

#07 - ÉDITION AUTOMNE 2022

Horizons

OUVRIR LA ROUTE ENSEMBLE

DÉCRYPTER

P. 12

Focus sur les carburants alternatifs

DOSSIER

P. 20

Panorama des actus européennes

LA BELLE HISTOIRE

P. 50

Le Groupe Mauffrey, une histoire familiale



SOLUTIONS ALTERNATIVES

**QUELQUES DEGRÉS
EN PLUS, C'EST PEU.
MAIS ÇA CHANGE TOUT.**



Scania propose la plus large
gamme d'énergies alternatives

#scaniaalternatives
scania.fr/solutions-alternatives

SCANIA

L'Édito du Président

“

Chères lectrices, chers lecteurs,

Notre monde a changé. Depuis un peu plus de 2 ans, nous vivons dans un contexte économique, sociétal, environnemental et international complexe, parfois même hostile. Néanmoins, et certainement à rebours d'une logorrhée journalistique quasi généralisée, cette situation n'est pas sans précédent.

L'inflation? Nous l'avons déjà connu en particulier lors du premier choc pétrolier. La guerre en Europe? De façon tragique dans les années 1990 puis 2000. La crise économique? En 1992 et 1993 par exemple avec une France en récession. La crise financière? En 2008. Et que dire des catastrophes naturelles du tremblement de terre de Mexico, au tsunami de 2004 en passant, plus près de nous, par la tempête Xynthia de 2010.

Notre vie, notre monde sont faits de cycles et le présent semble toujours jouer ce rôle de prisme déformant donnant la sensation que les temps n'ont jamais été aussi durs.

Loin de moi de nier les difficultés de notre réalité quotidienne en tant que Président de la FNTR, professionnel, citoyen et père de famille. Vous le verrez dans les pages suivantes, la situation de notre secteur continue, à l'instar de beaucoup d'autres, de se dégrader. Le moral des chefs d'entreprise est en berne. Mon intention ici est simplement de remettre l'actualité en perspective, de redonner autant que possible une conscience du temps long. Oui nous devons être réalistes, pragmatiques mais sans jamais se laisser abattre.

Recomposition politique, mutations économiques, transition énergétique, les choix que nous faisons collectivement aujourd'hui nous engagent et conditionnent ce que sera notre réalité dans 1, 10 ou 20 ans.

Pour les transporteurs, pas d'exception à cette règle et les entreprises doivent absolument (re)trouver le chemin d'une croissance forte, durable et responsable.

Dans ce contexte, le rôle d'un syndicat tel que la FNTR est de (re)donner des clés de compréhension des transformations à l'œuvre. Il est aussi d'animer une communauté de professionnels engagés et de porter les grands débats qui structurent notre profession aujourd'hui et demain. Car c'est bien de cela qu'il s'agit, de notre capacité, dans les moments les plus difficiles, à rester solidaires et entièrement tournés vers l'action.

Au fil de ces pages, vous découvrirez ainsi les sujets qui animent notre actualité. La formation et l'emploi qui demeurent des priorités dans un secteur très largement en tension. Pour cette édition, nous avons souhaité consacrer notre dossier central à l'Europe et aux nombreuses thématiques traitées au niveau de Bruxelles et qui impactent directement la profession.

Enfin, vous retrouverez nos rubriques traditionnelles avec les nombreuses prises de parole de la Fédération dans les médias, les actions de nos syndicats en région et une belle histoire consacrée pour ce numéro à la saga familiale du Groupe Mauffrey.

Last but not least, nous vous révélons dans ce numéro - et en complète avant-première - la prochaine campagne de communication de la Fédération. Une campagne qui reprend le slogan traditionnel, mais oh combien efficace de la FNTR: « Si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a apporté ».

Bonne lecture à toutes et à tous.

”

Jean-Christophe PIC
Président de la FNTR



Sommaire

Horizons #7
Édition Automne 2022
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 Celerier, Patrick Cholton,
François Guitton, Johannes Hartig,
Torsten Laksafoss Holbek,
Monica Lopez, Salomé Grenet-
Prechner, Isabelle Maître,
Pauline Martin, le groupe Mauffrey et
ses équipes, Paul Moreau,
Sandrine Nelissen Grade,
Erwan Pומרoulie, Dirk Saile,
et les syndicats FNTR.
Merci à Arthur, Léo, Paz et Maguy
pour les beaux dessins ;)

Conception graphique:
swimming pool

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. 08 / ÉCONOMIE
P. 12 / CARBURANTS ALTERNATIFS
P. 14 / SOCIAL
P. 17 / INFLUENCE
P. 18 / INTERVIEW DE P. CHOLTON

S'EN- GAGER



P. 22 / DOSSIER EUROPE
P. 35 / ÉVÉNEMENT

PAR- TAGER



**P. 39 / NOUVELLE CAMPAGNE
DE COMMUNICATION FNTR**
P. 41 / LA FNTR DANS LES MÉDIAS
P. 44 / ACTUS DES RÉGIONS
P. 49 / LE COIN DES ENFANTS

LA BELLE HISTOIRE



P. 50 / LE GROUPE MAUFFREY



Danser sous la pluie

« LA VIE, CE N'EST PAS D'ATTENDRE QUE L'ORAGE PASSE, C'EST D'APPRENDRE À DANSER SOUS LA PLUIE ». CONTRAIREMENT AUX IDÉES REÇUES, CETTE CITATION NE VIENT PAS D'HOLLYWOOD, DE STANLEY DONEN RÉALISATEUR DU FILM « SINGING IN THE RAIN » (1952) OU DU COMÉDIEN DANSEUR VEDETTE GENE KELLY MAIS DE... SÉNÈQUE. PHILOSOPHE STOÏCIEN DU 1^{ER} SIÈCLE DE NOTRE ÈRE, CET AUGUSTE ROMAIN N'A POURTANT PAS LAISSÉ LE SOUVENIR D'UN FANFARON.

Vous me direz : c'est joli mais en période de sécheresse, la pluie on n'en a pas goutté. Et vu les informations anxiogènes diffusées tout l'été, on redouterait plus des pluies de bombes que des averses d'eau. Et puis l'inflation touche aussi le prix des parapluies. Et pour couronner le tout, la fable nous apprend qu'à vouloir danser tout l'été, on risque, l'hiver venu, d'être fort dépourvu.

Il est certain que si l'on se contente des journaux télévisés, on ne peut qu'être très déprimé. Des incendies, des tempêtes meurtrières, des faits divers sordides, jusqu'au sauvetage d'un dauphin beluga dans la Seine qui se finit tragiquement, autant couper radios et télé. Au sommet de l'État, les déclarations alarmistes fusent : « fin de l'abondance », « prix de la liberté ». Manifestement, il faut préparer les esprits : l'hiver arrive.

Faudrait-il déjà se figer sur place ? S'immobiliser dans l'attente du gel ou de la neige ? Ce n'est pas dans l'ADN d'entreprises qui sont des acteurs de la mobilité. À leur image, la FNTR bouge, tout le temps, sans répit.

Les sujets d'actualité sont essentiels mais les sujets de fond largement engageants pour l'avenir. Et le contexte général leur donne de nouvelles couleurs.

Prenons la transition énergétique : quel avenir pour les énergies alternatives au diesel dans un contexte d'envolée des prix du gaz et de l'électricité ? On ne peut plus traiter le dossier comme on l'aurait fait il y a seulement 2 ans. D'ailleurs aura-t-on assez d'électricité et si oui, sera-t-elle vraiment décarbonée. On veut bien décarboner le transport mais si c'est pour que l'énergie provienne du charbon, cela n'a pas grand sens.

Ces arguments sont désormais sur la table tant en France qu'à Bruxelles où le « Fit for 55 » est à l'agenda.

Comment être en mesure de tenir le calendrier prévu pour les nouvelles ZFE ?

Comment recruter et fidéliser les salariés, dans un contexte de « grande démission » et quand les grilles conventionnelles sont rattrapées par un SMIC qui augmente 2 ou 3 fois par an ?

Ces phénomènes inflationnistes touchent tous les coûts du transport, et ils seront répercutés aux clients. Les négociations sont et seront difficiles mais il n'y aura pas d'autres solutions. C'est une question de survie.

Car si l'avenir est incertain, nous nous adapterons comme nous l'avons toujours fait. Nous continuerons d'apporter ce service essentiel à l'économie et à nos concitoyens. Nous continuerons d'innover, d'optimiser, d'apporter de nouvelles solutions.

Nous ne danserons certainement pas, mais nous roulerons. Par tous les temps, sauf peut-être sous la neige, vu que, dans cette hypothèse, malgré l'obligation de disposer d'équipements hivernaux, on stockera, comme d'habitude, les camions n'importe où et n'importe comment.

Nous serons là, comme nous l'avons toujours été.

Florence BERTHELOT
Déléguée Générale de la FNTR





DÉ- CRYPTER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE



ENQUÊTE DE CONJONCTURE

La situation économique du secteur se dégrade



LA FNTR A PUBLIÉ SON ENQUÊTE DE CONJONCTURE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DU 2^{ÈME} TRIMESTRE 2022. CELLE-CI MET EN ÉVIDENCE UNE SITUATION ÉCONOMIQUE DIFFICILE POUR LE SECTEUR, À LAQUELLE S'AJOUTE UN MORAL EN BERNE CÔTÉ CHEFS D'ENTREPRISES.

MORAL EN BERNE DU CÔTÉ DES CHEFS D'ENTREPRISE

Au 2^{ème} trimestre 2022, ces derniers sont en effet très pessimistes concernant leur activité et prévoient même une régression de celle-ci au 3^{ème} trimestre. Une tendance qui se dégrade de façon continue depuis le début de l'année.

Même constat du côté des intentions en matière d'investissements. Le solde d'opinion qui avait progressé légèrement depuis la crise en 2020, baisse pour la 2^{ème} fois consécutive, et se situe, de nouveau, très en-dessous de la moyenne de longue période. Un niveau qui en dit long sur l'état de santé des entreprises et qui pourrait avoir un impact direct sur leur capacité à mener à bien la transition écologique de leurs flottes. Car à ces difficultés d'investissements, s'ajoute une explosion des délais d'attente de livraison des véhicules qui sont passés en moyenne de 3 à 4 mois à 18 mois.

