

#04 - ÉDITION PRINTEMPS 2021

# Horizons

OUVRIR LA ROUTE ENSEMBLE

## DÉCRYPTER

P. 09 Le secteur du  
**TRM reste fragilisé**

## DOSSIER

P. 22 Dossier  
**Transition Énergétique**

## IL ÉTAIT UNE FOIS

P. 42 Huguette Durand,  
**la route au féminin**

  
FNTR

# upply

## 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, scan et envoi de la preuve de livraison : tout y est !



Téléchargez gratuitement l'application en scannant ce QR code



# L'Édito du Président

Chers lecteurs,

La Fédération publie un nouveau numéro de son magazine Horizons. L'occasion pour notre profession de revenir sur les sujets qui font l'actualité des professionnels au quotidien. Un numéro qui consacre son dossier central à la transition énergétique du secteur pour démontrer, s'il en était besoin, l'engagement des transporteurs en la matière. 6% des émissions totales de Co<sub>2</sub> en France, voilà ce que représentent les camions alors que 89% du fret passe par la route ! **Non, nous ne sommes pas ces affreux pollueurs pour lesquels certains aimeraient nous faire passer à coup de contre-vérités et punchlines médiatiques.** Un dossier qui revient évidemment sur la Loi Climat et Résilience encore en débat et qui a fait de la taxation l'Alpha et l'Omega d'une écologie aussi punitive qu'inefficace.

Car, au-delà de la défense des intérêts du secteur, il s'agit d'être lucide sur l'efficacité des mesures adoptées pour réduire l'empreinte carbone du Transport Routier de Marchandises.

- **Sur le plan économique** d'abord, des transporteurs aux consommateurs qui verront les prix augmenter, en passant par les donneurs d'ordre dont les coûts de production seront également impactés.
- **Sur le plan social**, car ces mesures viennent fragiliser les entreprises et l'emploi en France et ouvrent la porte toujours plus grande à des distorsions de concurrence.
- **Sur le plan environnemental** enfin, car cette loi ne porte aucune réelle stratégie ni aucun véritable accompagnement du secteur.

Mais le combat n'est pas fini et la FNTR se battra jusqu'au bout pour porter la voix des transporteurs et promouvoir une écologie pragmatique et efficace, au bénéfice des générations présentes et à venir. Faire confiance aux acteurs de terrain, c'est ce qui semble le plus difficile dans notre pays. Alors bien entendu, on nous associe à des groupes de travail ou autres commissions en tout genre, mais la réalité est bien celle-ci : les décisions sont déjà prises et la consultation est un leurre. Notre rôle ? Résister, encore et toujours, et accompagner les professionnels dans ces changements, au plus près de leurs préoccupations quotidiennes. C'est ce que vous retrouverez également au fil de ces pages. **Économie, social, Europe, évolutions techniques et normatives, autant de fronts sur lesquels se bat quotidiennement notre organisation.**

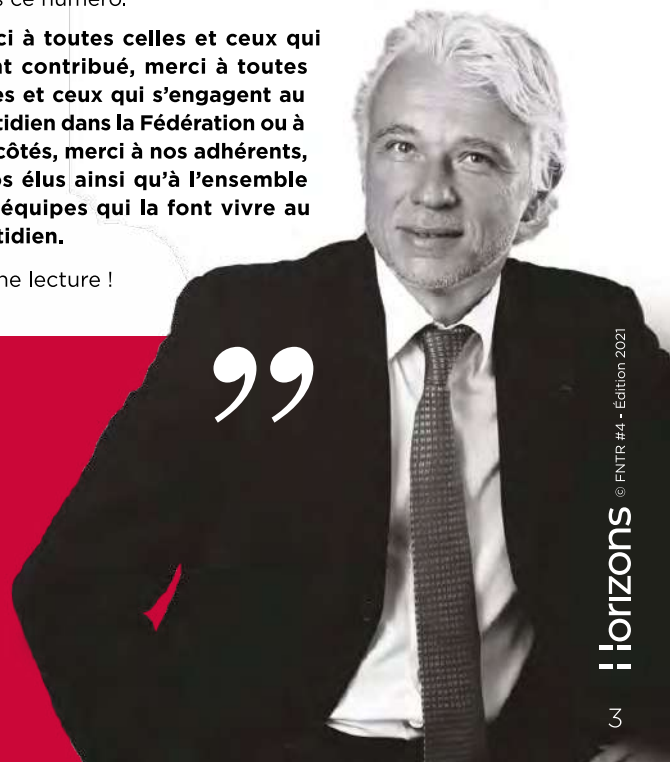
Horizons, c'est aussi le moyen de valoriser ce qui est plus positif, les partenariats qui fonctionnent, les actions menées sur le terrain, nos synergies en tant qu'organisation. Une Fédération qui, comme l'année dernière, a souhaité renouveler son engagement en matière de communication avec une large campagne multimédias grand public et que vous pouvez (re)découvrir dans ce numéro.

**Merci à toutes celles et ceux qui y ont contribué, merci à toutes celles et ceux qui s'engagent au quotidien dans la Fédération ou à ses côtés, merci à nos adhérents, à nos élus ainsi qu'à l'ensemble des équipes qui la font vivre au quotidien.**

Bonne lecture !

*“Notre rôle ? Résister, encore et toujours, et accompagner les professionnels dans ces changements”*

Jean-Christophe PIC  
Président de la FNTR



# Sommaire

**Horizons #4**  
Édition 2021  
Fédération Nationale  
des Transports Routiers

**Direction de la publication:**  
Florence BERTHELOT

**Direction de la rédaction:**  
Vanessa IBARLUCEA  
Gilles BOTINEAU

**Régie publicitaire:**  
Katia BONNET  
01 44 29 04 17

**Remerciements:**  
Erwan Célérier, Hubert Dupont,  
Huguette Durand, Groupe Klesia,  
Vincent Lesage, Isabelle Maitre,  
Raluca Marian, Pascal Megevand,  
Erwan Pומרoulie,  
Renault Trucks et les  
syndicats FNTR.

*Merci à Eléonore, Laureline,  
Lucie-Diane et Réналd.*

**Conception graphique:**  
AXELLESKOM

**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. 09 / ÉCONOMIE

P. 10 / EUROPE

P. 14 / TECHNIQUE

P. 17 / SOCIAL

## S'EN- GAGER



P. 22 / DOSSIER TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE

P. 28 / LE TROPHÉE DES ROUTIERS

P. 29 / EMPLOI

## PAR- TAGER



P. 32 / LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE

P. 35 / NOUVELLE CAMPAGNE  
DE COMMUNICATION FNTR

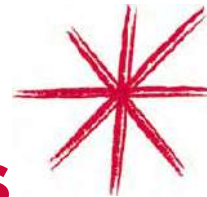
P. 36 / ACTUS DES RÉGIONS

P. 41 / DESSINE-MOI UN CAMION!

## Il était UNE FOIS



P. 42 / HUGUETTE DURAND



# D'Horizons en Horizons

**DEPUIS LE LANCEMENT DU MAGAZINE HORIZONS, NOTRE BUT A ÉTÉ DE VALORISER NON SEULEMENT L'ACTION DE LA FNTR DANS TOUTES SES DIMENSIONS, MAIS AU-DELÀ LA PROFESSION DU TRANSPORT. ET CE MALGRÉ LA CRISE SANITAIRE, LES CONFINEMENTS, LES COUVRE-FEUX, LES LOIS ABSURDES, LES MESURES RÉGLEMENTAIRES À CONTRETEMPS ET -OSONS-LE DIRE- PARFOIS INUTILES (PARLEZ-NOUS DU STICKER « ANGLES MORTS » PAR EXEMPLE !). SANS PARLER DES ANNONCES, DES CONTRE-ANNONCES, DES PERSPECTIVES SANS CESSER REPOUSSÉES DE « QUAND TOUT CELA FINIRA », ET ÉVIDEMMENT DES DÉBATS DE LA LOI « CLIMAT ».**

Il paraît que c'est la définition même de l'horizon : « ligne imaginaire qui recule au fur et à mesure qu'on avance ». Nous serions donc en plein dedans. Mais quand on parle d'autres horizons, on évoque aussi d'autres espaces et d'autres temps. Nous sommes nombreux à rêver de plages immenses (sans masque) sous des cieux azurs et face à un lagon turquoise.

Pour le secteur du transport routier et de la logistique, on ne parlera pas de plages (sinon de plages horaires de livraison).



On parlera de transition énergétique en insistant sur le nécessaire réalisme des technologies et de leur calendrier de production. **On parlera d'énergies sans omettre celles qui animent les hommes et les femmes dans les entreprises et qui se donnent sans compter.** Comme Huguette, conductrice de la première heure à qui nous donnons la parole.

On évoquera des actions moins connues comme l'insertion des personnes en situation de handicap, qui ont toute leur place dans de nombreux métiers. Évidemment, nous parlerons d'Europe avec la mise en œuvre du Paquet Mobilité. Et de tant d'autres choses.

Soyons vigilants sur l'avenir économique. La situation inédite que nous vivons laissera des traces qu'il est difficile aujourd'hui de mesurer. La seule certitude c'est que demain, comme aujourd'hui, le Transport Routier de Marchandises et la logistique seront des acteurs incontournables de l'économie et de la société. Loin des débats et des incantations, le job est fait, la ligne tient.

Le chemin sera encore long vers une fin de crise. Nous savons bien que nous en sortirons différents. Nous le rappelons : ceci n'est pas une pause. **C'est une transformation profonde qui est en train de s'opérer.** Nous ne sommes ni dans le monde d'avant, ni dans le monde d'après. Nous sommes juste à nos postes à nous adapter sans cesse. Comme toujours. Ceci ressemble plus à un passage, à un tunnel en quelque sorte.

Il ne s'agit pas d'attendre immobile que la lumière se profile. Si, dans ces temps sombres, rien ni personne ne peut nous éclairer sur ce que sera l'avenir, alors nous ne compterons que sur nous-mêmes. Et nous allumerons les phares.

**Florence BERTHELOT**  
Déléguée Générale de la FNTR





# *DÉ- CRYPTER*

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



IL ÉTAIT UNE FOIS





teleroute  
part of alpega



## Année record pour Teleroute !

**2020 : une année record pour la bourse de fret Teleroute, avec l'extension de son portefeuille de services et une croissance de 20% de ses acquisitions clients**

En raison de la pandémie de COVID-19, les bourses de fret comme Teleroute ont joué un rôle clé en aidant les entreprises de transport à améliorer leur efficacité grâce à une collaboration en temps réel. C'est une mission que Teleroute remplit depuis 1985, en fournissant un outil intelligent qui relie facilement et en toute sécurité les cargaisons spot et les capacités de véhicules, en vue d'optimiser les itinéraires et de réduire les trajets à vide.

### Retour sur l'année 2020

En 2020, Teleroute a poursuivi l'amélioration de sa plate-forme, où elle propose chaque jour plus de 200 000 offres de fret et de véhicules au sein d'une communauté sécurisée rassemblant de plus de 70 000 professionnels du transport. Elle a également clôturé l'année avec une croissance impressionnante de sa clientèle, grâce à un taux de fidélisation accru et à une augmentation de 20% de l'acquisition de nouveaux clients par rapport à l'année précédente.

Teleroute a décidé, au début de la pandémie, d'ouvrir gratuitement sa plate-forme à toutes les sociétés de transport qui n'étaient pas encore clientes, afin d'atténuer l'impact de la situation. Teleroute, en collaboration avec OnTurtle, a tenu à montrer sa gratitude envers l'ensemble du secteur TRM à travers sa tournée #MerciTransporteurs. Au cours de celle-ci, ils ont parcouru pendant 10 jours le territoire français en offrant du café et une bonne dose de bonne humeur aux chauffeurs. Mais 2020 est aussi l'année où Teleroute a annoncé son nouveau service Garantie de paiement pour les transporteurs routiers.

Ce service exclusif permet aux entreprises de transport de se protéger contre les factures impayées. Teleroute a également lancé deux améliorations sur sa plate-forme au début de l'année : une nouvelle interface d'API et une nouvelle version de son app. Toutes deux se focalisent sur la conclusion de contrats de transport et la recherche de nouveaux collaborateurs d'une manière plus rapide et efficace.



