'apprentissage. Je remercie Jean-Luc Dejode, dirigeant de LOAD et président de la FNTR - Fédération Nationale des Transports Routiers Nord, son épouse Corinne, Olivier Arrigault, secrétaire général de la FNTR Nord et l'ensemble des équipes pour leur accueil. Merci également aux chauffeurs qui ont été mobilisés durant le confinement. »

FNTR Pays de la Loire

Prolongation de la Semaine du TRM avec Bruno Retailleau, Sénateur de la Vendée (23 octobre)
Riches échanges sur le rôle et les enjeux du transport routier.



La presse en parle !

LA FNTR, QUI A À CŒUR DE PORTER CHAQUE JOUR LA VOIX DE LA PROFESSION, SE FÉLICITE DES NOMBREUSES RETOMBÉES MÉDIATIVES LIÉES À CETTE 1^{ÈRE} SEMAINE DU TRM, AU BILAN PLUS QUE POSITIF.

ouest
france

30/09/2020

PAYS DE LA LOIRE

Visites des Transports Rautureau, Loiseau et Bourasseau: « Les Transporteurs routiers à la rencontre des élus ».

le dauphiné

28/09/2020

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Visite de l'entreprise Transports GARDON à SARRAS
« Réunion des acteurs du transport en présence de la députée Michèle Victory »

l'Officiel
des transporteurs

09/10/2020

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Visite de l'entreprise Transports LOGIVIA et Régis-Martelet: « Un moment de pédagogie pour députés »

L'Est éclair

13/10/2020

GRAND EST

« Le transport routier crée de l'emploi »

La FNTR remercie: Transports Cœur, Load Transport, Dubacque, Transports Bray, Transports Sogarpac, TVE Logistique, Transports Ruiz, Transports Eychenne, Transports Venetrans, Nuss & Fils, Transport TCP, Bergelin, Logivia, Régis Martelet, TC Transport, Transports Cabaille, Le Guevel, Transports Jolival, Transports Gillois, Transports Boomerang, Transports Gardon, Transports Yzeuriens, Transports Premat, Megevand Frères, Trans'Alp Services, Feuillet, Transports Pacquelet, Transports Muller, Transports Masnada.

Soutenir encore et toujours les transporteurs

LE 28 OCTOBRE, LA NOUVELLE EST TOMBÉE, LA FRANCE SE RECONFINE. UN RECONFINEMENT UN PEU DIFFÉRENT, AVEC DES ÉCOLES OUVERTES ET UNE ACTIVITÉ MOINS RALENTIE MAIS UN RECONFINEMENT TOUT DE MÊME.

La FNTR avait alerté les pouvoirs publics, il fallait être prêt. Force est de constater qu'en ce qui concerne les conditions de travail des conducteurs, rien n'avait été anticipé malgré nos demandes répétées. Une nouvelle fois, des douches et des toilettes indisponibles, des restaurants fermés, des conducteurs obligés de manger des repas froids, dans leur camion... Et les troupes sont fatiguées. Elles ne se sont pas arrêtées une seconde pendant le 1^{er} confinement, en dépit des difficultés. Cela n'est plus acceptable. Et la FNTR l'a dit et répété lorsque les couvre-feux ou reconfinement n'étaient encore que des hypothèses.

Anticipant les difficultés à venir, les professionnels ont redémontré s'il le fallait leur solidarité, avec la remise

en ligne de la carte « On Roule Pour Vous » des entreprises volontaires pour accueillir des conducteurs.

Mais cela n'est évidemment pas suffisant, et la FNTR, aux côtés des autres organisations professionnelles et syndicales, a continué de se battre jusqu'à obtenir l'engagement de la réouverture de l'ensemble des points d'hygiène ainsi que celle de 350 relais routiers partout en France sur le réseau concédé et non concédé. La réalité reste compliquée et d'importantes zones ne sont pas ou pas bien couvertes en la matière, mais c'est une première victoire.