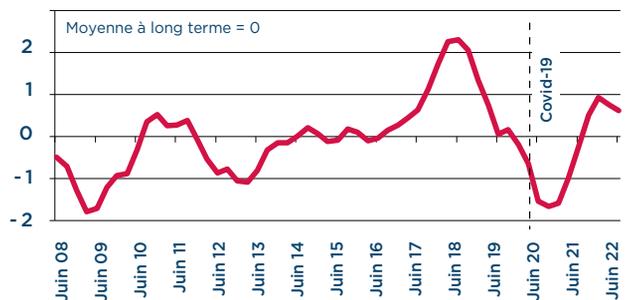
Globalement, le baromètre FNTR démontre une insatisfaction croissante des chefs d'entreprises concernant la situation de leur organisation au fil des trimestres. Une situation à l'image des secteurs clients et fournisseurs où, selon les dernières enquêtes de conjoncture INSEE, l'activité se dégrade de façon quasi générale pour l'industrie manufacturière et le commerce de gros.

Dans l'industrie automobile par exemple, l'indicateur est en baisse et repasse sous sa moyenne de long terme retrouvant son niveau historiquement bas de mai 2020 !

Enfin, en ce qui concerne l'emploi dans le TRM, l'indicateur qui mesure l'évolution des effectifs des 3 derniers mois se dégrade également tout comme celui mesurant la tendance pour les 3 mois à venir. Toutefois au regard du niveau de tension en matière d'emploi sur le secteur, les difficultés de recrutement persistent.

Évolution de l'activité récente*

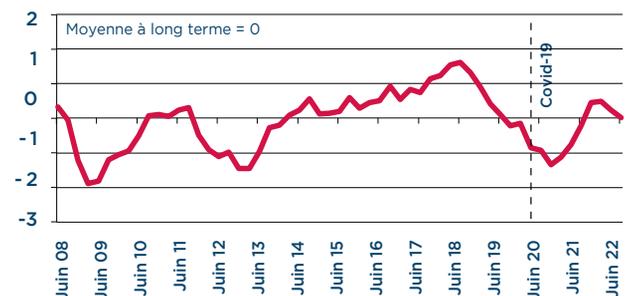
Soldes d'opinion en point d'écart-type corrigés des variations saisonnières*



*Question: Comment a évolué l'activité de transports (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 2^e trimestre 2021 et le 2^e trimestre 2022?
Source: FNTR.

Évolution de l'activité future*

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



*Question: Comment pourrait évoluer l'activité de transports (chiffre d'affaires) de votre entreprise entre le 3^e tri. 2021 et le 3^e tri. 2022?
Source: FNTR.



► Baromètre sur la situation des entreprises*

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



*Question: Vous personnellement, comment percevez-vous la situation de votre entreprise au 2^e trimestre 2021 par rapport au 1^{er} trimestre 2022?
Source: FNTR.

► Évolution de l'investissement*

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



*Question: Votre entreprise a-t-elle investi dans des poids lourds neufs au 2^e trimestre 2022?
Source: FNTR.

DES COÛTS DE PRODUCTION QUI EXPLOSENT

En parallèle de ces difficultés, le secteur fait face, comme beaucoup d'autres, à une forte inflation des coûts de production. En matière énergétique d'abord avec une augmentation de 70 % du coût professionnel sur 12 mois.

D'un point de vue plus global, le Comité National routier évalue la hausse des coûts entre 19 et 23 % en fonction de la typologie du transport réalisé.

Si tous les postes augmentent, la palme d'or revient à l'Ad Blue qui a connu une hausse de 66 % en un an!

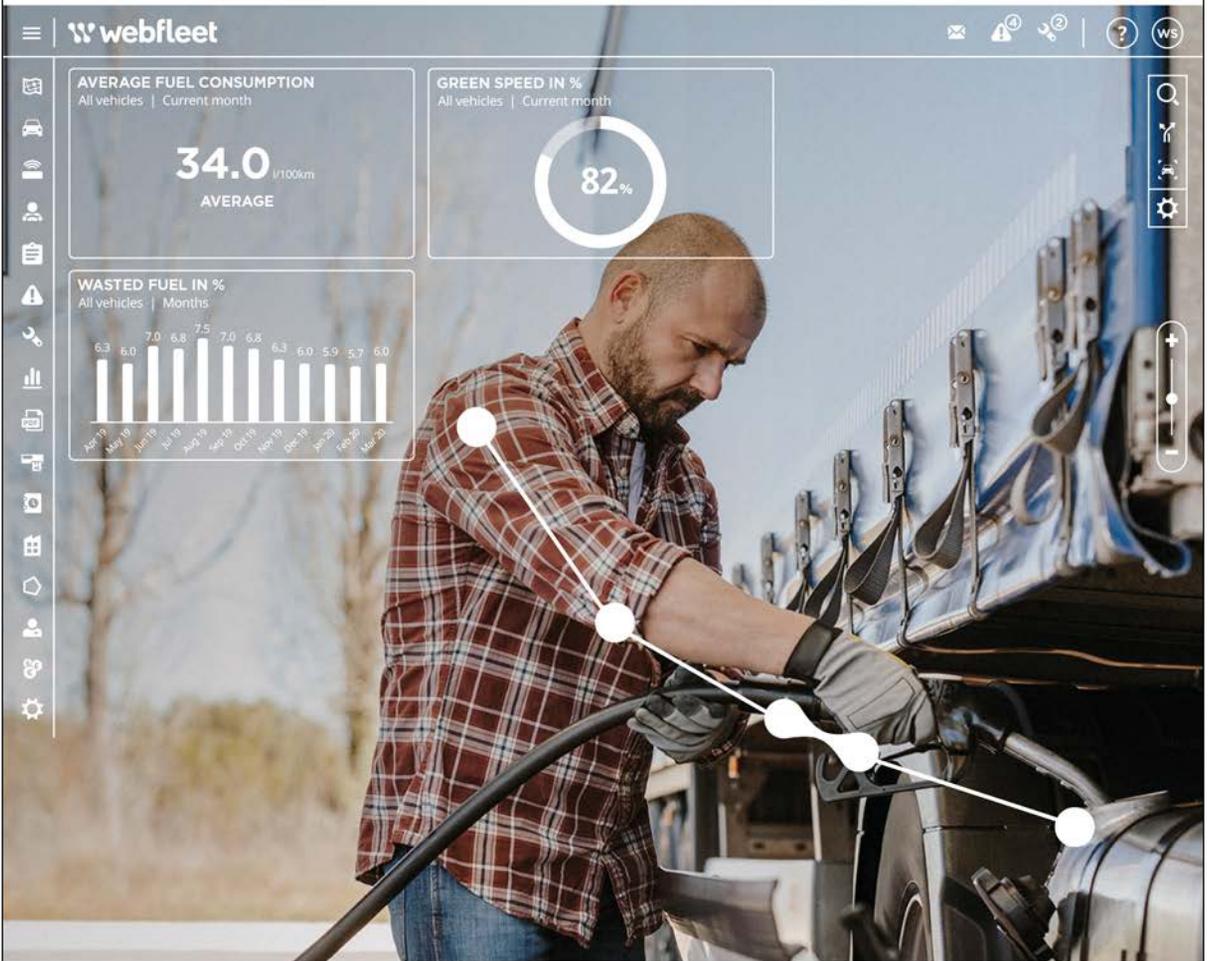
Concernant le poste conducteur (qui représente environ un tiers du coût total de production), la hausse représente +7,7 % sur 12 mois sans tenir compte de la hausse du SMIC au mois d'août de +2,01 %. D'autre part, au regard de la tendance inflationniste jusqu'à la fin de l'année, il n'est pas exclu qu'une nouvelle augmentation du SMIC ait lieu avant janvier 2023.



POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA FNTR PUBLIE DES FOCUS RÉGIONAUX DE SON ENQUÊTE DE CONJONCTURE NATIONALE. À DÉCOUVRIR SUR [→ WWW.FNTR.FR](http://WWW.FNTR.FR)

Réduisez les coûts de carburant et les émissions de CO₂ de votre flotte

WEBFLEET, partenaire de votre efficacité énergétique



WEBFLEET, la solution de gestion de flotte numéro un en Europe, vous permet de réduire la consommation de carburant de votre flotte jusqu'à 15%. Réduisez les coûts d'exploitation de votre flotte, tout en préservant la sécurité et la productivité.

Let's drive business. Further.

webfleet.com



Face à l'urgence climatique

L'ACCORD DE PARIS SUR LE CLIMAT PRÉVOIT DE CONTENIR EN-DESSOUS DE 2 °C LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE D'ICI 2100 ET L'UNION EUROPÉENNE AMBITIONNE UNE MOBILITÉ NEUTRE EN CARBONE D'ICI 2050.

RENAULT TRUCKS S'ENGAGE À ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CARBONE DÈS 2040

Le constructeur français s'est engagé dans la décarbonation de ses activités en commercialisant dès 2040 des camions 100 % sans énergie fossile. Pour y parvenir, il utilisera des technologies complémentaires (moteurs à combustion alimentés par des biocarburants, véhicules électriques à batterie, piles à combustible). En 2030, 50 % de ses ventes seront électriques.

AUJOURD'HUI, RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO2 SIGNIFIE

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE RENFORCÉE

Affichant jusqu'à 10 % de gains de consommation par rapport à la précédente génération, les nouvelles motorisations introduites en 2022 réduisent l'empreinte environnementale des véhicules, en préservant performance et fiabilité.

DES SOLUTIONS 100 % ÉLECTRIQUES

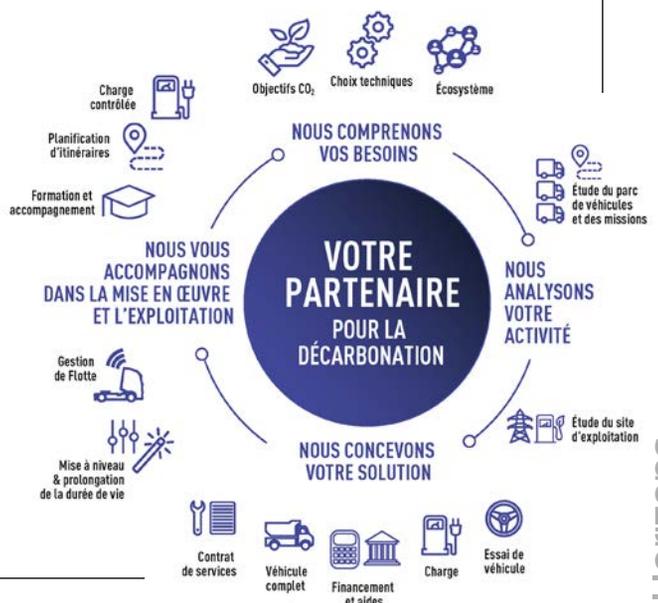
Renault Trucks produit en série depuis 2020 sur son site français de Blainville s/Orne (14) des camions électriques pour la distribution urbaine et régionale, la collecte des déchets et l'approche chantier.