### La numérisation du secteur des transports en 2021 et au-delà

La numérisation du secteur du fret est passée d'un souhait à une nécessité. Chez Teleroute et plus largement chez Alpega, la technologie a toujours été considérée comme un facilitateur de collaboration. Le tout, bien entendu, sans perdre de vue l'engagement de créer un environnement de collaboration sécurisé pour les entreprises de transport, reposant sur une politique de qualité très stricte qui accorde une attention particulière aux contrôles de sécurité pour l'incorporation de nouveaux membres et au suivi de leur activité au sein de la plate-forme.



# Le TRM, un secteur encore largement affecté par la crise

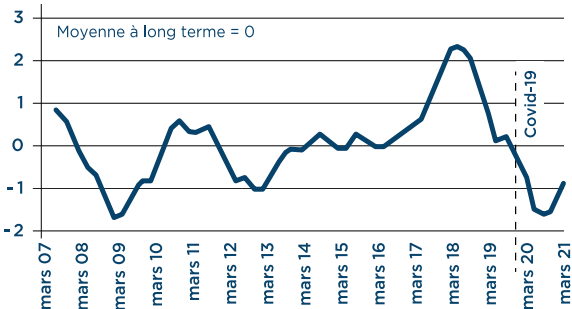
LA FNTR A PUBLIÉ AU MOIS D'AVRIL SON BAROMÈTRE POUR LE 1<sup>ER</sup> SEMESTRE 2021 ET LE CONSTAT EST SANS APPEL, L'ACTIVITÉ DEMEURE TOUJOURS TRÈS EN DEÇÀ DE SA MOYENNE DE LONGUE PÉRIODE ET DE SON NIVEAU D'AVANT-CRISE. UNE SITUATION DIFFICILE QUI TÉMOIGNE D'UN SECTEUR QUI RESTE TRÈS FRAGILISÉ. MÊME CONSTAT EN MATIÈRE D'EMPLOIS. ALORS QUE LE SECTEUR EST NORMALEMENT CONNU POUR ÊTRE EN TENSION SUR CETTE QUESTION, SEULS 10% DES CHEFS D'ENTREPRISE ENVISAGENT AUJOURD'HUI DE RECRUTER. ENFIN, L'ABSENCE DE DYNAMIQUE EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS DANS LES POIDS LOURDS RÉVÈLE BIEN LES DIFFICULTÉS ET L'INCERTITUDE DES CHEFS D'ENTREPRISE EN CE DÉBUT 2021. DÉCRYPTAGE.

Bien qu'en légère progression, l'activité du secteur du Transport Routier de Marchandises est toujours en dessous de sa moyenne de longue période et de son niveau d'avant-crise. 41% des chefs d'entreprises ont encore constaté une baisse de leur activité au 1<sup>er</sup> trimestre. **Le secteur reste donc très fragilisé en ce début 2021.** Un panorama qui révèle également de fortes disparités entre les différentes régions et en fonction du type de transport réalisé.

*En ce début d'année, seul un peu plus d'un 1/3 des chefs d'entreprise (36%) se déclarent satisfaits de la situation de leur entreprise.*

## Évolution de l'activité récente\*

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



\*Question : Comment a évolué l'activité de transports (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 1<sup>er</sup> trimestre 2020 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2021 ?

## DES DIFFICULTÉS QUI ONT DES CONSÉQUENCES DIRECTES EN MATIÈRE D'EMPLOI

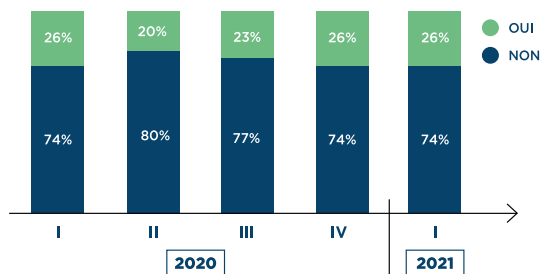
En effet, au 1<sup>er</sup> trimestre 2021, et **alors que le secteur est habituellement connu pour le dynamisme de son recrutement, plus des 2/3 des entreprises ont vu leurs effectifs stagner sur cette période et 17% ont même connu une baisse.** Les recrutements ne concernent qu'une faible part (10%) des transporteurs. L'indicateur qui mesure le niveau d'emploi reste clairement en dessous de sa moyenne de longue période, et ce depuis le début de la crise sanitaire.

## DES INVESTISSEMENTS À L'ARRÊT

Tout comme au trimestre dernier, seulement 26% des chefs d'entreprises déclarent avoir investi dans des véhicules neufs. Cette stabilisation à un niveau très faible ne donne malheureusement aucune perspective d'un retour rapide à la situation d'avant-crise. Ce qui ne sera pas sans poser de vrais problèmes, notamment en matière de transition énergétique puisque les transporteurs doivent pouvoir investir dans des véhicules plus propres. Ce qui leur est déjà aujourd'hui très difficile et qui le sera d'autant plus avec une fiscalité accrue dans les années à venir.

## Baromètre FNTR sur l'investissement récent dans les poids lourds neufs\*

Répartition en % des réponses



\*Question : Votre entreprise a-t-elle investi dans des poids lourds neufs au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 ?

Sources données : FNTR

# Paquet mobilité 1

## Pour une mise en application harmonisée dans l'Union Européenne

LA FNTR S'IMPLIQUE AVEC LES PARTENAIRES EUROPÉENS.

L'application du Paquet Mobilité (PM) sur les aspects sociaux et d'accès au marché pour le Transport Routier de Marchandises en Europe doit se faire de manière harmonisée. Nous faisons ici un bref rappel des points clés et soulignons l'importance du « smart tachygraphe ». La FNTR est partie prenante au groupe d'experts de l'IRU qui, en lien direct avec la Commission européenne, travaille à clarifier les nouveaux éléments des textes ; nous avons posé 3 questions à la Déléguée générale de l'IRU à ce sujet.

### RAPPEL DES POINTS CLÉS DU PAQUET MOBILITÉ, EN BREF

■ **Le règlement 2020/1054 modifie le règlement 561/2006 sur les « temps de conduite et de repos ».** Premier texte à être entré en vigueur dès le 20 août 2020. Les points clés concernent : le retour du conducteur à son lieu de résidence chaque 4 semaines, l'interdiction de repos régulier hebdomadaire dans la cabine du véhicule, les réductions de temps de repos hebdomadaires et dépassements exceptionnels du temps de conduite. Sur la base notamment des questions posées par le groupe de travail de l'IRU sur l'application du PM, la Commission européenne a publié début décembre 2020 un Questions & Réponses puis l'a complété par un second fraîchement publié ce printemps.

■ **Le règlement 2020/1055 modifie le règlement 1071/2009 sur l'« accès à la profession » et le règlement 1072/2009 sur « l'accès au marché ».** Il entrera en vigueur le 21 février 2022. Pour contrer les sociétés boîte aux lettres, de nouvelles règles sur le cabotage gardent l'encadrement de 7 jours – 3 opérations mais introduisent une période de carence de 4 jours du véhicule (avant de reprendre des opérations de cabotage). Nouveauté clé aussi : les règles sur le cabotage sont admises pour le transport combiné mais les États restent libres de l'appliquer. Élément d'importance ensuite : le retour du camion chaque 8 semaines. Enfin, en cas d'infraction aux règles sur l'accès au marché, les autorités de contrôle des États membres doivent prévoir une co-responsabilité et des sanctions vis-à-vis des sous-traitants, co-contractants qui avaient connaissance d'une infraction au règlement européen.

■ **La directive 2020/1057 pour le « détachement des conducteurs dans le TR » entrera en vigueur le 2 février 2022.** La « lex specialis » a pour base qu'un conducteur reçoit la rémunération du pays où il est détaché pour son travail. Les points à surveiller : définition des dérogations (sur le transport bilatéral ou les opérations croisées), les documents à vérifier en bord de route, le rôle de l'IMI (Internal Market Information System) sur l'échange de données entre pays jusqu'au contrôle en entreprise.



### LES NOUVELLES FONCTIONS DU « CHRONOTACHYGRAPHE INTELLIGENT »

- Tous les nouveaux camions seront équipés de « chronotachygraphe intelligent » dès le 21 août 2023 puis tous les camions engagés à l'international dès fin 2025 et pour les VUL aussi engagés à l'international dès fin 2026.
- Le nouveau chrono détectera automatiquement le passage des frontières et enregistrera la position du véhicule pour les temps de chargement et déchargement ; des éléments clés de contrôle pour le cabotage et le détachement des conducteurs.
- Transmission par DSRC dès que le temps de conduite est dépassé et capacité d'enregistrement des temps de conduite et de repos passera de 28 jours à 56 jours.



## 3 questions à Raluca Marian, Déléguée Générale de l'IRU à Bruxelles

### **Comment organisez-vous le travail sur la clarification des points clés du Paquet Mobilité entre les membres de l'IRU et la Commission européenne ?**

Dès le début de 2020, l'IRU avait déjà fait appel à ses fédérations membres afin de constituer un groupe d'experts pour réfléchir de manière organisée sur la mise en application du futur Paquet Mobilité. Ce groupe est passé à la vitesse supérieure dès sa publication officielle en juillet 2020. Ensemble avec les services de la Commission européenne, les contrôleurs et les syndicats européens, nous avons organisé le 8 septembre 2020 un premier débat public sur la mise en application des règles pour les temps de conduite et de repos.

Aujourd'hui, **quelques 40 experts des fédérations et entreprises membres de l'IRU, issus de pratiquement tous les pays européens, prennent part à ce travail d'analyse et de clarification.** Le but est d'arriver tout d'abord à identifier les problèmes et dispositions qui pourraient se prêter à des interprétations divergentes et ensuite à clarifier ces dispositions.

Lorsqu'il n'est pas possible, pour différentes raisons, de clarifier les dispositions, des questions sont envoyées aux services compétents de la Commission européenne, afin d'obtenir des clarifications officielles.

Dans notre travail minutieux, nous pouvons avoir entre nous des divergences d'interprétation. Mais elles deviennent vite un atout en permettant d'approfondir

### **NOUS AVONS FAIT DES PROGRÈS SUR LES QUESTIONS LIÉES AU CABOTAGE ET AU DÉTACHEMENT**

davantage notre compréhension et nos questions à adresser ensuite à la Commission européenne.

### **Quels sont les points les plus sensibles mis en avant par les membres de l'IRU ?**

Nous en sommes aujourd'hui encore aux règles de temps de conduite et de repos. Nous avons déjà reçu les premières réponses officielles de la Commission européenne, et nous sommes actuellement en train de fournir nos commentaires sur le deuxième volet de leurs réponses.

Nous avons également fait des progrès sur les questions liées au cabotage et au détachement des conducteurs, dont nous attendons les réponses des services de la Commission au mois de mai ou juin. **Dernièrement, nous avons commencé à analyser les nouveaux points du texte sur l'accès à la profession et votre Fédération FNTR y apporte notamment sa contribution active.**

Par ailleurs, la Commission européenne nous a également écoutés et met en place un groupe d'experts sur les questions liées au détachement, dont l'IRU fera partie. À moyen terme, ce qui nous préoccupe c'est le souci de faire bouger les États membres afin qu'ils publient à temps et dans un format harmonisé, les informations et obligations nationales liées au détachement. Nous avons également convaincu la Commission européenne et la nouvelle Autorité européenne du travail (ELA) d'établir un accès unique afin que toutes les informations nécessaires concernant le détachement, disponibles sur les plateformes nationales, soient accessibles aux entreprises de transport via cet accès unique. ►

### 3 questions à Raluca Marian, Déléguée Générale de l'IRU à Bruxelles

...suite



#### **Coordonnez-vous aussi ce travail de clarification du Paquet Mobilité avec les contrôleurs européens et les syndicats européens (ETF)?**

Bien évidemment le travail des experts IRU ne se fait pas dans un espace clos. Nous sommes en contact permanent d'abord et avant tout avec les services compétents de la Commission européenne. Ce travail se fait dans une grande écoute et dialogue les uns avec les autres.