Ce n'est pas tout. À l'heure où nous écrivons ces lignes, les combats sont malheureusement encore nombreux : soutien des entreprises, ouverture

des formations aux permis poids lourds, stage de récupération de points, prise en charge du chômage partiel dans les mois à venir, organisation et réglementation du télétravail, etc.

Des combats qui mobilisent la Fédération et ses professionnels au quotidien en lien avec les autres organisations professionnelles de la filière, l'interprofession et les pouvoirs publics. Partout en France, **les équipes de la Fédération travaillent à soutenir les transporteurs, en leur apportant des informations précises, des réponses à leurs besoins**, à comprendre le contexte économique, à porter les revendications des professionnels. Et surtout, ne jamais rien lâcher.



POMMIER
innovative solutions for trucks

Expert des
attelages depuis
des décennies

www.pommier.eu

ATTELAGES

Attelage BNA (norme française)
KONEXO

- > Conception monobloc
- > Valeurs mécaniques élevées
- > Meilleur confort de conduite
- > Utilisable avec tête de flèche BNA

Attelage DIN 50 (norme européenne)
EUROTRACT

- > Disponible en version manuelle ou asservie
- > Facile à installer et à utiliser
- > Conception fiable et nécessitant peu d'entretien

ECE R 55

DESSINE-MOI UN CAMION!

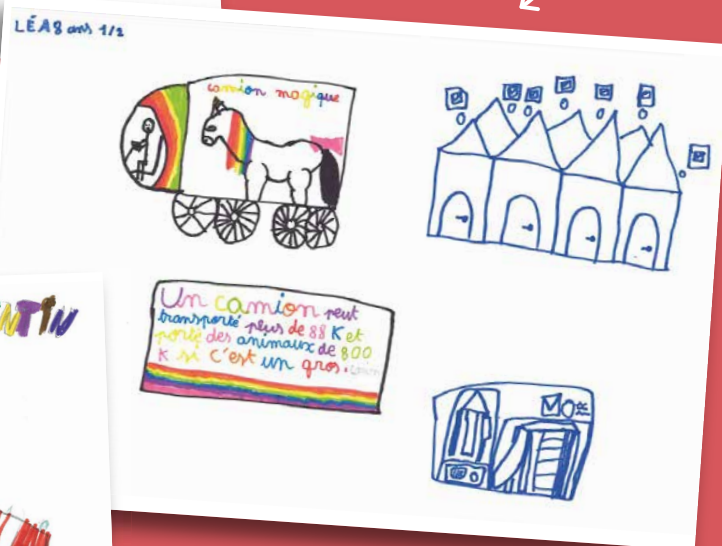
POUR CE NUMÉRO, NOUS AVONS DEMANDÉ AUX ENFANTS DE NOUS DESSINER CE QU'ILS IMAGINENT DANS UN CAMION... D'UNE LICORNE À DE LA PORCELAINE EN PASSANT PAR UN TOBOGGAN, LEUR IMAGINATION N'A PAS DE LIMITE.



ROMANE - 10 ANS



LILY - 10 ANS



LÉA - 9 ANS ET DEMI



QUENTIN - 6 ANS



Il était **UNE** **FOIS**



GEORGES CAUSSE

Parmi les noms qui ont fait, non seulement l'histoire du transport français, mais aussi celle de la Fédération, se trouve celui de Georges CAUSSE. Un homme dont le regard unique, son sens de l'investissement et l'irréfutable passion auront permis de multiples avancées au cœur du secteur. Retour sur un parcours aussi riche qu'atypique.