Le constructeur français est le premier et le seul à fournir une palette complète de services pour accompagner ses clients dans leur transition énergétique (montage d'appel à projets, solutions d'infrastructures de charge, réparation et entretien, financement et assurance...).

Dès 2023, il étendra l'électrification à d'autres usages: construction lourde et transport longue distance.

UNE APPROCHE CIRCULAIRE

Pour réduire l'impact environnemental de sa production, Renault Trucks inscrit ses activités industrielles dans une démarche d'économie circulaire. Il rénove et reconditionne ses véhicules d'occasion en actualisant leurs logiciels et en les équipant des dernières évolutions technologiques pour lutter contre l'obsolescence. Il offre également une seconde vie aux camions d'occasion en transformant leur usage premier (tracteur en porteur, électrification). Enfin il propose une gamme de pièces rénovées dont la production a un impact environnemental réduit de 60 % par rapport au neuf.



Le XTL, HVO, GTL... Késaco ?



RÉELLE ALTERNATIVE AU DIESEL FOSSILE DE PAR SES NOMBREUSES VERTUS, LE XTL (X-TO-LIQUID) EST, EN QUELQUES MOTS, UN CARBURANT SYNTHÉTIQUE LIQUIDE POUVANT ÊTRE PRODUIT À PARTIR DE PLUSIEURS MATIÈRES PREMIÈRES ET AUTRES BIO-COMPOSANTS, CHACUN AU MOYEN D'UNE TECHNOLOGIE DE PRODUCTION SPÉCIFIQUE: LA BIOMASSE (BTL OU BIO TO LIQUID) COMME L'HYDROGÉNATION D'HUILES VÉGÉTALES (HVO) OU LE GAZ (GAS TO LIQUID).

Pour en savoir plus sur le sujet, nous sommes allés à la rencontre de Sandrine Nelissen Grade, Public Affairs Europe, et Johannes Hartig, Head of Sales Europe, au sein de la société Neste.

Pourquoi parle-t-on de « diesel renouvelable » à propos du XTL ?

On parle de « diesel renouvelable » parce qu'il s'agit d'un carburant fabriqué à partir de matières premières renouvelables, issues de déchets et résidus. Pour être plus précis, tout ce qui inclut du gras, comme les huiles usagées, les graisses animales (venant des abattoirs ou d'usines de poissons), les graisses issues de déchets industriels, etc. Chez Neste, nous sommes extrêmement motivés par la volonté et l'objectif de laisser une planète plus saine pour les générations à venir. C'est quelque chose de vraiment très important pour nous, et cela signifie donc qu'il nous faut envisager l'ensemble de nos investissements sur le long terme. Les carburants renouvelables sont un des moyens pour nous mener sur la voie de la neutralité carbone. Et afin d'y parvenir, notre approche est la suivante: partir de la base de matières premières, et en faire une solution de décarbonation de haute qualité, en utilisant non seulement notre technologie actuelle mais aussi en la développant. C'est vraiment ça notre activité.

En quoi ce carburant renouvelable est-il vraiment nécessaire, dans la mesure où nous avons déjà l'électrification ?

L'électrification, c'est quelque chose de primordial. Bien évidemment. Mais, chez Neste, nous pensons que cela ne suffira pas, et qu'il nous faut être beaucoup plus réactif avec toutes ces technologies qui sont à notre disposition. C'est une question de complémentarité. Parce que le challenge que nous avons en face de nous est tout simplement immense. Et la dépendance au pétrole est encore très forte. D'ailleurs, certains ingénieurs parlent même de « drogues dures » au sujet de cette dépendance, car on a du mal à s'en défaire. Rappelons que la consommation mondiale est de 4,5 millions de tonnes équivalentes par an. Et dans le secteur du transport, elle est de 2,6 millions de tonnes. Soit, un peu plus de la moitié.

Ce carburant a-t-il un avenir mondial ? En d'autres termes, y a-t-il suffisamment de déchets disponibles pour envisager une production massive du XTL ?

Aujourd'hui, si on se réfère aux matières premières connues, on envisage pour 2030 une disponibilité de déchets avoisinant les 40 millions de tonnes, principalement réparties entre l'Europe, les Amériques et l'Asie. Bien sûr, il est évident que pour décarboner le transport, cela ne sera pas suffisant. C'est pour cette raison que nous voulons accroître notre pool sur cette question, en investissant dans de nouvelles matières premières. L'huile d'algues par exemple, qui n'est pas encore en production, ou encore la lignocellulosique



(composée de lignine, d'hémicellulose et de cellulose en proportions variables, très présente dans la paroi des cellules des végétaux, du bois et de la paille)... ainsi que les déchets municipaux. Ça, c'est un pool qui a probablement un très gros avenir parce que les quantités sont énormes. Et au lieu d'être incinérés, les déchets pourront au contraire être pleinement revalorisés.

Pourquoi le XTL est-il une vraie solution pour le monde du transport ?

Parce que ce carburant répond à trois problèmes :

- **Tout d'abord, la réduction des émissions de CO2** sur l'ensemble du cycle de vie du produit par rapport à un carburant standard.
- **Ensuite, il s'agit d'un diesel de synthèse.** Il peut donc être utilisé par toutes les infrastructures actuelles, qu'il s'agisse d'infrastructures de transport massif, de stockage, mais aussi de distribution, et, a fortiori, par tous les moteurs et véhicules fonctionnant au diesel.
- **Enfin, c'est un carburant dit de haute qualité.** Il a donc une meilleure combustion, et a en plus bien d'autres avantages, au niveau de la maintenance par exemple, et des émissions des pots d'échappement (particules, NOx, CO, etc.).



Bref, il n'y a pas beaucoup d'autres solutions qui arrivent à couvrir ces trois grandes problématiques.

Voilà pourquoi Neste peut vraiment aider à décarboner le transport routier. On a une solution qui est prête à l'emploi, qui est disponible et qui a prouvé son attractivité économique. Nous sommes également, en tant que leader mondial, un fournisseur fiable et global. Et grâce à ce carburant, le secteur du transport routier peut aujourd'hui réduire ses émissions de CO2 jusqu'à 90 % tout en améliorant la qualité de l'air.



Jusqu'à 90 %
d'émissions de GES en moins
comparé au diesel fossile*

Une transition simple
grâce à un carburant compatible
avec tous les moteurs diesel

Produit à base de matières
premières **100 %**
renouvelables

L'attractivité des métiers et le développement des emplois et des compétences

DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, LA BRANCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT SE TROUVE ENGAGÉE DANS DES PROBLÉMATIQUES LIÉES À L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS AINSI QU'AU DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DES COMPÉTENCES. EN EFFET, LES MÉTIERS DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITÉS DE PRESTATIONS LOGISTIQUES FONT PARTIE DES MÉTIERS DITS « EN TENSION », D'AILLEURS DÉSORMAIS IDENTIFIÉS COMME TELS PAR LES POUVOIRS PUBLICS.



Ces problématiques renvoient à des éléments conjoncturels (crise économique, crise sanitaire, etc.) mais également à des éléments structurels (évolution du rapport au travail, insuffisance de la connaissance des métiers de la branche, réglementation inadaptée, freins réglementaires, etc.).

La FNTR et ses partenaires de la branche ont, depuis plusieurs années, fait part aux services de l'État de nombreux freins au recrutement :

- articulation entre vie professionnelle et vie personnelle délicate en raison des contraintes inhérentes aux métiers ;
- conditions de travail (chargement/déchargement notamment) et conditions d'accueil chez les clients ;
- absence de clause de dédit-formation pour fidéliser les salariés ;
- absence de politique pérenne des formations professionnelles ;
- freins réglementaires liés aux délais de délivrance des permis de conduire et titres professionnels ;

Les accords de branche récemment conclus par la FNTR (en matière salariale et de conditions de travail), ainsi que les travaux engagés par la Fédération en matière de santé au travail constituent de premières réponses aux problématiques identifiées. Mais il a été établi que sans un soutien appuyé des pouvoirs publics, ces travaux se révéleraient toujours insuffisants.

TOUS MOBILISÉS POUR L'EMPLOI !

En conséquence, et devant la persistance d'un certain nombre de difficultés, la FNTR et ses partenaires de la branche ont engagé une démarche auprès des pouvoirs publics ayant conduit à la mise en place d'une mission dite mission « Dole », du nom d'un inspecteur général des affaires sociales (IGAS), Philippe DOLE. Celui-ci a mené une étude sur ces problématiques (dans chaque secteur de la branche et de manière plus globale).

Cette mission a abouti à la signature, le 7 mars 2022, d'une Charte de « développement de l'emploi et des compétences dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires » entre l'ensemble des organisations patronales et syndicales (exception faite de la CGT) d'une part, et les services de l'État d'autre part (Ministère du Travail, Ministère des Transports et Ministère de l'Éducation Nationale).

La Charte doit à présent faire l'objet d'une mise en œuvre concrète. Il est, à cet égard, prévu qu'une personnalité qualifiée soit désignée par accord entre l'État et les partenaires sociaux afin de garantir cette déclinaison opérationnelle.



LES 5 AXES POUR AGIR

LES AXES FONDAMENTAUX DE CETTE CHARTE, QUI DOIVENT GUIDER SA MISE EN ŒUVRE CONCRÈTE SONT AU NOMBRE DE 5 :

- 1. Contribuer à développer l'orientation des jeunes et des adultes vers le secteur des transports**, en menant notamment des actions de communication et sensibilisation en lien avec le Ministère de l'Éducation Nationale et les opérateurs du service public de l'emploi (de manière à mieux coordonner le monde éducatif et de l'entreprise);
- 2. Favoriser la mise en place de mesures conventionnelles en faveur de l'attractivité des métiers** (en poursuivant et renforçant les travaux relatifs à l'amélioration des conditions de travail des salariés, aux classifications ou à la reconnaissance et la valorisation des compétences des salariés);

- 3. Renforcer les dispositifs de lutte contre les pratiques de concurrence abusive et le travail illégal;**

- 4. Développer les compétences** notamment en renforçant le recours à l'apprentissage et en modernisant l'offre de formation;

- 5. Mobiliser les services de l'État** dans des actions de diagnostics des pratiques relatives aux conditions de travail, d'identification de toute pratique destinée à les améliorer, d'expérimentation de bonnes pratiques et, le cas échéant, de généralisation de celles-ci lorsqu'elles peuvent contribuer à renforcer l'attractivité des métiers. L'ANACT (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail) bénéficie d'un budget de 150 000 € dans ce cadre.

Le suivi des engagements pris sera réalisé par semestre, un bilan annuel devant être présenté dans le cadre d'un comité de pilotage impliquant notamment l'État et les partenaires sociaux de branche.