Les mêmes canaux privilégiés sont ouverts avec les organisations représentant les intérêts des contrôleurs. **En mettant ensemble nos compétences nous pensons obtenir le meilleur des deux mondes** - celui des entrepreneurs et celui des organes de contrôle. Et puisqu'il s'agit ici de travail d'experts, même si nous avons quelques fois des divergences, ce qui prime c'est toujours la clarté et la simplicité - ce qui parfois n'est malheureusement pas possible car la législation elle-même n'est pas parfaite, car fruit d'un compromis politique.

Et même si cela peut paraître difficile, parce que nous représentons des intérêts différents, nous travaillons ensemble avec les syndicats européens, ETF ; justement parce que nous avons posé la base de nos relations sur les mêmes principes de clarté et de simplicité. Le rôle de la FNTR ici, est bien évidemment primordial, car c'est la FNTR et sa Déléguée générale, qui préside actuellement aux travaux du Comité européen de dialogue social sectoriel.

Mais chaque fois que nous sommes capables de nous mettre d'accord avec les syndicats, l'équation de base change : dans des cas pareils, le 1+1 est toujours égal à 3, parfois même plus. **Et c'est pour cela que nous identifions attentivement, ensemble avec les syndicats européens,**

*“En mettant ensemble nos compétences nous pensons obtenir le meilleur des deux mondes”*

**les domaines** où nous avons des intérêts communs, comme aujourd'hui sur la clarification des règles du Paquet Mobilité, afin de multiplier les avantages, tant pour les entreprises de transports que pour leurs conducteurs.

#### **7 ETATS SAISISSENT LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR DEMANDER L'ANNULATION DE CERTAINES DISPOSITIONS DU PM1**

Le 26 octobre 2020, Bulgarie, Hongrie, Lituanie, Malte, Chypre, Pologne et Roumanie ont saisi la Cour de Justice de l'UE pour demander l'annulation de certaines dispositions des nouveaux textes du Paquet Mobilité 1. En particulier, leurs arguments portent sur l'interdiction du repos hebdomadaire régulier en cabine, le retour du conducteur chaque 4 semaines, les restrictions additionnelles sur le cabotage et le retour du camion chaque 8 semaines. Autrement dit, le cœur du PM1 et les éléments sur lesquels la FNTR avec ses collègues des fédérations sœurs se sont battues pendant 3 ans ! A noter que la Belgique, début mars 2021 s'est associée au recours présenté par Malte concernant le renforcement des règles sur le cabotage avec une période de carence. Mais les législateurs : Parlement européen et Conseil européen (les Ministres des 27) vont défendre des textes votés à une large majorité. Les pays de l'Alliance du routier ont aussi réactivé leur coordination pour soutenir le Conseil et le Parlement européen. Les conclusions de la CJUE ne sont pas attendues avant 2023 ; ce qui veut dire aussi qu'entre temps l'ensemble des nouveaux textes législatifs seront entrés en vigueur.

# 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**  
NEXT

# Équipements hivernaux : soyons prêts !



LE DÉCRET N°2020-1264 PRIS LE 16 OCTOBRE 2020 CONFIRME L'OBLIGATION D'ÉQUIPEMENT DE CERTAINS VÉHICULES EN PÉRIODE HIVERNALE ISSUE DE LA LOI MONTAGNE. IL DÉFINIT LES PÉRIMÈTRES GÉOGRAPHIQUES ET LES ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES EN FONCTION DES VÉHICULES CONCERNÉS. MAIS CERTAINES INTERROGATIONS PERSISTENT À DATE NOTAMMENT CONCERNANT LES ROUTES : LESQUELLES SERONT VISÉES ? POURTANT LES TRANSPORTEURS DOIVENT S'Y PRÉPARER DÈS MAINTENANT POUR ÊTRE PRÊTS LE 1<sup>ER</sup> NOVEMBRE PROCHAIN ET ILS ATTENDENT, LÉGITIMEMENT, DES DIRECTIVES PRÉCISES DES POUVOIRS PUBLICS AU NIVEAU NATIONAL COMME LOCAL.

## LES TRANSPORTEURS SUSPENDUS AUX LÈVRES DES POUVOIRS PUBLICS...

C'est bien la première question sur laquelle les transporteurs attendent les pouvoirs publics. En effet, si le décret publié précise bien les massifs Montagneux visés (Alpes, Corse, Massif central, Massif jurassien, Pyrénées, Massif vosgien), il laisse le soin aux préfets de départements de définir les axes routiers concernés. Mais pour l'instant, c'est le flou artistique. Si la plupart d'entre eux se sont engagés dans des concertations collectives avec les différents acteurs de terrain concernés, **il est fort à craindre que la publication des arrêtés départementaux ne se fasse attendre encore longtemps.** Trop longtemps. Car les transporteurs doivent d'ores et déjà se préparer et pouvoir passer commande à leurs fournisseurs le cas échéant. Or, pour le moment, ils ne connaissent

pas précisément les routes sur lesquelles ces équipements seront rendus obligatoires. **Au regard des investissements très importants que ces dispositifs représentent, ils doivent impérativement pouvoir les anticiper.**

## LA MOBILISATION DE LA FNTR AU NIVEAU NATIONAL ET LOCAL

La FNTR a travaillé dès le départ avec les pouvoirs publics pour faire entendre le point de vue des transporteurs sur des dispositifs qui avaient été actés dans leur principe mais sans transcription pratique. Or, si la sécurité est au cœur des préoccupations des acteurs du Transport Routier de Marchandises, il n'en demeure pas moins que la mise en conformité des véhicules implique d'importants investissements de la part des entreprises.

Et ces investissements ne peuvent être compris que dans le cadre d'une continuité garantie de leurs activités. En conséquence, la FNTR attire l'attention de l'État sur la nécessité d'une prise en charge dérogatoire de ces véhicules dans les arrêtés préfectoraux, portant sur la réglementation de la circulation sur le réseau routier, pris à l'occasion d'un épisode neigeux après le 1<sup>er</sup> novembre prochain.

**En effet, il semble indispensable que les entreprises qui auront équipé leurs véhicules conformément à la loi puissent continuer leurs activités sans restriction.**

Dans le cas contraire, ce serait bien la double peine pour elles, à la fois la mise en œuvre d'équipements coûteux et l'interdiction de circuler. Cela n'est pas acceptable.

# Le 44 tonnes

Interview de **Hubert Dupont**,  
Président de la Commission  
Technique

**IL EST LE PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT, LOCATION ET STOCKAGE SOTRAPID. IL EST AUSSI LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TECHNIQUE DE LA FNTR. POUR HORIZONS, IL REVIENT SUR LA PROBLÉMATIQUE DU 44 TONNES EN TRANSPORT TRANSFRONTALIER.**

***Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, la circulation des véhicules à 44 tonnes est autorisée en France, cependant elle ne l'est pas au niveau européen, pouvez-vous nous expliquer ce qui peut apparaître comme un paradoxe ?***

La Directive européenne 96/53/CE du 25 juillet 1996, révisée par la directive 2015/719/CE du 6 mai 2015 est formelle. **Le poids maximum autorisé en transport international est fixé à 40 tonnes, à l'exception des transports de conteneurs ou de caisses mobiles réalisés dans le cadre d'une opération de transport intermodal (42 tonnes ou 44 tonnes selon la configuration de l'ensemble routier).** Néanmoins, cette même directive autorise les États membres à déroger à ces maximums et à fixer d'autres limites pour leurs opérations de transport national. C'est ce qu'a fait la France d'abord pour le transport agricole qui a ensuite été généralisé à l'ensemble du transport de marchandises. Et nous ne sommes pas les seuls à avoir opté pour cette possibilité, la Belgique et l'Espagne, pour ne citer que des pays limitrophes, l'ont eux aussi adopté. Mais l'interprétation de la réglementation française et de la directive 96/53/CE a fait l'objet de plusieurs controverses entre professionnels du transport routier au sujet de la circulation transfrontalière entre États membres qui ont dérogé à cette directive : **quel est le poids autorisé pour un transport transfrontalier en Europe (règle du 40 tonnes) entre des pays qui ont tous deux autorisés le 44 tonnes ?**

La généralisation du 44t s'accompagne depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 de nouvelles limites de charge à l'essieu pour tous les véhicules de plus de 40t de poids total roulant (12 t pour l'essieu moteur au lieu de 13t, 27 t pour le tridem au lieu de 31,5t). L'équipement de suspensions pneumatiques ou de dispositifs équivalents sur le ou les essieux moteurs est obligatoire pour les véhicules



*“Certains pays ne jouent pas réellement le jeu et cela créé une distorsion de concurrence.”*

## ***Et l'Europe a finalement tranché ?***

Oui, après des années de débats, la Commission européenne a réaffirmé que la circulation internationale ne pouvait pas être effectuée au-delà des maximums fixés par la directive, même entre États membres riverains ayant fixé des plafonds plus élevés pour les opérations de transport sur leur territoire national. **Néanmoins, certains pays ne jouent pas réellement le jeu et cela créé une distorsion de concurrence entre les opérateurs de différentes nationalités.** Depuis des années, la FNTR se bat en Europe pour construire les conditions d'une concurrence plus équilibrée. Sur ce dossier également, elle se bat chaque jour pour un renforcement des contrôles et faire respecter la directive européenne. Comme pour le Paquet Mobilité. Son vote est une avancée incontestable sur le chemin d'une plus grande harmonisation européenne mais la question de la mise en application des contrôles ainsi que des sanctions est centrale. Au sein de la Commission technique, nous sommes particulièrement vigilants sur ces questions et nous travaillons main dans la main avec la représentation FNTR à Bruxelles ainsi qu'auprès des pouvoirs publics français pour porter la voix des transporteurs français.

circulant à plus de 40t (obligation ne concernant que les véhicules neufs mis en circulation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014).

**ATTENTION : la possibilité de circuler à 44t est assumée à la mise à niveau, si nécessaire, de la carte grise du véhicule concerné.**



## FORMATIONS CONDUCTEUR ADR 8.2 SPECIALISATION CLASSE 7

- ➔ Spécialisation classe 7 **Initiale** et **Recyclage**
- ➔ Réservées aux titulaires d'un **certificat de base** (ou avis de réussite à l'examen)
- ➔ Proposée à **Paris, Lyon et Valence**
- ➔ **Examen** de fin de stage et remise du **certificat** par chronoservices
- ➔ Agréé par décision de l'**ASN** du 19 décembre 2019 (CODEP-DTS-2019-049535)



## EQUIPEMENTS VÉHICULE



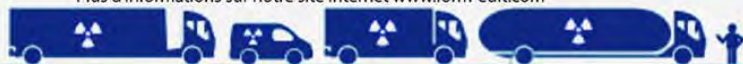
**1263**



Plus d'informations sur notre site Internet [www.form-edit.com](http://www.form-edit.com)

FORM-EDIT - 5 Rue Janssen - 75019 PARIS  
 01 42 01 49 49 - 01 42 01 90 90

SAS au capital de 125.000€ - R.C.S. PARIS B 404 502 288  
 SIRET : 404 502 288 00016 - N° TVA : FR 16 40 502 288





# Négociations sociales de branche : la FNTR dresse un état des lieux

DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, LA BRANCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT SE TROUVE ENGAGÉE DANS UNE MODERNISATION DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DE LA CONVENTION COLLECTIVE, RENDUE INDISPENSABLE TANT PAR L'ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS ET DES MÉTIERS QUE PAR LES MODIFICATIONS SUCCESSIVES DE L'ENVIRONNEMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE.

L'exercice est difficile : la branche est complexe, comportant 6 secteurs d'activités (transports routiers de marchandises, transports routiers de voyageurs, déménagement, activités de prestations logistiques, transports de fonds et de valeurs, transports sanitaires). Certains sujets concernent l'ensemble des secteurs d'activités, tandis que d'autres, bien que sectoriels, sont susceptibles d'avoir un impact sur les autres secteurs d'activités.

Certes, **la branche est dynamique et de nombreux accords sont conclus : mais il s'agit souvent d'accords conclus pour gérer des urgences et parer à des risques immédiats** (accord sur certains aspects de la formation professionnelle tel que la promotion de l'alternance, accord relatif au CFA destiné à éviter l'aggravation des déséquilibres économiques constatés...), ou d'accords relatifs aux négociations annuelles (accords salariaux et accords frais de déplacement). Bien qu'essentiels, ces accords ne présentent pas de caractère structurant pour la Profession sur une échéance plus longue.