Il était une fois, Georges CAUSSE. Difficile d'en résumer la vie, tant il semble en avoir eu mille, qu'il contemple à présent du haut de ses quatre-vingt et quelques printemps. Ce passionné d'Histoire, par ailleurs sportif aguerri – il pratique tout particulièrement le hockey sur gazon, ainsi que le tennis – apparaît comme un homme d'action rare, multipliant les créations et gestions d'entreprises, les Présidences (SOTRA, CAUSSE-WALON PARIS, ATAS, Conseil de Surveillance de TRANSCAUSSE/MARSEILLE, etc.), tout en étant un élu politique (Conseiller Municipal de la Mairie de Montrouge, dès mars 1977, N.D.L.R.). Quel souffle!

Et, la retraite approchant, il ne semble pas décidé à réduire la cadence pour autant. Ainsi, dès le début de l'automne 1987, Georges Causse se voit – en complément – nommé à la Présidence de la Commission Nationale Spécialisée Transport de voitures au sein de la FNTR. Il en devient le Trésorier moins de six ans plus tard, puis accède au statut de Vice-Président – partagé avec François Branche, Bernard Liébart et Gérard Perrin – en succession à René Petit: « *Je représentais la sérénité dans le groupe* » témoigne à ce propos le principal intéressé. De par son âge – il est l'aîné du quatuor – et son glorieux passé, Georges Causse légitime en effet cette caractéristique – suprêmement essentielle – sans le moindre mal.

Conjointement, son intégration à l'IRU (il en préside la Commission sociale de 1995 à 2014) joue un rôle clé dans l'avenir du transport français. Il mène notamment un combat acharné contre la libéralisation du cabotage à toute l'Europe. Aux côtés des syndicats européens, il parvient finalement à faire reculer la commission dans sa volonté de mise en œuvre. Un projet qui aurait porté une atteinte considérable, sur le plan social, à l'ensemble du transport européen.

**JE CROIS QUE MA
GÉNÉRATION A JOUÉ
SON RÔLE. IL FAUT
AUJOURD'HUI LAISSER
LA PLACE AUX PLUS
JEUNES POUR QU'ILS
PUISSENT CONTINUER
LE COMBAT**

Lorsqu'il arrive à l'IRU, le social n'est pas un sujet, hélas, qui passionne véritablement. C'est pourquoi, en compagnie des autres membres de la commission, Georges Causse entame un long travail de persuasion pour faire comprendre combien cette thématique est, au contraire, d'une importance capitale et qu'il faut véritablement progresser en la matière. Il insiste: « *Avec l'évolution de l'Europe de quinze à vingt-huit pays, et avec les crises qui se sont succédées, le social est devenu une préoccupation majeure, au carrefour de nombreuses problématiques* ».

Visionnaire, donc. Et une qualité de plus, une! Enfin, notons parallèlement son action au sein de l'AFT, en qualité de Président du CRFPTL Île-de-France.

Mais, depuis 2015, Georges Causse « se contente » désormais d'être un simple spectateur: « *Le secret d'une longue vie est de savoir quand il faut partir* » explique-t-il, sagement, en référence au succès d'une chanson américaine des années 1970. Il ajoute: « *Je crois que ma génération a joué son rôle. Il faut aujourd'hui laisser la place aux plus jeunes pour qu'ils puissent continuer le combat* ». Il n'empêche, il conserve de nombreuses et précieuses amitiés dans toutes les instances de la Profession, et se dit bien évidemment rester à l'écoute, pour apporter, si besoin est, son concours dans une quelconque réflexion. Georges CAUSSE, un nom qui, définitivement, restera attaché à la grande histoire du transport français, et européen.





Transporteurs routiers, développez votre activité avec l'Application Mobile !



Simplifiez votre prospection

Où que vous soyez, recevez de nouvelles propositions de fret et réservez des lots partout en France.

Reprenez le contrôle

Postez vos camions complets ou partiels, fixez vos prix, choisissez vos clients et maîtrisez votre activité.

Gérez toutes vos opérations

Prospection, négociation du prix, réservation, contractualisation et envoi de la preuve de livraison : tout y est !



Téléchargez gratuitement l'application en scannant ce QR code