ÊTES-VOUS SÛR D'ÊTRE EN CONFORMITÉ ?

En tant qu'entreprise du Transport, vous devez mettre en place des garanties santé et prévoyance au bénéfice de vos salariés. Pour vous conseiller et vous accompagner dans vos obligations conventionnelles, les experts Carcept Prev sont à votre disposition pour réaliser un Bilan de Protection Sociale.

**BILAN DE PROTECTION SOCIALE
GRATUIT ET SANS ENGAGEMENT**

Dès à présent contactez-nous au

09 72 72 11 44

numéro non surtaxé
du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h.

ANN.353/22

 **carcept prev**
ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

1^{er} rendez-vous avec le Ministre des Transports

CLÉMENT BEAUNE, MINISTRE DÉLÉGUÉ AUPRÈS DU MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES EN CHARGE DES TRANSPORTS, A REÇU LE VENDREDI 15 JUILLET LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DU SECTEUR.



A l'occasion de cette première rencontre, la FNTR a rappelé l'importance des mesures de soutien qui avaient été prises au printemps et la nécessité de reconduire à l'identique le dispositif 15 centimes avec neutralisation des indices y compris en cas de dégressivité. Elle a également réaffirmé la nécessité d'une réflexion sur le dispositif qui viendrait ensuite soutenir le secteur.

À ce sujet, le Ministre a confirmé la prorogation des 15 centimes (avec conservation de la neutralisation des indices) pour les mois d'août et de septembre, puis un principe de dégressivité à partir du mois d'octobre. Nous attendons toutefois la publication du décret qui entérinera définitivement cette mesure sur laquelle nous vous transmettrons une information officielle dès publication.

Plus globalement, le Ministre a bien conscience que si de nouvelles mesures étaient adoptées pour des publics plus ciblés, le transport routier devrait en faire partie mais cela relève ensuite d'un arbitrage au niveau de Bercy.



La FNTR a également rappelé l'importance des contrôles mis en place par la DGCCRF afin de faire appliquer le principe de réperçussion dont le Ministre a confirmé la nécessité. La question d'une nécessaire coordination sur les ZFE a été abordée mais reste à la main des métropoles.

La FNTR a réaffirmé l'importance de reconnaître le caractère essentiel et stratégique de notre secteur.

La Fédération a évoqué les tensions sur l'offre de transport du fait du manque de personnel non seulement en période estivale mais de façon générale d'où l'urgence à mettre en œuvre la charte sur les métiers en tension signée au printemps.

La FNTR a également fait part d'inquiétudes sur les volumes de rentrée.

En matière de responsabilité du secteur, les organisations professionnelles ont fait valoir les accords sociaux de progrès signés en février dernier mais aussi la proactivité des transporteurs en matière de transition énergétique. L'occasion de rappeler notamment le courrier adressé à la Première Ministre sur la nécessité de soutenir le biogaz et de décorrélérer son prix du gaz naturel.

Début septembre, 2 réunions auront lieu au Ministère en présence du Ministre, l'une sur la transition énergétique (feuille de route décarbonation) l'autre sur l'attractivité des métiers (suite convention signée avec le Ministère du travail).

En conclusion, et suite aux déclarations du Président de la République, la FNTR a exprimé l'absolue nécessité de sécuriser et prioriser les approvisionnements en énergie des transporteurs afin d'assurer l'approvisionnement en continu des entreprises et de l'ensemble des Français.

“Nous sommes une filière très responsable et très novatrice en même temps.”

Rencontre avec Patrick Cholton

Président de la Fédération Française de Carrosserie Industrie et Service



ALORS QUE LE SECTEUR FAIT FACE DEPUIS PLUSIEURS MOIS À UNE PÉNURIE AINSI QU'À UNE HAUSSE DU COÛT DES MATIÈRES PREMIÈRES, NOUS SOMMES ALLÉS À LA RENCONTRE DE PATRICK CHOLTON, PRÉSIDENT DE LA FFC DEPUIS 2014, AFIN DE MIEUX COMPRENDRE CE PHÉNOMÈNE, ET AVONS PROFITÉ DE CETTE OCCASION POUR ÉVOQUER L'ACTUALITÉ À VENIR DE LA FÉDÉRATION.

La pénurie et la hausse du coût des matières premières touchent actuellement de plein fouet le secteur du TRM. Comment cette situation s'explique-t-elle précisément ?

Nous en sommes là aujourd'hui, non seulement en raison de ce qu'il se passe depuis plusieurs mois entre l'Ukraine et la Russie bien entendu, mais aussi à cause de la Covid, apparue il y a plus de deux ans maintenant. C'est véritablement cet enchaînement de faits qui nous a conduit à cette situation, générant ainsi plusieurs pénuries. En premier lieu, celle des châssis, qui dure depuis de nombreux mois. Quelles que soient les marques, on a beau nous annoncer des délais, ils ne sont que très rarement tenus. De nombreux carrossiers sont donc en attente de châssis. Et c'est déjà un problème très important.

À cela, ensuite, s'est en effet ajoutée la hausse des coûts des matières premières. Et cela s'explique simplement : immédiatement après le pic de la crise liée à la Covid-19, l'activité est repartie d'un coup, et nous nous sommes retrouvés tout d'abord avec une hausse du prix de l'acier principalement, puis une hausse de celui de l'aluminium. Autrement dit, les deux matériaux les plus utilisés dans notre secteur. Et ce n'est pas tout.

Dans la foulée, le coût de l'énergie a également explosé, et ça, encore une fois, ça a été terrible, surtout pour les équipementiers. Par exemple, nous avons un de nos adhérents qui, avant, payait 80 000 € d'électricité sur une année... Aujourd'hui, il paye 180 000 €. Vous voyez la différence.

Autre point qui fait également très mal au secteur actuellement, c'est le coût des containers en provenance de Chine. Nous sommes passés de 1 200 € à 10 000 voire 12 000 €. Or, la valeur marchande d'un container est en moyenne de 30 000 €. Donc, quand le container est à 1 200 €, ça va, mais dès que vous allez au-delà, ce n'est plus possible. La marge est complètement rognée.

Et je ne parle même pas du prix du pétrole... Bref, cette situation, c'est vraiment du jamais vu. D'autant que les carnets de commandes sont pleins. Beaucoup plus qu'en 2019, c'est dire ! Du coup, pour les transporteurs, c'est la double peine. Avec d'une part, l'augmentation du coût des matières premières, de l'énergie, les ruptures de stock, etc. Et de l'autre, l'obligation d'investir dans des véhicules nouvelles énergies.

Qu'avons-nous comme solution à moyen terme ? La relocalisation, déjà. En commandant en Europe plutôt qu'en Chine, vous gagnez deux à trois mois de trésorerie. C'est un début.



Après, il faut aussi que nous nous fassions confiance. En France, nous avons beaucoup de « Géo Trouvetou », avec en eux des ressources insoupçonnées. C'est ce qui nous permet d'évoluer en permanence. Moi, j'adore cette filière du véhicule industriel, parce qu'elle répond toujours très vite. Dès qu'il y a un gros problème, la réaction se fait tout de suite. Nous sommes une filière très responsable, et très novatrice en même temps. Pendant la crise Covid, nous étions au premier plan. Sans les transporteurs, il n'y aurait plus rien eu dans les rayons des magasins. Il faut le rappeler.

Justement, compte tenu de la situation actuelle, comment voyez-vous l'avenir du secteur ?

À long terme, je pense que les loueurs vont prendre de plus en plus d'importance. Ce sont eux qui vont investir dans les nouveaux véhicules, parce que beaucoup de transporteurs n'en auront plus les moyens. Serait-ce un mal ? Pas sûr, car le fait de louer, c'est comme pour un particulier, cela permettra peut-être aux transporteurs de travailler « à la tâche » et, ainsi, de mieux gérer leur comptabilité, tout comme leurs résultats. D'autres devront réduire leur parc en fonction de leur budget, et cela va forcément les amener à revoir la stratégie de leur entreprise. Et ça peut aller très très loin tout ça ! Finalement, c'est un nouveau monde que nous sommes en train de découvrir. Personnellement, j'ai 35 ans de métier, et je n'avais encore jamais vu ça. Mais il ne faut pas s'en inquiéter pour autant. Il faut toujours voir le verre à moitié plein. C'est dans ce genre de période que l'on reprend généralement du poil de la bête. Je le constate avec le salon Solutrans : la commercialisation pour l'édition 2023 n'a pas encore débutée, et pourtant nous en sommes

**"C'EST UN NOUVEAU MONDE
QUE NOUS SOMMES EN TRAIN
DE DÉCOUVRIR."**

déjà à 40 % de la surface remplie. Ce qui laisse supposer que beaucoup de gens ont de nouvelles innovations à soumettre. Ça montre encore une fois le dynamisme de la filière. Et ça, c'est plutôt bon signe.

Le 17 novembre prochain auront lieu les nouvelles Rencontres de la filière du véhicule industriel et urbain à Lyon. Comment est née cette idée, et que proposerez-vous lors de cette seconde édition ?

J'ai mis en place ces Rencontres en 2018, parce que je trouvais qu'entre deux éditions de Solutrans, il y avait un grand vide. Et comme en plus aujourd'hui tout va très vite dans notre secteur, j'ai donc créé ce nouvel événement. En 2020, nous n'avions pas pu le maintenir à cause de la Covid. Mais cette année, bien évidemment, nous le relançons. Et nous avons concocté une seconde édition encore plus forte que la première. Nous avons notamment demandé aux constructeurs de venir avec des véhicules nouvelles énergies dans le cadre d'une grande exposition, ouverte à tous les transporteurs et loueurs, et qui aura lieu de 13h à 18h. En marge, de 15h à 18h30, se dérouleront trois tables rondes, dont une plénière sur les ZFE. Un sujet fondamental pour notre secteur.

Ensuite, aura lieu une sorte de « brainstorming apéro », de 18h30 à 20h, où chacun va pouvoir se côtoyer. Et le soir, enfin, un dîner, lors duquel nous remettrons le Prix de l'Homme de la filière du véhicule industriel de 2022. Ce sera donc une journée bien remplie mais extrêmement sympathique. Et surtout très conviviale, avec du beau monde en perspective.





S'EN- GAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE





Interview de Florence Dupasquier

Présidente de la Commission Europe et International de la FNTR

PRÉSIDENTE DIRECTRICE GÉNÉRALE DU GROUPE SAMAT, MEMBRE DU CONSEIL DE DIRECTION ET TRÉSORIÈRE DE LA FNTR, FLORENCE DUPASQUIER PRÉSIDE LA « COMMISSION EUROPE ET INTERNATIONAL » DE LA FÉDÉRATION. AFIN D'EN SAVOIR UN PEU PLUS SUR CETTE NOUVELLE COMMISSION NATIONALE SPÉCIALISÉE, NOUS SOMMES ALLÉS À SA RENCONTRE.