*“ Des thématiques très concrètes sont en jeu liées aussi bien à l'embauche qu'à l'exécution et la rupture du contrat de travail. ”*

Seul l'accord de branche relatif à l'égalité professionnelle femmes-hommes signé le 4 juin 2020, qui doit réellement être mis en exergue et dont on ne peut que se féliciter de la signature, constitue un accord véritablement structurant pour la profession et un premier pas positif pour les entreprises et les salariés.

**L'OBJECTIF DE LA FNTR, QUI EST RÉAFFIRMÉ, EST DONC TRIPLE ET AMBITIEUX :**

## 1. Restructurer la profession conventionnellement

Sur le plan transversal, faire en sorte de faire aboutir au plus vite les négociations de branche relatives aux dispositions communes de la convention collective. Celles-ci ont débuté en 2012, se sont arrêtées en plusieurs occasions, et doivent désormais faire l'objet d'une reprise en main afin de faire en sorte que le dossier évolue positivement.

Des thématiques très concrètes sont en jeu liées aussi bien à l'embauche qu'à l'exécution et la rupture du contrat de travail.

À cette fin, la FNTR est engagée dans un travail interne sur le sujet, avec ses professionnels, ainsi que son réseau de juristes et spécialistes paie. **L'enjeu consiste désormais à pouvoir révoquer rapidement le sujet avec ses partenaires patronaux (dans le cadre de l'Union des Fédérations de Transport-UFT) puis avec les organisations syndicales.**

En outre, certains sujets transversaux, en matière d'emploi, ont vocation à pouvoir être traités de manière renforcée dans les prochains mois et les prochaines années : il en va ainsi du thème de l'emploi des salariés en situation de handicap. Depuis de nombreuses années, dans certaines régions (notamment en Bretagne et en Aquitaine), des réflexions sur le sujet se sont développées. La FNTR aide actuellement à faire en sorte qu'une initiative nationale de branche puisse être mise en place avec l'aide de l'AGEFIPH. Il s'agit là d'un sujet de valorisation des salariés et de responsabilité des entreprises.



...suite

### 2. Développer une culture positive de la négociation sur le plan sectoriel en TRM comme en logistique

Faire en sorte que des négociations soient ouvertes ou poursuivies avec succès, et globalement constructives. En logistique, il est désormais prévu de traiter certains thèmes majeurs tels que la prévention des risques professionnels ou encore la prévoyance conventionnelle de branche.

**En TRM, le thème essentiel qui fait l'objet de négociations depuis plusieurs années (sujet débuté en fin d'année 2013) est celui de la refonte des classifications conventionnelles de branche.** Les travaux sont désormais bien avancés mais quelques points sensibles à traiter subsistent. La FNTR entend voir ce dossier avancer positivement dans l'année à venir, de manière à ce qu'un accord de branche sur le sujet puisse voir le jour à moyen terme.

Le dossier du devenir des congés de fin d'activité est encore plus complexe dans la mesure où il implique directement l'État qui finance partiellement le dispositif. Des discussions extrêmement importantes sont à venir dans les prochains mois, tant avec les organisations syndicales qu'avec les différents Ministères concernés par le sujet.

### 3. Anticiper les sujets structurants pour la profession

Le paritarisme ne consiste pas uniquement à travailler sur des sujets déjà existants. Il consiste également à s'emparer de sujets impactant l'avenir des entreprises comme des salariés. À cet égard, les thématiques de l'irruption grandissante de technologies dans le fonctionnement des activités des transports routiers et des activités logistiques, voire même de la transition écologique, posent la question de leur appréhension par les partenaires sociaux.

*“ Le paritarisme consiste également à s'emparer de sujets impactant pour l'avenir des entreprises comme des salariés. ”*

Développer la culture de constats partagés entre organisations patronales et syndicales sur ce type de sujets permettrait de mieux s'emparer au niveau de la branche professionnelle en ayant une maîtrise plus approfondie. D'éventuelles négociations paritaires s'en trouveraient alors facilitées.

**La FNTR est prête à engager un travail en ce sens afin d'éviter de ne répondre qu'à l'urgence, mais de pouvoir disposer d'une vision du devenir de la profession, en matière sociale, qui ne renvoie pas uniquement à du court terme.**

# Interview

Vincent Lesage, Président de la Commission Sociale

**IL EST PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL DU GROUPE DE TRANSPORTS BREGER. UNE ENTREPRISE FONDÉE EN 1952 ET QUI COMPTE AUJOURD'HUI 800 SALARIÉS RÉPARTIS SUR 30 SITES PARTOUT EN FRANCE. MAIS VINCENT LESAGE EST AUSSI PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SOCIALE À LA FNTR DEPUIS PRESQUE 2 ANS. POUR HORIZONS, IL REVIENT SUR LES PRINCIPAUX DÉFIS DE SON MANDAT. RENCONTRE.**



***Il y a près de 2 ans que vous présidez la Commission sociale de la FNTR. Quel a été votre motivation pour vous engager dans ce mandat ?***

Je souhaitais apporter le point de vue d'un professionnel engagé sur ces sujets depuis de nombreuses années. **Nous devons collectivement anticiper les enjeux de demain et proposer une réelle vision stratégique en matière sociale.** Nous sommes une profession de service, fondée sur l'humain. Il doit être au cœur de nos réflexions en tant qu'organisation professionnelle. Nous avons une spécificité majeure, celle de travailler avec des équipes principalement mobiles, et cela pose de nombreux défis en termes de management ! En tant que Président, je me suis donné pour objectif d'animer nos réflexions en commission en y apportant à la fois le cadre stratégique nécessaire tout

en essayant de fluidifier au maximum les travaux menés. Et de retraduire nos positions dans les instances de la Fédération auxquelles je participe.

***À la FNTR, le social a toujours eu une place très importante, comment définiriez-vous aujourd'hui l'action de la Fédération en la matière ?***

Les sujets sociaux sont souvent assez techniques et s'inscrivent nécessairement dans un temps long. Certains dossiers sont en discussion depuis des années comme le CFA ou encore la classification des métiers. On comprend d'emblée qu'il s'agit de sujets profondément structurants pour notre profession, autant pour les salariés que pour les entreprises. **Encore une fois, nous sommes avant tout une profession de femmes et d'hommes engagés et notre ambition au niveau fédéral est de porter une vision à la fois moderne et positive au bénéfice de tous.** Le social ne peut se résumer à la négociation d'un taux horaire une fois par an, aussi important soit-il. Nous devons valoriser nos collaborateurs, faire mieux reconnaître nos métiers. Faire bouger les lignes en résumé ! C'est aussi largement une action européenne. La FNTR a été la seule organisation professionnelle française à travailler activement à l'élaboration du Paquet Mobilité 1 voté en juillet 2019. C'est une réelle avancée, **elle procède de notre**

**vision fédérale de toujours tirer nos métiers vers le haut et de lutter sans relâche contre les distorsions de concurrence.**

***Quels enseignements tirez-vous de la crise que nous avons traversée et de laquelle, malheureusement, nous ne sommes pas encore sortis ?***

La crise a une nouvelle fois démontré, s'il en était besoin, la très forte solidarité au sein des entreprises mais aussi dans toute la branche. Mais ce qui a prévalu, notamment lors du premier confinement, c'est le très grand engagement de nos professionnels qui ne se sont pas arrêtés une seule seconde dans leur

***“ Nous sommes une profession de service, fondée sur l'humain ”***

travail. Ils savaient que, sans eux, les Français ne pourraient pas être approvisionnés. La crise a révélé à tous le caractère indispensable de notre métier, le service qu'il rend à la nation tous les jours, sans exception. C'est cela le message qu'il faut continuer de marteler. C'est aussi cette vision de notre profession que je veux porter en tant que Président de la Commission sociale.





# S'EN- GAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



IL ÉTAIT UNE FOIS

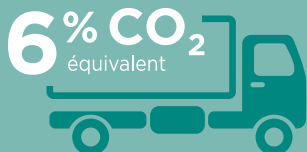


# Le Transport Routier de Marchandises se révèle bon élève!

Chiffres Citepa, juin 2020  
Ministère de la Transition Écologique & Solidaire. Synthèse FNTR

## UN SECTEUR MOBILISÉ CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

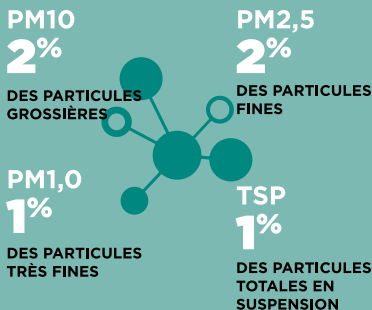
Aujourd'hui, les camions ne représentent que **6 %** d'équivalent CO<sub>2</sub> pour près de **90%** des marchandises transportées en France.



Une performance environnementale rendue possible grâce aux efforts de renouvellement des flottes des transporteurs et l'utilisation de véhicules énergétiquement peu gourmands.

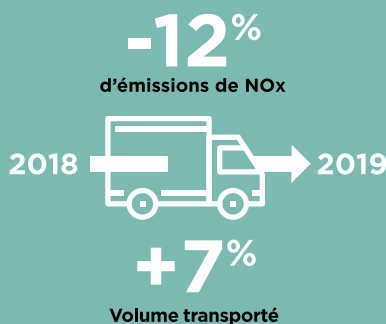
## LA QUALITÉ DE L'AIR ET LA SANTÉ PUBLIQUE AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DU SECTEUR

2<sup>ème</sup> secteur ayant la plus forte baisse en matière d'émissions de particules en suspension. Aujourd'hui, en France, les camions représentent seulement:

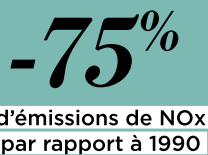


Les particules très fines (PM1,0), les plus dangereuses pour la santé, ont chuté de **90 %** en 30 ans.

### POUR LES OXYDES D'AZOTE **NOx**



En 2019, **55 %** des émissions de NOx de l'ensemble des secteurs d'activité ont été générées par les véhicules terrestres, dont **17 %** par les camions. Les émissions de NOx générées par les camions ont diminué de **12 %** par rapport à l'année précédente.



### POUR LE MONOXYDE DE CARBONE **CO**



Les camions ne représentent que **6 %** des émissions annuelles de CO générées par les activités routières (y compris les véhicules particuliers (57 %), les véhicules utilitaires légers (16 %) et les deux-roues (19 %).



RETROUVEZ L'ÉTUDE COMPLÈTE SUR NOTRE SITE → [WWW.FNTR.FR](http://WWW.FNTR.FR)

# La FNTR au cœur de la **Task Force**

**LORS DE SA RÉUNION DU 15 DÉCEMBRE 2020, LE COMITÉ MINISTÉRIEL DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'INNOVATION DES TRANSPORTS (CMDIT) A RAPPELÉ L'OBJECTIF DE LONG TERME EN MATIÈRE DE NEUTRALITÉ CARBONE DANS LES TRANSPORTS EN 2050. IL A ÉGALEMENT FAIT LE CONSTAT DU BESOIN D'UN CONSENSUS ET D'UNE CONVERGENCE DES ACTIONS DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS POUR CE QUI CONCERNE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PARC DE VÉHICULES LOURDS COMPTE TENU DE LA DIVERSITÉ DU MIX ÉNERGÉTIQUE ET DES CAS D'USAGE VARIÉS.**

C'est dans le prolongement de cette réunion que la Task Force pour le verdissement des véhicules lourds a été mise en place. Son objectif ? Parvenir d'ici l'été 2021 à une convention d'objectifs entre les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens.

## **Cette convention d'objectifs devra :**

- Définir un ou plusieurs scénarios de décarbonation totale du secteur du Transport Routier de Marchandises et de passagers au plus tard en 2050 ;
- Fixer des jalons de court (2022, 2025) et moyen termes (2030) en raisonnant par type de motorisation et segments de véhicules ;
- Favoriser une vision commune sur les perspectives, orientations stratégiques, calendriers, contraintes et priorités de chacun pour la poursuite de la transition écologique du transport routier.

La réunion de lancement de la Task Force pilotée par Stéphane DAGUIN, Directeur du cabinet de Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI, s'est ainsi tenue le 21 janvier 2021. L'occasion d'annoncer la création de 3 groupes de travail thématiques :

## **GRUPE DE TRAVAIL N°1**

**Usages et mix énergétique (pilote par la DGEC - Direction Générale de l'Énergie et du Climat)**

### OBJECTIFS

- Définir une/des trajectoire(s) sur l'évolution de la motorisation des véhicules industriels, en fonction de la typologie d'usage des véhicules ;
- Travailler sur 5 jalons : fin 2022, 2025, 2030, 2035 et 2040 ;
- Aboutir à une ou des trajectoires à inscrire dans la convention d'objectifs entre les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens.



### **POINT À DATE**

**Les Fédérations de transport ont d'ores et déjà exprimé les caractéristiques techniques des besoins actuels des transporteurs. Les filières de constructeurs doivent désormais présenter l'offre actuelle (dans le cadre du GT3) permettant de répondre aux besoins des transporteurs en précisant le mix énergétique pour chaque type d'usage et chaque capacité et PTAC.**





...suite

### GROUPE DE TRAVAIL N°2

**Modèles économiques et TCO (pilote par la DGITM - Direction des Infrastructures, du Transport et de la Mer)**

#### OBJECTIFS

Constituer un modèle prédictif de parcs en coûts totaux de possession (TCO). Cela permettra :

- d'évaluer la pertinence économique des différents types de motorisation possibles selon le segment du marché PL ;
- d'établir des trajectoires de décarbonation réalistes en fonction des progrès technologiques anticipés ;
- d'effectuer un bilan des émissions de GES tenant compte du rythme de renouvellement du parc

Le modèle permettra de comparer cinq types de motorisations : diesel, biodiesel (B100), GNV, électrique et hydrogène.



#### POINT À DATE

Un document présentant l'état des hypothèses du modèle TCO pour les poids lourds a été préparé par la DGITM et discuté lors des différentes réunions. Les Fédérations de transport ont transmis à la fin du mois de mars leurs commentaires et observations sur les données d'entrée figurant dans ce document.

### GROUPE DE TRAVAIL N°3

**Offre constructeurs (pilote par la DGE - Direction Générale des Entreprises).**

#### OBJECTIFS

- Identifier le périmètre de l'offre actuelle et potentielle implantée en France (motorisation, spécificités techniques, prix, solution de recharge et d'avitaillement...).



#### POINT À DATE

**Sur la partie offre constructeurs : les constructeurs ont fait part des types de motorisations actuellement disponibles pour les différents usages. Concernant les offres à venir, les constructeurs n'ont pu communiquer que sur des généralités.**

La réunion de GT3 du vendredi 9 avril a été l'occasion pour la DGE de présenter les résultats détaillés avec l'offre constructeur qui sera disponible aux différents jalons par type d'usages. À ce stade certains constructeurs doivent encore transmettre des éléments. Le document présenté n'est donc pas définitif.



Le gaz carburant permet de réduire l'empreinte environnementale des activités de transport. Primagaz accompagne les professionnels au quotidien dans leur transition énergétique. **Retrouvez toutes les infos sur [primagaz.fr](http://primagaz.fr)**



# Interview

## Pascal Megevand, un acteur engagé

**PASCAL MEGEVAND CO-DIRIGE AVEC SON FRÈRE FRÉDÉRIC, L'ENTREPRISE MEGEVAND FRÈRES ET EST UN ENGAGÉ DE LA PREMIÈRE HEURE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU SECTEUR. C'EST SANS SURPRISE QU'IL S'EST PORTÉ VOLONTAIRE POUR PARTICIPER AUX TRAVAUX DE LA TASK FORCE POUR LE VERDISSEMENT DES VÉHICULES LOURDS QUI RÉUNIT LES CONSTRUCTEURS, LES ÉNERGÉTICIENS, LES TRANSPORTEURS AINSI QUE LES REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT. POUR HORIZONS, IL NOUS LIVRE SA VISION, SANS CONCESSION, DES TRAVAUX MENÉS.**

***Avant d'aborder les travaux de la Task Force, quel est votre sentiment sur le Projet de Loi Climat et Résilience voté pour le moment à l'Assemblée nationale ?***

Ce que je reproche au Gouvernement dans ce texte, en ce qui concerne le transport de marchandises, c'est l'absence totale de vision stratégique, le manque de cohérence globale. Nous faisons partie des secteurs que l'on a décidé de sacrifier mais je m'étonne toujours que 70 personnes (c'est à peu près le nombre de députés présents en séance publique au moment du vote des articles nous concernant) puissent décider ainsi de l'avenir d'une profession, de 40 000 entreprises, de 600 000 salariés... Mais ce texte n'est que la partie émergée de l'iceberg, et les

transformations plus profondes qui sont à l'œuvre vont certainement signer l'arrêt de mort des entreprises de transport telles que nous les connaissons aujourd'hui. **Malheureusement, je pense que beaucoup de mes confrères n'ont pas encore pris ou n'ont pas encore voulu prendre la mesure du désastre.**

***Parlons-en justement.***

***Quels sont ces changements profonds que vous dénoncez ?***

Tout d'abord, je veux saluer l'initiative de cette Task force même si, à mon sens, elle arrive beaucoup trop tard. Il y a une réelle écoute et l'ensemble des acteurs peuvent porter leurs arguments. Maintenant sur le fond, la ligne stratégique des constructeurs semble, selon moi, tout à fait définie en faveur d'une électromobilité intégrale, ce qui n'est pas sans poser de véritables soucis aux transporteurs en matière de perte de productivité et donc de rentabilité. Sans même rentrer dans des considérations environnementales, c'est d'abord sur le terrain économique que le bât blesse. Il faut avoir un discours de vérité en la matière et dire aux chargeurs et aux consommateurs que les coûts du transport vont devoir doubler d'ici à 20 ans. Avec la répercussion attendue sur les prix pour le consommateur. C'est pourquoi il nous faut sortir du débat technique dans lequel nous avons été enfermés ces dernières années, pour le ramener sur le terrain de l'économie et du social. Je suis l'un

**CE QUE JE REPROCHE [...] C'EST LE MANQUE TOTAL DE VISION STRATÉGIQUE, LE MANQUE DE COHÉRENCE GLOBALE**

**megevand**  
FRÈRES  
TRANSPORT LOGISTIQUE



des premiers transporteurs engagés dans la transition énergétique mais elle ne peut se faire au détriment des Hommes.

***Vous parlez de perte de productivité pour les transporteurs, pouvez-vous préciser votre pensée ?***

Les premiers résultats du GT3 (constructeurs-énergéticiens), et cela ne sera pas profondément amélioré dans les décennies à venir pour des raisons de densité énergétique embarquée et de limitation des « super-chargeurs », annoncent que l'autonomie d'un camion électrique se situera autour de 500 kilomètres (150 aujourd'hui), soit une perte de -25% d'autonomie d'un camion au gaz, bio carburant ou autre énergie alternative.

Imaginez le chamboulement des plans de transport à venir et les difficultés pour nos conducteurs ! Comment être rentables dans ces conditions quand on connaît les marges déjà très faibles du secteur ? **L'ensemble des acteurs, des pouvoirs publics aux constructeurs, en passant par les énergéticiens et les chargeurs pensent que l'intendance suivra. Et bien non, l'intendance ne pourra pas suivre !**

# Transports Jacques Martin : Oleo100 décarbone leurs activités de Transport Routier de Marchandises et de Logistique

**6 MOIS APRÈS AVOIR PASSÉ 13 VÉHICULES DE SA FLOTTE À OLEO100, LE CARBURANT 100% COLZA FRANÇAIS, LES TRANSPORTS JACQUES MARTIN REVIENNENT SUR LEUR EXPÉRIENCE.**

**D**epuis son lancement en 2018, le premier carburant B100 français du Groupe Avril bouleverse le secteur des énergies renouvelables pour le transport en France.

Issu à 100% du colza français et à destination des flottes captives de poids lourds de plus de 3,5t, Oleo100 offre une réponse concrète aux enjeux de décarbonation auxquels les professionnels du secteur font face depuis quelques années, en réduisant de 60% les émissions de CO<sub>2</sub> en comparaison au gazole.

« Une alternative aux énergies fossiles, une origine 100% française, une certification annuelle de réduction d'empreinte carbone, une transition facile et rapide sans besoin d'infrastructure ni d'installation et cela au même prix qu'au gazole, c'est la promesse tenue par l'équipe Oleo100 de Saipol », affirme Didier Martin, directeur des Transports Jacques Martin et vice-président de la FNTR Drôme-Ardèche.

**Intimement convaincu que le respect et la protection de l'environnement sont l'affaire de tous et que chacun doit y contribuer à sa manière, le Groupe Jacques Martin s'engage depuis quelques années à renouveler**



**régulièrement sa flotte de véhicules pour des véhicules moins polluants construits ou assemblés en France, à former ses conducteurs à l'écoconduite et à maîtriser ses émissions de CO<sub>2</sub>. C'est dans cette trajectoire que s'inscrit leur transition au B100 de Saipol (Groupe Avril).**

« Nous sommes totalement satisfaits par la solution ! Nous avons désormais une station-service spécialement dédiée à nos camions roulant avec Oleo100, qui

est directement connectée à la cuve de 50 m<sup>3</sup> que les équipes de Saipol ont installé gratuitement chez nous. À l'avenir, nous souhaiterions développer l'utilisation de cette énergie pour nos activités de transport de marchandises nationales et régionales, et la proposer à nos chargeurs comme Leroy Merlin, Valrhona ou Intermarché qui souhaitent valoriser par ce biais leur propre démarche RSE. »

**POUR PLUS D'INFORMATIONS  
→ [WWW.OLEO100.COM](http://WWW.OLEO100.COM)**



# Décarbonation des camions, une transformation en marche

**RENAULT TRUCKS S'EST FIXÉ COMME OBJECTIF D'AVOIR UN PARC ROULANT NEUTRE EN CARBONE EN 2050, CE QUI IMPOSE DE PROPOSER DÈS 2040 UNE OFFRE EXCLUSIVEMENT SANS ÉNERGIES FOSSILES. UNE GRANDE TRANSFORMATION, DÉJÀ EN MARCHÉ, FONDÉE SUR L'ÉLECTROMOBILITÉ. LES CAMIONS, ÉQUIPÉS DE BATTERIES OU DE PILE À COMBUSTIBLE À HYDROGÈNE, DEVRAIENT ÊTRE MAJORITAIRES DANS LES VENTES DU CONSTRUCTEUR À UNE ÉCHÉANCE DE 20 ANS.**

Renault Trucks est engagé dans une transformation radicale caractérisée par la réduction de la part du moteur à combustion interne et l'électrification progressive. Le mouvement vers l'électromobilité se fera d'abord dans les segments où les produits offriront le coût total de possession le plus avantageux, et où ses capacités, notamment en termes d'autonomie et de recharge, sont le mieux adaptées.

## UNE RÉALITÉ INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

Les camions électriques sont le pilier de la stratégie de Renault Trucks. Ils devraient représenter 10 % de ses volumes de vente en 2025, 35 % en 2030, avec pour objectif final de proposer, dès 2040, 100 % de ses véhicules sans énergies fossiles.

Aujourd'hui, Renault Trucks produit en série des camions électriques de moyen tonnage et déploie ces solutions pour les usages de distribution urbaine, de collecte des ordures ménagères et d'approche de chantier.

**Dans les années à venir, Renault Trucks étendra l'électrification aux autres usages pertinents comme le transport de containers, la construction, jusqu'au transport sur longue distance en proposant des solutions avec batteries ou pile à combustible à hydrogène.** Vers 2040, la majorité absolue des camions que Renault Trucks mettra sur le marché sera électrique.

Cette transformation ne peut être assurée par le seul constructeur. Certains des blocs technologiques clés de cette transformation sont abordés par le biais de partenariats stratégiques. Renault Trucks bénéficiera d'alliances nouées dans le domaine du développement des piles à combustibles et des batteries. Enfin, une collaboration de tous les acteurs de la chaîne de valeur du transport est une des conditions du succès de cette transition énergétique.

## UN RYTHME SOUTENU D'INTRODUCTION PAR SEGMENT

En 2019, Renault Trucks a lancé sa deuxième génération de véhicules électriques avec une gamme Renault Trucks Z.E. composée de Renault Master Z.E., Renault Trucks D Z.E. et Renault Trucks D Wide Z.E., s'étendant de 3,1 to 26 tonnes et couvrant tout l'éventail des usages urbains.