La Commission Europe et International de la FNTR s'est réunie pour la première fois le 25 mars dernier. Quel rôle a-t-elle et quels sont ses objectifs ?

Son objectif principal est d'échanger avec nos adhérents, leur transmettre des informations, en obtenir de leur part, sur des sujets ou des événements qui les concernent pleinement. Il s'agit aussi de faire avancer des dossiers européens stratégiques ou d'évoquer des textes en discussion, des nouvelles réglementations, des évolutions, qui auront ensuite vocation à s'appliquer dans chaque pays d'Europe où nos adhérents sont susceptibles de travailler.

Les travaux de cette Commission concernent-ils seulement les adhérents circulant à l'international ? Ceux qui travaillent uniquement en France peuvent-ils aussi y trouver un intérêt ?

Je pense que cette Commission a un intérêt pour l'ensemble de nos adhérents, qu'ils travaillent à l'international ou simplement dans l'hexagone. Il faut

savoir qu'un certain nombre de textes, avant d'être appliqués en France (ou ailleurs), sont d'abord votés à Bruxelles. Cette Commission peut donc permettre à nos adhérents d'obtenir une sérieuse anticipation sur ce qui va se produire. Je pense par exemple à des textes en lien avec des réglementations environnementales, ou, plus technique encore, portant sur le chronotachygraphe. Ce sont des sujets, parmi tant d'autres, qui concernent vraiment tout le monde.

Finalement, cette Commission aurait pu être créée plus tôt. Pourquoi maintenant ?

Très bonne question. D'autant que nous avons la chance – et nous sommes d'ailleurs la seule organisation professionnelle française – d'avoir un bureau à Bruxelles, où officie Isabelle Maître de façon très efficace depuis plus de vingt ans. Mais, après tout, mieux vaut tard que jamais. Le déclic s'est produit il y a quelques mois, lorsque la FNTR a été amenée à élaborer un Livre Blanc en vue des élections présidentielles et législatives.





la route nous rapproche

Simplicité, **efficacité**, mobilité



Gestion du carburant
Gestion simplifiée,
contrôle maîtrisé,
récupérations de TVA
avec **Eurovat**



Transactions péages
Un seul boîtier,
toujours plus de destinations
dans toute l'Europe
PASSango



Localisation des remorques
Solution simple et pratique
pour suivre et gérer
vos remorques
Findit



Appli FLEET MANAGER
Gestion cartes, télébadges,
contrôle et suivi en temps réel,
géolocalisation...

 **AS24.com**

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

MEDIAPILOTE | ©AS24 | 06/2022 | 22-074 | Photo - Getty Images



“Avoir une vision européenne, étudier ce qui se fait chez nos voisins, se dire que cela pourrait ensuite s'appliquer un jour en France, et, ainsi, s'y préparer.”

...suite

On m'a proposé d'y participer, de travailler sur la partie International/Europe justement, et lister les thèmes que l'on souhaitait porter au niveau de la Fédération. Puis, très vite, nous nous sommes rendu compte qu'il y avait une réelle curiosité autour de certaines questions et que nous étions en demande d'un maximum de remontées terrain. De là sont nés des échanges, une réflexion, un intérêt de plus en plus conséquent, et c'est comme ça que cette Commission est née. Dans la foulée.

Qu'est-ce qui vous a motivé à en accepter la Présidence ?

Je suis très investie au sein de la Fédération depuis plusieurs années, et je dirige en plus un groupe, SAMAT, extrêmement européen puisqu'il est implanté dans une douzaine de pays de l'Union Européenne. Il y a donc des sujets en rapport avec cette thématique que je connais bien et, surtout, je perçois l'intérêt qu'ils peuvent avoir, pas seulement pour les grands groupes, mais aussi pour des PME. Lors du Brexit par exemple, nous avons vu à quel point l'action de la Fédération fut primordiale, non seulement pour informer, mais aussi pour travailler en amont, essayer de résoudre les problèmes par anticipation, afin de préparer l'ensemble de nos adhérents. Dès lors, présider cette Commission faisait sens pour moi.

Quels sont les sujets actuellement traités par la Commission ?

Lors de notre première réunion qui s'est tenue le 25 mars dernier, nous avons d'abord travaillé sur le Paquet Mobilité, puisque sa mise en application venait tout juste d'être enclenchée (le mois précédent, ndlr). C'était donc l'occasion de faire un point. Après, il y eut de nombreux autres sujets. Nous avons par exemple abordé les projets de modification des règlements sur la mise en place d'infrastructures en matière de carburants alternatif, la révision du règlement européen sur le TEN-T (Trans-European Transport Network), l'augmentation de la capacité du fret multimodal, etc. Nous avons également abordé la guerre en Ukraine et les conséquences multiples pour les transporteurs. Dernier sujet, enfin, qui là encore nous concerne tous: l'attractivité de la profession. C'est une question vraiment globale, européenne, qu'il est d'ailleurs intéressant d'évoquer avec les Fédérations « sœurs » présentes dans d'autres pays et qui vivent exactement les mêmes problèmes que nous. Il nous faut absolument travailler tous ensemble, pour améliorer par exemple les conditions de travail et d'accueil de nos conducteurs. Avoir une vision européenne, étudier ce qui se fait chez nos voisins, se dire que cela pourrait ensuite s'appliquer un jour ou l'autre en France, et, ainsi, s'y préparer.

Comment peut-on participer aux travaux de cette Commission ?

Un mois avant chaque réunion, nous adressons aux adhérents un mail d'invitation leur permettant de s'inscrire. Il est prévu que nous organisions deux à trois Commissions par an. Et à l'issue de chacune, nous envoyons un mail d'informations, une synthèse des échanges. Pour tout complément, les adhérents peuvent également contacter l'équipe de Bruxelles, Paris ou les équipes régionales de la Fédération.



Clap de fin pour la Présidence française du Conseil de l'Union européenne (PFUE)

DURANT 6 MOIS LES ÉQUIPES DE PARIS ET DE BRUXELLES ONT TRAVAILLÉ À LA MISE EN PLACE DES TROIS GRANDES PRIORITÉS DE LA FRANCE POUR SA PRÉSIDENTIE DU CONSEIL DE L'UE: LA SOUVERAINETÉ EUROPÉENNE, UN NOUVEAU MODÈLE DE CROISSANCE EUROPÉEN, UNE EUROPE PLUS HUMAINE. MALGRÉ LA GUERRE EN UKRAINE ET LE CALENDRIER ÉLECTORAL FRANÇAIS, LES AVANCÉES SONT NOTABLES. QUEL EST LE BILAN DE CETTE PFUE ?

Tout d'abord, sous l'impulsion de la PFUE, l'Union européenne a réussi à faire adopter 6 paquets de mesures de sanction contre la Russie, des dispositifs d'aide militaire, économique et humanitaire à destination de l'Ukraine mais également des mesures d'accueil pour plusieurs millions de réfugiés ukrainiens. De manière non exhaustive on peut également citer comme avancées engagées par la France: la défense européenne avec un livre blanc sur les orientations de sécurité et de défense de l'UE jusqu'en 2030; une première législation sur le numérique avec le Digital Market Act et la Digital Services Act; le défi de l'indépendance énergétique avec le REPowerEU.

Sur le Paquet « Ajustement à l'objectif 55 », la France souhaitait accélérer les négociations au sein du Conseil de l'UE, en particulier les négociations sur le Système européen d'échange de quotas d'émissions dans le transport routier et les bâtiments. C'est chose faite puisque pour donner suite à un accord au Parlement européen le 22 juin, les ministres européens de l'environnement ont trouvé une orientation générale sur le texte lors du dernier Conseil de l'Environnement le 28 juin.

Concernant le règlement sur le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR), la PFUE a réussi à obtenir une orientation générale lors du Conseil des ministres des transports le 2 juin 2022. Elle vise notamment la mise en place d'un réseau d'infrastructures suffisant et interopérable ainsi que la réintroduction d'une clause de réexamen à court terme pour tenir compte des développements technologiques en ce qui concerne les poids lourds.

Concernant les transports et en particulier les infrastructures, la France a organisé du 28 au 30 juin, avec la Commission européenne, une réunion rassemblant les acteurs du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) lors des « Connecting Europe Days » à Lyon. Durant cette conférence, 135 projets d'infrastructures de transport ont été sélectionnés. Ces projets disposent d'une enveloppe générale de financement de 5,4 milliards de € afin qu'ils soient déployés le long du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) à travers les États européens.

Désormais, place à la République tchèque.



Place à la Présidence Tchèque du Conseil de l'UE

La République tchèque a pris la tête du Conseil de l'UE le 1^{er} juillet 2022 pour 6 mois. Dans le cadre de sa présidence, elle a établi 5 domaines prioritaires, dans la continuité de la PFUE, sur lesquels elle se concentrera jusqu'au 31 décembre 2022 :

1 Gestion de la crise des réfugiés et reconstruction de l'Ukraine dans l'après-guerre :

Défense de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine; accueil des réfugiés ukrainiens (notamment les enfants et leur accès à l'éducation, les femmes et... leur accès au marché du travail), aides financières pour la reconstruction de l'Ukraine d'après-guerre.

2 Sécurité énergétique :

REPower EU; efficacité énergétique; Fit for 55; RTE-T.

3 Renfort des capacités de défense de l'Europe et de la sécurité du cyberspace :

Coopération militaire; réduction de la dépendance technologique; renforcement de la base industrielle de technologie et de défense dans l'UE; lutte contre les cybermenaces.

4 Résilience stratégique de l'économie européenne :

Encouragement de la compétitivité technologique; approfondissement du libre-échange; disponibilité de matières premières et de composants stratégiques; accélération de la numérisation et de l'automatisation de l'industrie européenne; création d'un marché des données efficace et équitable.

5 Résilience des institutions démocratiques :

Renforcement de la résilience des institutions; financement transparent des partis politiques; indépendance des médias de masse, dialogue ouvert avec les citoyens.



FOCUS TRANSPORT

La feuille des priorités dispose que la Présidence tchèque « se focalisera sur la réduction des émissions, la promotion des modes de transport respectueux de l'environnement et les infrastructures pour les carburants de substitution », elle se concentrera aussi sur le développement du réseau RTE-T.