Cette offre s'étoffe régulièrement. Une version 16 t du Renault Trucks D a été conçue pour la distribution sous température dirigée en ville. Le Renault Trucks D Wide Z.E. proposé dans une version 26 t sera disponible en 2022 en version 19 t.

Mais Renault Trucks veut étendre l'électrification de ses véhicules à tous les usages. Le constructeur prépare la commercialisation d'un tracteur Z.E. pour répondre aux besoins de transport régional dès 2023. Une offre de porteur de chantier 100 % électrique adaptée à la construction urbaine sera également commercialisée à cette même date.

**Au cours de la deuxième moitié de la décennie, Renault Trucks sera en mesure de proposer une offre équipée de pile à combustible fonctionnant à hydrogène principalement pour les usages longue distance.**





LE TROPHÉE DES  
ROUTIERS 2021

4<sup>E</sup> ÉDITION

# Le Trophée des Routiers revient en 2021 !



carcept prev

GRUPE KLESIA

C'EST AVEC GRAND PLAISIR QUE NOUS VOUS ANNONÇONS LE RETOUR DE CE GRAND CONCOURS PROFESSIONNEL DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER QUI PROMET UNE BELLE AVENTURE POUR CETTE NOUVELLE ÉDITION, EN RÉGIONS PUIS AU NATIONAL. LES INSTITUTIONS DE PROTECTION SOCIALE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE, RÉUNIES SOUS LA MARQUE CARCEPT PREV, ET LES ACTEURS DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE QUE SONT L'AFTRAL, L'AFT ET L'OPCO MOBILITÉS, ORGANISENT UNE NOUVELLE FOIS CET ÉVÉNEMENT AFIN DE TROUVER LE MEILLEUR ROUTIER DE FRANCE !

Le Trophée des Routiers a pour ambition de promouvoir la profession, valoriser le savoir-faire et les qualités requises pour les femmes et les hommes du Transport Routier de Marchandises ; afin de contribuer à rompre avec les idées reçues. L'objectif est aussi de valoriser les efforts de la profession pour mettre la prévention au cœur de ses préoccupations, tant dans le domaine de la prévention routière que dans ceux de la santé et de l'environnement, engagement encore méconnu du grand public.

#### Le Trophée des Routiers c'est aussi :

Plus de 700 candidats dont 38 femmes depuis la 1<sup>ère</sup> édition, 450 entreprises de transport investies dont 95 % de PME, 12 régions et 80 départements représentés, 270 couvertures médias en régions (presse, radio, TV, internet) en 2018, et pas moins de 10 couvertures médias au national lors de la dernière édition !



RETROUVEZ TOUTES  
LES INFORMATIONS  
DU CONCOURS SUR  
→ [WWW.CARCEPT-PREV.FR/  
LE-TROPHEE-DES-ROUTIERS-  
REVIENT-EN-2021](http://WWW.CARCEPT-PREV.FR/LE-TROPHEE-DES-ROUTIERS-REVIENT-EN-2021)



## Calendrier édition 2021

#### CLÔTURE DES INSCRIPTIONS

Vendredi 25 juin 2021

#### ANNONCE DES CANDIDATS SÉLECTIONNÉS

semaine du  
28 juin 2021

#### ÉPREUVES RÉGIONALES

du 3 au 20 septembre  
2021, selon la région

#### ÉPREUVES NATIONALES & REMISE DE PRIX

Novembre 2021  
selon conditions  
sanitaires, à Paris

#### ATTENTION !

Dans les régions avec 2 dates de sélection, seul le candidat ayant eu le meilleur résultat entre les 2 journées de sélection, pourra représenter sa région à Paris, lors de la grande finale (un seul finaliste par région).

# Travailleurs handicapés : l'Aquitaine se mobilise !

**MALGRÉ LA CRISE, LES DIFFICULTÉS DE RECRUTEMENT PERSISTENT DANS LE TRANSPORT ROUTIER. LES ENTREPRISES PEINENT À SUSCITER LES VOCATIONS, LE MÉTIER EST PERÇU COMME DIFFICILE, PHYSIQUE ET EXIGEANT ET IL PÂTIT D'UNE IMAGE NÉGATIVE, NOTAMMENT AUPRÈS DES JEUNES GÉNÉRATIONS.**

En dépit des efforts déployés et malgré l'investissement des acteurs du transport pour attirer des candidats, **les schémas classiques de recrutement peuvent avoir tendance à s'essouffler et les difficultés pourraient aller en s'accroissant.**

40 % des conducteurs routiers de marchandises ont plus de 50 ans. Selon Lydia Rio, déléguée Aquitaine pour l'AFT, les prévisions d'emplois pour cette année sont de + 2,90 % en marchandises soit 829 salariés à recruter en plus en Aquitaine.

Fort de ces constats et des enjeux, la FNTR Aquitaine a immédiatement intégré la démarche imaginée par l'entreprise bordelaise Actes - Elise Atlantique de former et de proposer des demandeurs d'emploi travailleurs handicapés pour devenir conducteurs routiers dans les entreprises de transport qu'elle représente.

Frédéric Petit, Président d'Actes - Elise Atlantique, société spécialisée dans la collecte de déchets de bureaux, dirige cette société tournée vers l'économie circulaire. « Nous sommes une entreprise adaptée puisque 80% de nos salariés sont en situation de handicap » explique Frédéric Petit. Grâce aux aides de l'OPCO et aux fonds AGEFIPH, il peut aujourd'hui donner l'opportunité d'ouvrir des formations au métier de conducteur routier aux demandeurs d'emploi reconnus travailleurs handicapés via le CDD Tremplin. **« Nous comptons 40% de conducteurs chez Elise Atlantique**

**et connaissant les tensions de recrutement dans les entreprises de transport, c'est naturellement que nous nous sommes rapprochés de la FNTR pour leur proposer de travailler avec nous sur ce dispositif de formation et d'embauche de demandeurs d'emploi travailleurs handicapés »** poursuit-il.

Véronique Blondel, Responsable des Ressources Humaines chez Elise Atlantique, a ensuite réuni autour de la table le Cap Emploi, l'AGEFIPH, l'AFT et City'Pro pour imaginer l'approche la plus efficace

**NOUS SOMMES UNE  
ENTREPRISE ADAPTÉE  
PUISQUE 80% DE NOS  
SALARIÉS SONT EN  
SITUATION DE HANDICAP**

pour former des personnes en situation de handicap au métier de conducteur routier. Sélectionnés par le Cap Emploi, une quinzaine de candidats ont été sensibilisés aux métiers du transport par l'AFT et ont pu découvrir en situation réelle en entreprise les métiers du transport. Quelques semaines plus tard, ce sont 10 candidats qui ont réalisé une immersion professionnelle d'une semaine en PMSMP (Période de Mise en Situation en Milieu Professionnel) au sein d'entreprises de transport adhérentes à la FNTR Aquitaine. Ils ont ensuite été formés au Titre Professionnel conducteur routier sur porteur. Sur cette première vague de candidats, quatre ont obtenu leur diplôme et pourront poursuivre un

curseu complémentaire ou intégrer directement une entreprise.

**Les partenaires, réunis une fois par mois en comité de pilotage, ont pu tirer un bilan positif de ce premier galop d'essai.**

Côté entreprises, la FNTR Aquitaine a organisé le 29 avril un webinaire pour sensibiliser les entreprises de transport aux obligations d'emploi de travailleurs handicapés. Des diagnostics individuels pour les entreprises qui le souhaitent pourraient être ensuite organisés. En parallèle, la FNTR Aquitaine et l'ARACT Nouvelle-Aquitaine travailleront sur la notion de « bon profil » attendu en vue d'alimenter la réflexion sur les difficultés de recrutement et d'attractivité du métier pour des candidats en situation de handicap.

Nourredine Ziane, Président de la FNTR Aquitaine et dirigeant de l'entreprise MTS-TMTA, est présent et actif dans la démarche depuis son origine : **« Nous avons des postes variés et très différents,** il nous faut affiner la liste des opérations les plus fréquentes et identifier les caractéristiques de chaque poste de travail pour permettre un matching plus fin et plus réactif au moment de recruter des demandeurs d'emploi en situation de handicap ».

Avec un taux de chômage deux fois supérieur chez les personnes en situation de handicap et un taux de couverture des emplois en TRM plutôt bas, il y a un vrai sujet.



# *PAR- TAGER*

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



**PARTAGER**



IL ÉTAIT UNE FOIS



# La FNTR aussi en 1<sup>ère</sup> ligne dans les médias



**LE SAMEDI 10 AVRIL, DANS LE CADRE DE L'EXAMEN DU PROJET DE LOI "CLIMAT ET RÉSILIENCE", LES DÉPUTÉS ONT DONNÉ LEUR FEU VERT À L'ARTICLE 32 CONCERNANT LA MISE EN PLACE D'UNE "CONTRIBUTION SPÉCIFIQUE" POIDS LOURDS DANS LES RÉGIONS QUI SOUHAITERAIENT EN FAIRE USAGE. UNE TAXE QUI VIENDRAIT S'AJOUTER AU RABOT COMPLET DU REMBOURSEMENT DE LA TICPE D'ICI À 2030 PRÉVU ÉGALEMENT DANS LE PROJET DE LOI EN SON ARTICLE 30.**

Une décision qui va d'abord pénaliser les transporteurs français, leurs clients locaux, et donc, le consommateur, sans apporter d'effet bénéfique en matière de réduction des gaz à effet de serre. Quant aux transporteurs étrangers qui font de la longue distance, pour la plupart ils n'en n'auront que faire, en passant – comme ils le font déjà – par le réseau concédé.

*l'État a une approche purement fiscale, il va ponctionner beaucoup d'argent. Peut-être qu'il y aura des petites subventions pour aider les transporteurs à acheter des véhicules propres, mais encore faut-il que ces véhicules existent... »*

Depuis des mois la FNTR porte les arguments de la profession auprès des politiques, en audition à l'Assemblée nationale et au Sénat mais aussi partout en France. Elle a également concentré ses efforts sur les médias afin de faire largement entendre la voix des transporteurs routiers.

## P. Sarthe. Loi Climat : les craintes des transporteurs routiers

Pascal Trubert, Président de la FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers) Pays de la Loire



En région, même ébullition médiatique. Au micro de **Ouest France**, **Pascal Trubert, Président de la FNTR Pays de la Loire**, alerte le grand public « des limites du projet de loi "Climat et Résilience" et de ses risques pour le secteur du transport routier français. » **Dominique Feron, Président de la FNTR Aube**, explique notamment sur **France 3** : « Aujourd'hui, si on surtaxe, on va supprimer des camions, mais des camions français. Il nous restera des camions étrangers sur les routes... ».



« C'est une mauvaise solution qui va peser sur la vie des entreprises de transport » prévient tout d'abord la FNTR dans **le Figaro**. **Florence Berthelot, Déléguée générale de la Fédération**, détaille les raisons de cette colère et appelle sur **France Info** à une réflexion « plus globale », estimant qu'il n'y a « strictement aucun impact écologique à instaurer une taxe régionale. » Sur **TF1**, Mme Berthelot poursuit et affirme : « Nous croyons que







Toujours sur **France 3**, **Pauline Martin, Déléguée régionale de la FNTR Île-de-France**, précise quant à elle : « *Nous, ce qu'on demande, ce sont des mesures pour nous accompagner encore mieux, et encore plus, dans la transition énergétique, plutôt que d'être taxés !* »



« *Cela n'a rien à voir avec la transition énergétique ou l'écologie. Nous, on est les premiers à vouloir investir dans des camions plus propres. Mais pour investir dans les camions plus propres, il faut qu'on nous laisse une capacité d'investissement* » clame **Marie Breton, Secrétaire générale de la FNTR Franche-Comté**.



D'ailleurs, **François Baudoin, Président de la FNTR Bretagne**, prévient sur les ondes de **France Bleu** : « *Il est bien évident que les transporteurs devront répercuter cette taxe dans leurs prix de vente, par conséquent vous retrouverez ça sur les étiquettes de vos produits dans votre hypermarché.* » Ce que confirme **Christophe Charlon, Président de la FNTR Occitanie**, devant les caméras de **TF1**, pour son **JT de 20** : « *Si ça se répercute sur le transport, ça se répercute sur le prix global du produit en magasin ou du produit livré chez le consommateur.* »

**Eric Daly, membre de la FNTR en Limousin**, ajoute : « *Nous ne sommes pas un problème, nous sommes une solution* ». Dans la **Manche Libre**, **Jean-Marc Pelazza, Secrétaire régional de la FNTR Normandie** plaide pour un réel soutien aux transporteurs et un réel mix énergétique.

Dans **Sud-Ouest**, **Olivier Hiceb, Délégué régional de la FNTR Aquitaine**, rappelle pour sa part que « *toutes les entreprises de transport comprennent la nécessité d'une transition écologique.* » La preuve : « *On roule déjà au BioGNV dans la région.* »



Le 16 avril dernier, le **20h de TF1** s'intéresse à nouveau au sujet, et donne la parole aux **Transports Sofrat en Seine-et-Marne**, dont plus de la moitié des camions rouleront d'ici la fin de l'année au biocarburant... A bon entendre !



**RETROUVEZ L'ENSEMBLE DES PRISES DE PAROLE DE LA FNTR SUR NOTRE SITE → WWW.FNTR.FR**

BIEN PLUS QUE DE L'ASSURANCE...

MAÎTRISER MES RISQUES,  
POUR AVANCER EN TOUTE SÉCURITÉ.

En tant que chef d'entreprise, c'est en prenant des risques, que vous parvenez à créer des opportunités, des potentiels de développement et de création de valeur.

**Notre mission :**

**Vous accompagner, maîtriser vos risques, assurer votre pérennité.**

**ASSURANCE DE BIENS ET RESPONSABILITÉS**

Dommmages aux biens, Flotte automobile,  
Marchandises transportées, Facultés,  
Multirisque professionnelle, Cyber,  
Protection juridique...

**ASSURANCE DE PERSONNES  
DIRIGEANTS & SALARIÉS**

Mutuelle, Prévoyance,  
Retraite, Reconstitution de carrière,  
Perte d'emploi du dirigeant,  
Epargne salariale...

**CONSEILS ET FORMATIONS**

Audit, Gestion de risques,  
Cartographie de risques,  
Expertises préalables, Formations  
assurances, Prévention routière...

**ACCIDENT DU TRAVAIL  
ET MALADIE PROFESSIONNELLE**

Gestion et optimisation  
de votre taux AT/MP



**Appelez dès maintenant le 02 35 12 35 50**

[www.ofracar.fr](http://www.ofracar.fr)

[contact@ofracar.fr](mailto:contact@ofracar.fr)

N°ORIAS : 07 008 315





# Nouvelle campagne "Ceci est beaucoup plus qu'un camion..."

**EN 2020, LA FNTR AVAIT LANCÉ UNE GRANDE OPÉRATION DE COMMUNICATION SOUS LE SLOGAN « SI VOUS L'AVEZ, C'EST QU'UN CAMION VOUS L'A APPORTÉ ». UNE CAMPAGNE RÉUSSIE QUI A PERMIS DE TOUCHER PLUSIEURS MILLIONS D'INTERNAUTES ET D'AUDITEURS RADIO.**

Cette année, la Fédération a souhaité aller un cran plus loin et **lutter contre les idées reçues associées au camion et plus largement au secteur.**

Avec l'accroche « Ceci est beaucoup plus qu'un camion... », la FNTR a voulu démontrer l'apport du transport routier à l'économie ainsi que le service qu'il rend aux Français tous les jours de l'année.

Une campagne multimédias avec un spot radio qui fait la part belle aux territoires avec une diffusion sur les 44 décrochages de France Bleu en régions. Des visuels ainsi qu'une vidéo déployés sur de très nombreux médias en ligne, sites web et réseaux sociaux. **Autre nouveauté cette année, le spot radio sera disponible en podcast au mois de juin sur France Inter en introduction du podcast le plus écouté de France, Affaires sensibles !**

**Ceci est beaucoup plus qu'un camion !**

Les camions, c'est seulement **6% des émissions totales de CO2** et 2% des particules fines en France alors que 89% du fret passe par la route.

#Engagés pour la transition écologique !

Fédération Nationale des Transports Routiers

**Ceci est beaucoup plus qu'un camion !**

Chaque jour, partout en France, **89% des marchandises** sont acheminées par la route.

Le Transport routier de marchandises est le seul mode de transport qui assure au quotidien l'approvisionnement des villes comme des territoires ruraux.

#Engagés pour les territoires et l'économie !

Fédération Nationale des Transports Routiers

**Ceci est beaucoup plus qu'un camion !**

Le transport routier de marchandises, c'est **40 000 entreprises, 99% de TPE/PME** et près de **600 000 salariés**.

Chaque année, ce secteur recrute en nombre partout en France.

#Engagés pour l'emploi !

Fédération Nationale des Transports Routiers

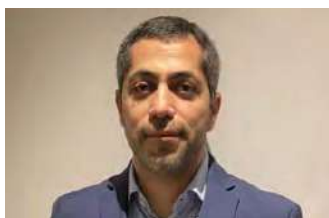
# La FNTR mobilisée sur toute la France !

CHAQUE JOUR, LA FNTR ACCOMPAGNE SUR LE TERRAIN L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA PROFESSION POUR DÉFENDRE LEURS INTÉRÊTS. TOUR DE FRANCE DES DERNIÈRES ACTUALITÉS.

## FNTR Aquitaine et Franche-Comté

### DEUX NOUVEAUX PRÉSIDENTS DE RÉGION POUR LA FNTR

La FNTR Aquitaine et la FNTR Franche-Comté ont procédé le 26 janvier dernier à l'élection de leur nouveau Président respectif. En Aquitaine, M. Nourrédine Ziane a ainsi pris la présidence du syndicat et succède donc à M. Erick Picquenot, tandis qu'en Franche-Comté le syndicat voit M. Xavier Bergelin prendre la suite de M. Bernard Ienn. Nourrédine Ziane accorde une grande importance à l'image du secteur, au numérique et à l'empreinte écologique. Quant à Xavier Bergelin, également impliqué dans le conseil professionnel de la FNTR, il porte un intérêt tout particulier à la formation, ainsi qu'à l'image du transport.



**Nourrédine Ziane**



**Xavier Bergelin**

*Les FNTR Aquitaine et Franche-Comté ont procédé à l'élection de leur nouveau Président respectif.*

## FNTR Montpellier Méditerranée Métropole



### DES ÉLUS À LA RENCONTRE DES TRANSPORTEURS

Le 18 février dernier, pas moins de huit élus de l'agglomération Montpelliéraine, emmenés par Julie Frèche, élue en charge des mobilités, ont rencontré des adhérents de la FNTR pour découvrir les diverses activités liées au secteur du transport. Une première visite s'est déroulée chez Service Ecusson Vert, expert de la logistique urbaine Eco-Responsable au cœur de Montpellier. Une entreprise très engagée en matière de développement durable notamment en lien avec l'explosion du e-commerce. L'occasion pour ce transporteur de pointer le manque de bornes électriques de recharges en centre-ville pour ses VUL. S'en est suivi une chez les Transports BREL, spécialisés en transport, lavage, manutention et stockage de matériel professionnel. Le Président de la FNTR Occitanie Languedoc Christophe Charlon et M. Honoré BREL ont notamment témoigné de l'engagement des professionnels en faveur du développement durable. Enfin, une dernière visite a eu lieu dans l'entreprise MIN et MAT POWER, dédiée à la logistique de l'urgence, spécialisée dans le transport sous température dirigée et transport express frigorifique, taxi colis.

## FNTR Bretagne

### LA FNTR BRETAGNE SE MOBILISE CONTRE LE RETOUR POSSIBLE D'UNE ÉCOTAXE RÉGIONALE

La FNTR a partagé le 16 février à l'Assemblée nationale sa vive inquiétude quant à la possibilité d'un retour de l'écotaxe régionale à une quinzaine de députés bretons. Une initiative du syndicat breton et du Député Marc Le Fur qui s'inscrit dans la stratégie nationale de mobilisation de la Fédération partout en France auprès des Députés pour faire entendre la voix des transporteurs sur le projet de loi Climat et Résilience. En a résulté un échange constructif d'1h30, lequel a permis aux députés de prendre la mesure des effets désastreux de cette proposition. Suite à ce rendez-vous, et à force de lobbying, la FNTR Bretagne a aussi pu rencontrer le directeur de cabinet du Président Emmanuel Macron et s'est entretenu en visioconférence avec les députés Jean-Marc Zulesi et Laurence Maillart Méhaignerie.



## FNTR Aube



### ECOTAXE RÉGIONALE : LA FNTR AUBE VOIT ROUGE ET ORGANISE UNE CONFÉRENCE DE PRESSE

Afin de mobiliser la presse locale sur la question d'une éventuelle écotaxe régionale, la FNTR Aube a choisi d'organiser une conférence à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Troyes et de l'Aube, où étaient conviés un certain nombre de médias. Parmi eux, L'Est éclair, Libération ou encore France 3 ont répondu présents. L'occasion d'expliquer en détail pourquoi ce projet serait une aberration, aussi bien sur le plan économique qu'écologique, et de rappeler les chiffres clés du Transport Routier de Marchandises. Cette conférence d'1h30 a été menée par le Président de la FNTR Aube, M. Dominique Feron, ses deux vice-Présidents, et Evelyne Dubois, Secrétaire générale. À noter également la présence du MEDEF et de la CPME, lesquels ont ainsi démontré leur soutien.

## FNTR Pays-de-la-Loire

### LA FNTR PAYS-DE-LA-LOIRE CERTIFIÉE QUAL'OP !

La FNTR Pays-de-la-Loire, associée à la FNTV Pays-de-la-Loire, a reçu au mois de mars le certificat AFNOR Quali'OP, signe de qualité et gage de confiance pour ses adhérents. Un certificat qui présente trois intérêts principaux : challenger ses équipes, concevoir un travail de qualité avec les élus, mieux communiquer sur l'organisation professionnelle. Pour Pascal Trubert, Président régional, c'est une grande satisfaction : « Cette certification, inédite pour une organisation professionnelle à dimension régionale, est bien le fruit d'un travail collectif entre les élus et nos équipes, avec la volonté de rechercher au quotidien, la qualité de service attendue par nos adhérents. Cette certification démontre, à nos interlocuteurs directs, à nos collaborateurs, notre volonté d'engagement et d'expertise. »

## FNTR Normandie

### UN ENGAGEMENT QUOTIDIEN EN FAVEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE.

En Normandie, notamment, l'entreprise Transcal, acteur régional assurant le transport et la logistique dans toute la France, et dirigée par Loïc Gesnet, se convertit peu à peu à l'OLEO 100, biocarburant 100 % végétal et renouvelable, composé à 100 % de colza français.



*Une nouvelle structure qui traite 100% des eaux usées sur un processus bio organique et en réutilise 70% en circuit fermé*



## FNTR Savoie

### UNE STATION DE LAVAGE BIENTÔT INAUGURÉE PAR LA FNTR 73

C'est à Chambéry, en Savoie, un point stratégique entre les vallées et les grands axes autoroutiers, qu'une station de lavage, réservée aux poids lourds, a ouvert ses portes, en février dernier. Cette station, qui répond à un véritable besoin identifié par la profession dans ce secteur, a la capacité d'accueillir tous les types de poids lourds et autocars sur trois pistes différentes, dont une entièrement dédiée aux intérieurs citernes de transports alimentaires. À noter que cette nouvelle structure, vertueuse au possible, traite 100% des eaux usées sur un processus bio organique (rien de chimique) et en réutilise 70% en circuit fermé : « C'était pour nous une obligation d'un engagement responsable vers un développement durable... » précise la FNTR 73. L'inauguration de cette station se fera dans les prochaines semaines, si les conditions sanitaires le permettent.

## FNTR Alsace

### RÉUNION D'INFORMATIONS POUR DÉMYSTIFIER LE LABEL CO<sub>2</sub>

La FNTR Alsace a organisé le 15 avril 2021 une réunion afin d'expliquer à ses adhérents la démarche pour l'obtention du label Co<sub>2</sub>. L'intervenant principal était un auditeur du label. Certains adhérents déjà labellisés ont pu faire part de leurs expériences à l'ensemble des participants afin de faciliter l'accès au label au plus grand nombre.