SELON LE CALENDRIER

- **Conseils des ministres des Transports :**
6 octobre et 5 décembre 2022
- **Conseil Environnement :**
24 octobre et 20 décembre 2022

Un nouveau dossier européen sur la table : la révision du règlement sur le CO2 des Poids Lourds

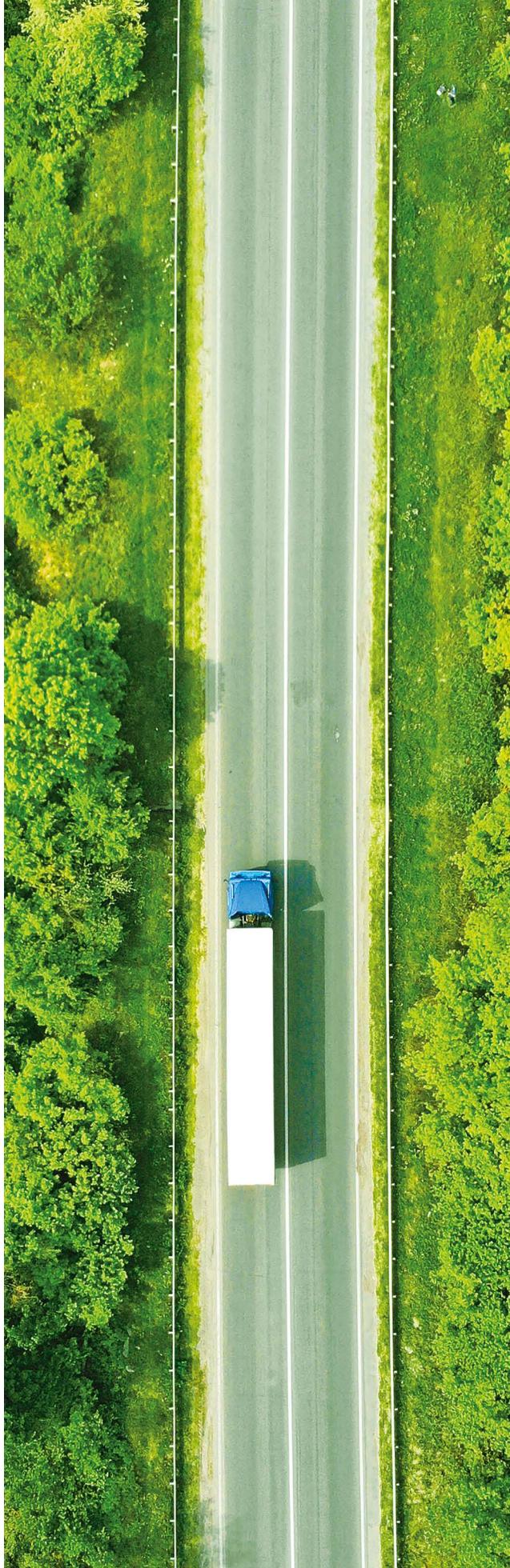
LE PAQUET MOBILITÉ, ADOPTÉ EN JUILLET 2020, EST TOUJOURS EN BONNE PLACE SUR NOTRE TABLE DE TRAVAIL. IL FAUT, EN EFFET, SUIVRE DE PRÈS SA MISE EN APPLICATION.

Les nombreux textes du Paquet « Ajustement à l'objectif 55 », aussi évoqués dans les pages de notre magazine de rentrée, occupent l'autre partie de la table au moment où ils sont encore étudiés au Parlement et au Conseil européen. Et voilà qu'il faut maintenant ajouter une rallonge pour un nouveau gros dossier : la révision en cours par la **Commission européenne des normes des émissions CO2 des véhicules utilitaires lourds : un nouvel enjeu!**

Les opérateurs du transport routier sont déjà engagés depuis de nombreuses années dans la décarbonation de leurs flottes (qui affichent à 90 % les normes les plus vertueuses); nous le rappelons régulièrement aux décideurs européens. Par ailleurs, même si des efforts seront encore déployés sur la longue distance pour aller vers davantage de comodalité et/ou multimodalité, le transport routier continuera de rester l'acteur premier de la chaîne logistique; nous le rappelons aussi.



“Les opérateurs du transport routier sont déjà engagés depuis de nombreuses années dans la décarbonation de leurs flottes.”





La 1ère énergie 100% colza français pour circuler dans les ZFE

Minimum
- 60%
de CO₂

Jusqu'à
- 80%
de particules

100%
renouvelable

Contact
www.oleo100.com
01 40 76 01 00





Un nouveau dossier européen sur la table: la révision du règlement sur le CO2 des Poids Lourds

...suite

Pour accompagner davantage la décarbonation du Transport Routier de Marchandises, la FNTR pose les points suivants dans le cadre de la modification du règlement européen:

- **Permettre l'utilisation à long terme de trois piliers technologiques pour les usages intensifs des poids lourds: hydrogène, batterie électrique et moteur à combustion basé sur des biocarburants avancés, neutres en carbone.** Compte tenu des ressources limitées pour le déploiement à grande échelle de l'une des trois options prises seules, il est impératif de garder tous les choix ouverts pour assurer la continuité des chaînes logistiques dans l'UE.
- **Passer progressivement à l'utilisation de biocarburants avancés neutres en carbone.** Entre-temps, permettre aux opérateurs de transport de choisir parmi une gamme de technologies pour réduire les émissions, en fonction de leurs besoins opérationnels tout en favorisant la réduction des émissions de carbone et, à terme, atteindre l'objectif de neutralité carbone.
- **Fixer les délais et objectifs pour les constructeurs de manière réaliste.** Conformément à la disponibilité notamment pour le déploiement de carburants alternatifs, ils devraient être réévalués tous les 2 à 3 ans afin de tenir compte des progrès réalisés.

- **Inclure davantage de catégories de véhicules dans le champ d'application du règlement.** Favoriser l'innovation et les nouvelles solutions technologiques, pas seulement les tracteurs automobiles mais aussi les semi-remorques et remorques qui devraient être incluses dans le champ d'application du règlement. De plus, sur la base du même raisonnement, VECTO devrait être continuellement développé et mis à jour pour prendre en compte les nouvelles technologies écoénergétiques et accroître la nécessité de stimuler l'innovation.
- **Maintenir un lien étroit et cohérent avec les législations connexes.** Décourager la multi-imposition et les mécanismes de tarification qui mettront la pression sur la compétitivité du secteur du transport de marchandises. Un alignement du cadre juridique est nécessaire, en particulier en ce qui concerne le Paquet « Ajustement à l'objectif 55 ».
- **Faciliter l'accès à des incitations pour des véhicules utilitaires lourds à carburant alternatif.** Pour activer davantage les investissements des opérateurs, le règlement révisé sur les normes de CO2 devrait envisager des mesures incitatives.

La nouvelle proposition devrait être présentée par la Commission européenne le 30 novembre 2022 et commencera ensuite la procédure législative ordinaire entre le Parlement européen et le Conseil de l'UE avec des possibilités d'amendements du texte.



THE CONNECTED OPERATIONS CLOUD

La plateforme digitale de vos opérations physiques en temps réel

- Télématicue des véhicules et actifs
- Sécurité des conducteurs et des véhicules
- Efficacité opérationnelle
- Maintenance de vos véhicules
- Écoconduite
- Remontées des données sociales
- Accompagnement Mobilité électrique



www.samsara.com/fr

En Europe, l'union fait la force...

IMPOSSIBLE DE PUBLIER UN DOSSIER SPÉCIAL EUROPE SANS FAIRE INTERVENIR NOS PARTENAIRES ALLEMANDS ET NORDIQUES DU BUREAU COMMUN DE BRUXELLES. LA RÉDACTION EST DONC ALLÉE À LA RENCONTRE DE DIRK SAILE ET DE TORSTEN LAKSAFOSS HOLBEK.

Le Bureau commun de Bruxelles



Isabelle Maître pour la FNTR

Isabelle ouvre le Bureau européen de la FNTR en 1998. Autres expériences de lobbying européen dans le transport : Délégation Peugeot-Citroën à Bruxelles (1992-1994) - Délégation européenne de l'IRU-International Road Union (2003-2005) - UPS Europe (2005-2007). Expérience également en politique, à la Direction des études du RPR (1994-1996), elle a été membre de l'équipe de campagne UDF-RPR pour les européennes (1994), puis de l'équipe de campagne du candidat Chirac (1995). Elle a enfin été attachée parlementaire au Sénat (1996-1998). Elle est titulaire d'un master en Diplomatie et Relations Internationales.



Dirk Saile pour le BGL

Après un master en Sciences politiques à Berlin, une année à Sciences Po Toulouse et un master de spécialité au Collège d'Europe à Bruges, Dirk a travaillé au Parlement européen entre 1994 et 1998 comme assistant d'une députée pour rejoindre en 1999 la représentation de Mannesmann AG à Bruxelles. Depuis février 2001, il est le directeur du BGL à Bruxelles.



Torsten Laksafoss Holbek pour la NLA

Torsten a travaillé pour un député européen danois au Parlement européen de 2009 à 2014. Après le Parlement, il a travaillé 4 ans dans un cabinet de conseil en affaires publiques, puis 2 ans à la Confédération des employeurs danois avant de rejoindre l'Association nordique de logistique (NLA) en 2020. Il est titulaire d'un master en études des médias et a également étudié le droit constitutionnel européen.



À votre avis, quels sont les principaux défis à venir pour le Transport Routier de Marchandises en Europe ?

Torsten Laksafoss Holbek : L'enjeu global pour nous dans les années à venir est la transition écologique du secteur des transports. D'autant plus que nos entreprises adhérentes sont confrontées à une pression croissante due à la flambée des prix du carburant provoquée par la guerre en Ukraine. Avec "Fit for 55", la Commission européenne a présenté le Paquet législatif sur le climat le plus complet que Bruxelles ait vu depuis des décennies. Le Bureau commun a été très clair dans son message : nous soutenons et voulons faire partie de la transition verte, mais nous soulignons également que cela doit se faire de manière pragmatique et réaliste. Il est clair qu'il n'y a absolument aucune analyse de rentabilité ni aucune infrastructure pour soutenir un véhicule utilitaire lourd fonctionnant à l'électricité aujourd'hui.

Dirk Saile : Ces derniers temps, le manque de chauffeurs est devenu le souci numéro un pour nos entreprises, un manque de 80 000 chauffeurs aujourd'hui et 200 000 en 2030 d'après nos projections. Certaines entreprises vendent leurs véhicules alors qu'elles auraient des contrats mais pas les chauffeurs. Nous craignons une situation similaire à celle du Royaume Uni quand, il y a deux ans, les militaires ont été obligés de prendre en charge le carburant. La transition écologique est naturellement un autre défi. Nous observons que les différentes lois augmentent le coût pour le moteur thermique sans que des alternatives soient disponibles sur nos marchés. Et tout ceci se passe sur fond d'explosion de prix de l'énergie avec beaucoup d'incertitude pour les mois et années à venir.