## FNTR Pays-de-la-Loire et FNTR Occitanie

### GNR, LA FNTR ACCOMPAGNE LES TRANSPORTEURS

La loi de finances rectificative (LFR3) qui a été adoptée le 30 juillet 2020 a prévu l'augmentation en une seule fois de la fiscalité applicable au GNR à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Pour accompagner les transporteurs dans cette évolution, la FNTR Pays-de-la-Loire et la FNTR Occitanie ont organisé le 27 avril dernier un webinaire avec le CNR (Comité National Routier).

## FNTR Poitou-Charente

### PROJET D'AUTOROUTE A147 :



L'association A147 travaille dans le but d'obtenir une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers qui permettrait :

- de relier l'autoroute A 10, l'autoroute A 20 et la Route Centre Europe Atlantique (RCEA),
- de créer une véritable synergie entre la métropole de Nantes et les aires urbaines de Poitiers et Limoges,
- de limiter (enfin !) le risque routier constaté depuis des décennies,
- de désenclaver le nord de la Haute-Vienne et le Montmorillonnais dans la Vienne

La FNTR est engagée aux côtés de l'ensemble des parties prenantes afin de mener à bien ce projet structurant pour la région.

## **FNTR Loire et Savoie Haute-Savoie Dauphiné**

### **GUIDE POUR UNE PRÉVENTION PÉRENNE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

Durant la crise sanitaire, la FNTR Loire et la FNTR Savoie Haute-Savoie Dauphiné, ont souhaité accompagner leurs entreprises adhérentes respectives sur le sujet de la prévention pérenne post covid-19. Accompagné de « Pilote Prévention » et soutenu par la DIRECCTE AURA et la CARSAT Rhône-Alpes, c'est de cette collaboration inter départementale, et suite à plusieurs groupes de travail successif et de rendez-vous en entreprises qu'est né le « guide pour une prévention pérenne dans le TRM ».

Suite aux premiers rendez-vous en entreprise et au premier groupe de travail, 3 thèmes ont été identifiés : la « prévention pérenne », le télétravail, et la « remobilisation » des salariés en période d'incertitude. Ce guide pour une prévention pérenne en entreprise a été conçu afin de répondre du mieux que possible aux attentes des 25 entreprises participantes à travers 10 fiches-action très pratico-pratiques à mettre en place dans les entreprises.



## **FNTR Pas De Calais**

### **SANTÉ ET BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL**



Les transports Bray et Depaeuw récompensés. La Fondation Carcept Prev, qui récompense les initiatives et outils qui ont contribué au bien-être et à la prévention dans les domaines de la santé et des risques psychosociaux des hommes et des femmes de la filière transport et logistique, a récompensé dans la catégorie "Transport santé au travail" les Transports Bray, médaille d'or et coup de cœur du jury, ainsi que les Transports Depaeuw, médaille d'argent, ex aequo avec les Transports Garnier. Bravo à eux !

## *Save the Date*

**30.09.2021**

### **Congrès national de la FNTR**

**La FNTR organise son prochain  
Congrès National  
le 30 septembre 2021  
avec un mot d'ordre  
« Changer d'ère ! »**



## **Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises**

En 2020, la FNTR lançait la première Semaine Nationale du Transport Routier de Marchandises. Une initiative qui avait rassemblé par moins de 150 élus, politiques, institutionnels dans une quarantaine d'entreprises qui avaient ouvert leurs portes pour l'occasion. Cette année, la deuxième édition est prévue du 31 mai au 6 juin. Avec les élections régionales en perspective, une fois de plus le réseau FNTR se mobilise pour porter la voix des transporteurs auprès des leaders d'opinion et mieux faire (re)connaitre nos métiers. L'occasion d'interpeller également les candidats et de leur demander une position claire quant au projet d'écotaxes régionales.

# Votre réseau de communication privé avec couverture illimitée !

Grande facilité d'utilisation

**LTE (4G)**

**LTE Tracking**  
Logiciel de suivi de flotte



**IP503H**

Portatif LTE

(Existe en mobile)

**IP730D**

Portatif hybride

LTE et PMR

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).

**ICOM**  
RADIOCOMMUNICATION

+33 (0)5 61 36 03 03

radioLTE@icomfrance.fr

www.radioLTE.fr

**Distributeur Nilfisk**

- Portiques, stations de lavage interne
- Fabricant et installateur de systèmes clé sur porte
- Nouveaux projet 2020 - 2021 - réf sur demande
- Notamment : nouvelle station de lavage « SAS Rhésolutions » à Chambéry
- Projet spéciaux, piste manuelle
- Constructeur de TEC de nettoyage TEC2017 / Rotec
- SAV Truckwash et nettoyage des citernes
- Gamme complète de produits de nettoyage
- Robot frigo / tunnel de lavage / récupération des énergies
- Plus de 235 clients en Europe

**TEC CONCEPT**

**viç**

TEC CONCEPT SPRL  
Chemin du Fundus 6 - B-7822 GHISLENGHIEN  
Tél: +32 (0)23 95 30 45  
E-mail: info@teconcept.com  
Web: www.teconcept.com



# DESSINE-MOI UN CAMION!



ELÉONORE (8 ANS) ET  
LAURELINE (5 ANS)



RENALD (15 ANS)

LUCIE-DIANE (10 ANS)





# Il était **UNE** **FOIS**

## HUGUETTE DURAND, la route au féminin

*Si aujourd'hui il est assez commun pour une femme de conduire un poids lourd, à une autre époque - pas si lointaine - la chose était pour ainsi dire quasi inconcevable. À l'occasion de la Journée Internationale des droits des femmes, rencontre avec une des pionnières dans cet emploi, Huguette Durand, dite « Lélé ».*

Chaque année (hors Covid) depuis 1993, elles se réunissent autour d'un bon gueuleton, en marge des fêtes de Pâques. « ELLES », ce sont des conductrices, de tout âge et issues d'horizons divers. Elles font partie d'une **association, La Route au Féminin**, qui a pour but, outre le fait de se réunir « entre copines », d'échanger expériences et quotidien, bon ou mauvais moments.

Parmi elles, se trouve Huguette Durand, secrétaire de l'association, ex-routière et chef d'entreprise. Un parcours atypique, et en aucun cas prémédité : « *Il n'y avait pas de transporteur, ni de routier dans la famille. Mais après avoir arrêté mes études en première année de fac, et n'ayant pas de projets, je me suis inscrite à l'ANPE. Et c'est là, dans une liste de stages, que j'ai vu : « Conducteur poids lourds. » Je me suis dit que cela pouvait être marrant... Et puis, à la base, c'était juste pour m'occuper six mois. »*



Nous sommes en 1977. Et bien que les centres de formation en ce domaine soient encore extrêmement réticents à l'égard des profils féminins, Huguette finit par recevoir un jour la convocation attendue pour exécuter un stage du côté de Perpignan : « *J'y suis allée sans objectif particulier. Je pensais simplement que cela me ferait un permis de plus... et puis c'est tout ! Mais, quand je suis montée dans le camion, là, ça a été un vrai coup de cœur. Je trouvais ça sympa, et surtout c'était un sacré challenge ! Les camions n'étaient pas aussi faciles à manœuvrer que ceux d'aujourd'hui, et ça m'a tout de suite séduite. De devoir mettre son pied sur le tableau de bord pour tourner le volant... (Rires) Ma première réaction, ça a été : « Tiens, c'est rigolo... » Et au final, ça a été comme ça toute ma vie. « Rigolo. » Avec aussi bien sûr des moments plus difficiles... Ça fait partie du métier. »*

Huguette embrasse définitivement cette carrière à partir de 1978, et l'exerce une bonne quarantaine d'années. Quelques arrêts en cours de route (naissance d'enfants, création d'une entreprise...), mais Huguette a beaucoup de mal à se détacher de ses camions : « *Je ne peux pas rester en place. Donc pour moi, vraiment, c'était le métier idéal. D'ailleurs, quand je me suis inscrite à ce fameux stage, j'en ai aussitôt parlé à ma mère, et elle m'a répondu : « Ça t'ira très bien. » (Rires) Elle était sincère. Elle me connaissait. »*

La jeune femme ne mène pas pour autant un combat. Pas à proprement parlé en tout cas : « *J'ai fait ça naturellement. Sans trop me poser de questions. Quand vous faites quelque-chose, si vous commencez à vous inquiéter des éventuels rejets, vous ne faites plus rien. L'échec, c'est pas de ne pas réussir, c'est de ne pas essayer. Il faut contourner ce qui ne va pas, et avancer, toujours. Être jugée par des cons qui estiment que vous seriez mieux dans une cuisine, quelle importance... D'autant qu'ils ne savent pas forcément comment on cuisine ! Avec le recul, il me semble même que ce sont davantage les hommes qui ont souffert de ma présence, plus que moi de la leur. Sans aller jusqu'à les émasculer, moi et d'autres, on leur montrait qu'une femme pouvait faire la même chose qu'eux. Ce qui, pour un certain nombre, bouleversait quelques idées préconçues. Et ce, tout en restant des nanas ! Même si les chaussures de sécurité ce n'est pas ce qu'il y a de plus élégant... »*

En marge, le nombre de femmes-conductrices augmente. Progressivement, mais sûrement. Un petit réseau se crée. Et de là naît la proposition de faire un repas, toute réunies. Ce qui ravit Huguette et vient mettre un terme à son seul tracas au sein de cette profession, la solitude :

### QUAND JE SUIS MONTÉE DANS LE CAMION, LÀ, ÇA A ÉTÉ UN VRAI COUP DE CŒUR

« *Les quinze premières années de route, j'avais très peu de copines. J'en connaissais quatre, maximum. Et un jour, en 1993, l'une d'elles nous a annoncé en avoir rencontré d'autres. Nous nous sommes fixées rendez-vous. Et à partir de là, ça été la révélation de ma vie. D'un coup, nous étions treize filles, à manger ensemble, une paella, au sud de Lyon. Des filles extras, qui sont devenues des amies. Depuis, nous organisons un repas chaque année, sous l'égide de notre association, et avec à chaque fois de nouvelles venues. C'est formidable parce qu'ainsi nous avons réussi à rompre une solitude dont nous souffrions énormément. C'est bien de travailler avec des garçons, je n'ai rien contre, mais ça l'est également avec des filles. D'autant qu'il y a une complicité entre filles qu'on ne peut pas avoir avec des mecs. Nous parlions autant de gosses que de règles... » (Rires)*

Désormais à la retraite, Huguette Durand s'occupe de ses petits-enfants, tout en partageant son expérience auprès de l'actuelle génération : « **De**

**voir les jeunes arriver, ça m'émeut. Nous nous sommes un peu battues pour certaines choses, et que d'autres à présent reprennent le flambeau, c'est merveilleux. »**

Quant à ses souvenirs, ils sont considérables : « *Je me rappelle par exemple de la descente du Mont Cenis. Un truc que les gens ne vivront plus, maintenant. Parce que les routes sont interdites, parce que le matériel a changé... Heureusement, d'ailleurs ! Il y a moins de morts. Les paysages étaient magnifiques... Mais c'était très technique avec le véhicule, on n'avait quasiment pas de frein, pas de chevaux... C'était sportif, mais quel pied ! Et pareil pour la remontée. Les camions en bavaient tellement que l'huile s'enflammait dans le pot d'échappement... Sinon, j'ai aussi en tête la chanson de Georges Brassens, Les Passantes... J'ai connu ça, à savoir des gens qui sont passés dans ma vie, parfois de façon fugitive, mais qui ont tous participé à mon bonheur, quarante ans durant. Ils m'ont apporté une vraie quiétude, le fait de me sentir toujours bien au volant de mon camion, quand bien même il y avait du vent, de la pluie, ou des cons qui vous doublent n'importe comment... Je ne sais pas si on peut associer « camion » et « quiétude »... En tout cas, moi, c'est la plus belle chose que cette profession m'a apporté. »*



# La Carte Carburant GO

la carte idéale pour la gestion  
de votre entreprise de transport



**Plus de 900 stations-  
service en France pour  
poids-lourds**

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

[www.CarteCarburantGo.fr](http://www.CarteCarburantGo.fr)