Les pays nordiques sont particulièrement favorables à l'utilisation de camions plus longs (EMS) pour le Transport Routier de Marchandises, pourriez-vous présenter les avantages de ce type de camion ?

Torsten Laksafoss Holbek : L'utilisation de camions plus longs basés sur le concept modulaire européen est un moyen facile de rendre le transport routier plus efficace en réduisant la consommation de carburant et les émissions par unité de marchandises transportées tout en palliant le manque de conducteurs. Et c'est quelque chose qui peut être fait relativement facilement ici et maintenant.

L'Allemagne dispose d'un système d'aides très favorable à l'achat de nouveaux véhicules pour le Transport Routier de Marchandises (notamment électriques), pouvez-vous nous expliquer en bref ce dispositif ?

Dirk Saile : Effectivement, l'Allemagne vient de publier un deuxième programme de soutien aux entreprises pour l'achat de nouveaux véhicules respectueux du climat et le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Le programme prévoit le remboursement à concurrence de 80 % de la différence entre le prix pour un véhicule Euro VI et un véhicule « propre ».

Quelle est l'influence du Bureau commun FNTR, NLA, BDL dans le lobbying auprès des institutions européennes ?

Torsten Laksafoss Holbek : Cela donne toujours plus de force à une déclaration quand nous pouvons présenter nos points de vue au nom des organisations de transporteurs en France, Allemagne et dans les pays Nordiques. Nous attirons davantage encore l'attention des décideurs de l'UE. Travailler ensemble au sein du Bureau commun présente également l'avantage de nous permettre de partager nos connaissances et nos informations. Nous pouvons partager notre réseau européen de contacts, et ainsi accroître notre rayonnement. Concrètement, cela signifie que nous avons de bonnes relations avec les députés européens allemands, français et nordiques au Parlement européen, par exemple. Personnellement, il est bien sûr très précieux pour moi d'avoir des collègues expérimentés comme Dirk Saile et Isabelle Maître, et ils m'ont été d'une grande aide au cours de mes deux premières années à la NLA.

Dirk Saile : Je me souviens qu'il y a environ un an, nous avons été très fiers quand la Commissaire aux transports, Madame Valean, a mentionné les positions du Bureau Commun devant les parlementaires de la commission transports au Parlement européen. C'était une reconnaissance de nos activités. Ensemble, nous représentons plus de 25 000 entreprises. En plus, le regroupement de nos représentations à Bruxelles depuis près de trois ans dans le même bureau a encore amélioré notre collaboration ainsi que la quantité et la qualité de nos positions communes.



Circulez partout en **EUROPE** avec **UN SEUL OBU**



PRONTO SAT :

le boîtier télépéage connecté et évolutif.

*Accès aux autoroutes, ponts, tunnels et parkings poids
lourds sécurisés*

0 825 10 10 80

Service 0,15 € / appel
+ prix appel

service.client@eurotoll.fr

www.eurotoll.fr

eurotoll

msc 04 90 25 13 51 - © Adobe Stock

S'adapter pour répondre à l'impératif climatique

DU
6 AU 8 AVRIL
2023, AU
GRAND PALAIS
ÉPHÉMÈRE
À PARIS

DRIVE TO
zero



L'IDÉE DU SALON DRIVE TO ZERO EST NÉE D'UNE COLLABORATION ENTRE LES ÉQUIPES DU PÔLE AUTOMOBILE ET INDUSTRIE ET DU PÔLE COLLECTIVITÉS CHEZ INFOPRO-DIGITAL (LE MONITEUR, LA GAZETTE DES COMMUNES, AUTO INFOS, DÉCISIONS POIDS LOURDS, SALON DES MAIRES ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES). LES ENJEUX DE MOBILITÉS SONT INTIMEMENT LIÉS AUX PROBLÉMATIQUES TERRITORIALES ET PROPOSER UN NOUVEAU SALON RASSEMBLANT CES UNIVERS PARAÎT INDISPENSABLE.

“Le rendez-vous des acteurs engagés pour une mobilité décarbonée”

L'Union Européenne, à travers un ensemble de législations, prévoit l'interdiction de la vente de véhicules thermiques pour 2035, et les ZFE se déploient dès à présent sur le territoire national et européen. Ces objectifs de réduction font face à la réalité des usages en termes de déplacement. En effet, la majorité des déplacements de biens et de personnes se font par la route. Répondre à l'impératif de décarbonation tout en assurant une mobilité quotidienne pour toutes et tous, sur tous les territoires, est un enjeu majeur des décennies à venir.

Avec la création de ce nouveau salon, Infopro Digital souhaite accompagner l'ensemble des parties prenantes face aux obstacles du déploiement de la mobilité bas carbone. Ce premier rendez-vous mettra ainsi en relation les acteurs publics et les entreprises pour répondre aux défis du déploiement en matière d'équipements et d'infrastructures, d'énergies, d'usages mais également de financement et d'accessibilité des solutions.

Le programme de l'événement mettra en perspective les enjeux et solutions avec les besoins et les réalités des territoires.

L'industrie des transports fait face à des défis majeurs en matière de décarbonation. La FNTR, en tant que partenaire de l'événement, pourra contribuer à mettre en lumière les enjeux se posant pour la filière, les efforts réalisés, et les entreprises pourront présenter les solutions et innovations au service d'un transport routier décarboné.



POUR EN SAVOIR PLUS SUR LE PROGRAMME DE L'ÉVÈNEMENT ET POUR PARTICIPER, RDV SUR → WWW.DRIVETOZERO.FR

Écrivez-nous à paul.moreau@infopro-digital.com



PAR- TAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE





www.sp3h.com

Scanner FluidBOX micro © B100 exclusif & HVO100 exclusif



Tout en 1, Smart et connecté



Donnée réelle
Composition
moléculaire



Robuste &
miniaturisé



Mesure
embarquée en
continue



Temps réel
Information (<5s)



Co-funded by the Horizon 2020
programme of the European Union

La FNTR lance une nouvelle campagne de communication

DEPUIS DEUX ANS, LA FNTR RÉALISE DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION À DESTINATION DU GRAND PUBLIC VISANT À VALORISER LE CARACTÈRE STRATÉGIQUE ET ESSENTIEL DU SECTEUR.

Après une première campagne « Si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a apporté » en 2020, elle a poursuivi son initiative avec la campagne « Ceci est beaucoup plus qu'un camion » en 2021.

En matière de plan médias, les deux campagnes se sont concentrées sur un dispositif d'une semaine de radio et digital.

Cette année la Fédération a souhaité renouveler son opération avec un concept qui joue sur l'opposition « d'un monde avec transporteurs routiers vs un monde sans transporteurs routiers ».

L'idée était de valoriser et expliciter le service rendu par les transporteurs routiers au quotidien à l'ensemble des Français. Un message qui se veut simple, clair mais efficace en s'appuyant sur le slogan de la première campagne et slogan historique de la Fédération : « Si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a apporté ».



**Si vous l'avez,
c'est qu'un camion
vous l'a apporté.**



RETROUVEZ LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION SUR NOTRE SITE
WWW.FNTR.FR

→ LIEN CAMPAGNE 2020
→ LIEN CAMPAGNE 2021



Décarboner son parc moteur

Les enjeux climatiques et l'urgence à réduire les émissions de gaz à effet de serre nécessitent une solution court terme et respectueuse de l'environnement. C'est sur ce constat qu'est né ALPHAGREEN et que son Président Ludovic Chevenement a développé cette technologie connue du « décalaminage moteur à l'hydrogène » par une mise en performance de ce process sur 6 grands axes testés et analysés par des cycles d'homologation officielle (Norme EURO: cycle NEDC et RDE). Décarboner l'ensemble du Parc moteurs thermiques et hybrides existant est désormais possible avec AlphaGreen.

Sans aucun produit chimique, additif ou autre boîtier; cette technologie mobile connectée est basée sur des procédures spécifiques à chaque véhicule. Cette intervention permet d'effectuer un diagnostic précis du moteur et de son niveau d'encrassement pour ensuite adapter un cycle de décarbonation sur mesure. Cette procédure se termine par une initialisation des nouveaux paramètres moteur pour retrouver un fonctionnement proche du neuf.

Ce process apporte une valeur ajoutée sur la réduction:

- **de CO2** (en moyenne de -25 % VL-VU à -10 % PL et TP)
- **de carburant** (en moyenne de -25 % VL-VU à -10 % PL et TP)
- **du nombre de pannes** (+ de 73 % sont dues à l'encrassement moteur / Argus)

Une analyse des gaz d'échappement avant et après chaque décarbonation permet de constater la réduction des polluants (CO2, HC, Nox) de manière factuelle. Tous ces paramètres sont enregistrés et retranscrits sur un bilan d'intervention remis au



propriétaire du véhicule.

Afin d'accompagner les entreprises dans cette Transition Énergétique, quel que soit le secteur d'activité et pour tendre vers cet objectif de réduction de 55 % de CO2 d'ici 2030, il leur est proposé le « Program By AlphaGreen » qui se déploie sur 3 ans en plusieurs phases:

- 1 / Analyse précise de la flotte et priorisation des véhicules à traiter par année selon le gain de CO2 et de réduction de consommation de carburant.
- 2 / Planification des interventions sur site.
- 3 / Personnalisation d'une plateforme numérique dédiée à l'entreprise avec un QR Code d'accès pour objectiver les réductions de CO2: marchés publics, appels d'offres, DPEF, clients etc... La mise à jour s'effectue après chaque décarbonation de véhicule par la remise d'un certificat d'action pour l'environnement.

Le « Program by AlphaGreen » permet de décarboner de manière immédiate toutes flottes de véhicules (VL, VU, PL, engin TP, agricole, groupe électrogène...) et tout secteur d'activité de la TPE au Groupe National et ainsi, accompagner cette démarche vertueuse pour atteindre l'objectif de réduction de 55 % de CO2 d'ici 2030.

Porter la voix des transporteurs routiers, encore et toujours

CES DERNIERS MOIS, LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER A FAIT FACE À DE MULTIPLES ET TERRIBLES CRISES : HAUSSE RECORD DES PRIX DES CARBURANTS, PÉNURIE EN TOUS GENRES, RALENTISSEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, RETOUR DE L'ÉCOTAXE... DÈS LORS, LA FNTR N'A EU DE CESSÉ DE PRENDRE LA PAROLE POUR PORTER LA VOIX DU TRANSPORT ROUTIER, AVEC LA FERME VOLONTÉ DE SE FAIRE ENTENDRE ET SURTOUT, DE FAIRE BOUGER LES LIGNES.

Si la hausse du prix des carburants a engendré une panique dès le début de l'année, la crise s'est encore poursuivie plusieurs semaines durant, et ce, jusqu'au printemps : « *On n'a jamais vu ça ! La trésorerie de nos entreprises va fondre comme neige au soleil* » témoigne notamment **Pauline Martin**, Déléguée Régionale Île-de-France de la FNTR, au micro de **L'Écho Républicain**, le 16 mars dernier. Même son de cloche en Bretagne, où les transporteurs vont jusqu'à se mobiliser sur le terrain. Une information relayée par **Ouest France**, qui témoigne d'une centaine de personnes réunies devant la Préfecture, à Rennes, et ce, afin d'accentuer encore davantage la pression auprès du Gouvernement : « *Les blocages ne sont pas notre culture de base à la FNTR mais s'il faut en arriver là... Les réactions de la base pourraient être beaucoup plus virulentes que celles que nous avons eues jusqu'à présent* » avoue ainsi **François Baudoin**, Président de la FNTR Bretagne, le 14 mars. Sur **Europe 1**, **Sylvain Baudry**, Président de la FNTR Bourgogne, ne mâche également pas ses mots : « *On est vraiment dans une situation catastrophique. À un moment, on est exsangue. Moi, je suis chef d'entreprise. Je ne sais plus comment faire. Honnêtement, aujourd'hui, nombre de mes collègues s'interrogent sur le fait d'arrêter purement et simplement les camions et de les laisser dans ma cour.* » Et **Jean-Christophe Limousin**, Délégué Général de la FNTR Pays de Loire, d'en remettre une couche, toujours dans les pages de **Ouest France** : « *Les routiers sont dans une situation inédite* ».

Quelques jours plus tard, un Plan de résilience est annoncé par le Gouvernement : « *Un signal très important pour le secteur* » se réjouit dans les colonnes du **Figaro** ainsi que devant les caméras de **France Info** **Florence Berthelot**, Déléguée Générale de la Fédération.

Elle ajoute par ailleurs : « *On a l'impression d'être pris en compte.* » In fine, c'est une enveloppe de 400 millions d'euros qui sera allouée aux transporteurs routiers afin de les aider à traverser cette crise.



Éric Rabouin, co-Président de la FNTR Pays de la Loire, précise néanmoins sur **CNews** : « *Ce qu'on attend, c'est une aide immédiate !* » Car beaucoup d'entreprises menacent de mettre la clef sous la porte, et pour chaque transporteur le moindre centime compte. C'est ce que **Nourédine Ziane**, Président de la FNTR Aquitaine, assène au journal de 13h sur **TF1** le 22 avril.



...suite

Porter la voix des transporteurs routiers, encore et toujours



Dans la foulée, la région Alsace se voit à nouveau assaillie mais par le retour de l'écotaxe cette fois, désormais fixée au 1^{er} janvier 2025. Pour bien faire comprendre le problème, **Michel Chalot**, Président régional de la FNTR, invité sur les ondes de **France Bleu**, compare cette taxe à un bâton de dynamite, et ajoute sur sa lancée : « En mettant la taxe poids lourd sur le tapis, c'est comme si on allumait la mèche de ce bâton au milieu d'une nappe de gaz. Les transporteurs n'en peuvent plus. Si je parle d'une taxe à mes adhérents, j'aurai une révolution. »



Le Monde

Moins d'un mois plus tard, plusieurs acteurs économiques alsaciens décident de se fédérer en collectif : « Nous voulons montrer par là que le monde économique est uni » affirme **Martine Bensa**, Secrétaire Générale de la FNTR Alsace, dans **France Routes**, avant d'ajouter face à un journaliste du **Monde** que cette future taxe engendrerait une augmentation de 10 % sur les coûts de revient du transport routier alsacien.



Début juin, de nouveaux problèmes surgissent. Face à la hausse du prix du GNV, plusieurs transporteurs prennent en effet la décision d'activer le mode Pause. C'est le cas, entre autres, de **Vincent Lesage**, dirigeant des Transports Breger et co-Président de la FNTR des Pays de la Loire, qui explique son choix sur **gaz-mobilité.fr** : « Nous avons

pour objectif de grimper le tiers de notre parc au gaz. Mais nous sommes en train de réviser actuellement notre programme. Nous nous sommes mis en mode Pause pour essayer de comprendre ce qui se passe sur le marché. Nous avons même annulé quelques commandes récemment, parce qu'on ne peut pas acheter des camions pour les laisser sur le parc. C'est une question de prix. Nous voulons retrouver la cohérence du prix par rapport aux énergies fossiles classiques, en particulier le diesel. Avec la disparité des prix que nous observons, c'est difficile de s'y retrouver. On a vraiment besoin de clarification à ce sujet. Tous les camions GNV que nous avons aujourd'hui tournent bien. On a bien nos 80 % de baisse de CO2 quand on est au biogaz. Nous employons d'ailleurs le bioGNV à plus de 50 % dans ces camions. Dès qu'on le peut, on roule au biogaz. Ce que nous demandons, c'est la lisibilité du prix du bioGNV, la cohérence, et son positionnement par rapport au diesel. »



Erwan Celerier, Délégué aux Affaires techniques, à l'Environnement et à l'Innovation au sein de la FNTR, précise face au journaliste Jean Liou du site **L'Antenne** : « Les constructeurs de véhicules ne vont pas déployer une offre massive en technologie alternative si dans le même temps on ne met pas en place un réseau de distribution adapté et maillé sur l'ensemble du territoire national. » À suivre.



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

SALON PROFESSIONNEL DU TRANSPORT ROUTIER

TECHNOTRANS

20 - 21 - 22 | Parc des expositions
Octobre 2022 | **NANTES**

www.salon-technotrans.com



@salontechnotrans

- Portiques, stations de lavage interne
- Fabricant et installateur de systèmes clé sur porte
- Nouveaux projets 2021 - 2022 - réf sur demande
- Projets spéciaux, pistes manuelles
- Constructeur de têtes de nettoyage TEC2017 / Rotec
- SAV Truckwash et nettoyage des citernes
- Gamme complète de produits de nettoyage
- Robot frigo / tunnel de lavage / récupération des énergies
- Intégration de systèmes de traçabilité et suivi des lavages

Plus de 235 clients en Europe

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

20 ans
2002 - 2022

La FNTR mobilisée partout en France !

CHAQUE JOUR, LA FNTR ACCOMPAGNE SUR LE TERRAIN L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA PROFESSION POUR DÉFENDRE LEURS INTÉRÊTS, PROMOUVOIR LEUR MÉTIER ET VALORISER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES. TOUR DE FRANCE DE QUELQUES ACTUALITÉS RÉCENTES, PARMIS TANT D'AUTRES !



FNTR Aquitaine

NICOLAS GUYAMIER, ÉLU TRANSPORTEUR DE L'ANNÉE

Nicolas Guyamier, dirigeant entre autres des Transports Guyamier (une entreprise créée en 1948 par sa grand-mère, Monique), adhérent de la FNTR, a été élu « Transporteur de l'année 2022 » le 4 avril dernier, lors de la 34^e cérémonie organisée par le magazine L'Officiel des Transporteurs : « *J'en suis évidemment très fier et honoré, témoigne-t-il au micro de la FNTR. Mais c'est le fruit du travail de l'ensemble de nos équipes, qui se bagarrent tous les jours pour pouvoir répondre aux attentes de nos clients. En tant que prestataires de services, nous nous devons avant tout d'être qualitatifs.* »

RETROUVEZ L'INTERVIEW COMPLÈTE DANS L'ESPACE PRESSE SUR [→ WWW.FNTR.FR](http://WWW.FNTR.FR)



FNTR Bretagne

RETOUR SUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA FNTR BRETAGNE

La FNTR Bretagne a organisée son Assemblée Générale le 11 juin, au Palais du Grand Large à Saint Malo. Florence Berthelot, Déléguée Générale de la Fédération et Christian Rouleau, fondateur du groupe international Samsic, figuraient parmi les invités. Au cours de cette Assemblée, François Baudoin a été réélu Président de la FNTR Bretagne.



FNTR Pas de Calais

LE SALON DU POIDS LOURD



À Audruicq, le camion a « fait son sport » les 6 et 7 mai dernier. Après un premier succès en 2018, le Tacot club calaisien et la FNTR Pas-de-Calais se sont à nouveau unis pour organiser une nouvelle édition du Salon du Poids lourd. Au programme, on notera la présence de plus de 70 exposants, ainsi qu'un village de l'emploi (avec notamment des organismes de formation), des simulateurs de conduite, et beaucoup d'autres animations. Au travers de ce salon, Le Tacot club calaisien et la FNTR régionale souhaitent à tout prix « maintenir et développer cet événement, le seul du genre au Nord de Paris. »

FNTR Île-de-France

LA FNTR S'ASSOCIE À LA MISE EN PLACE D'UNE CHARTE INTERCOMMUNALE DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE



En Île-de-France, la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine a lancé l'élaboration d'une Charte intercommunale de Logistique Urbaine Durable (Charte LUD), en partenariat avec le CEREMA et Logistic Low Carbon, et avec l'accompagnement du groupement de bureaux d'études « INDDIGO - Logicités - ELV Mobilités ».

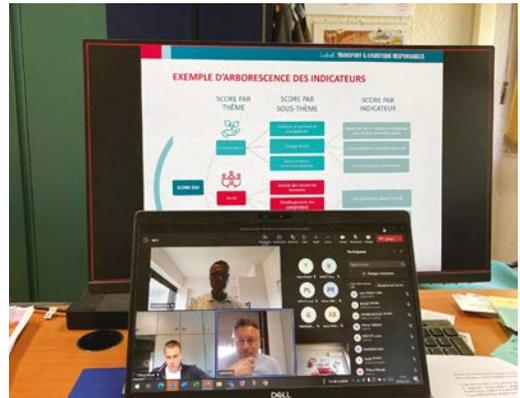
Cette démarche doit à terme améliorer les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes de l'agglomération, de sorte à parvenir à des solutions innovantes pour revitaliser les commerces et optimiser les circulations dans les centres-villes.

La FNTR Île-de-France était présente lors de ces premiers ateliers pour faire entendre la voix des transporteurs et les contraintes du métier dans un milieu urbain. Optimisation des flux de circulation, enjeux de stationnement, foncier logistique, logistique décarbonée et partage de l'espace avec les différents usagers ont été au cœur du débat.

FNTR Franche-Comté

CRÉATION D'UN GROUPE JEUNES DIRIGEANTS

Jeudi 19 juin a été créé un Groupe Jeunes Dirigeants par la FNTR Franche-Comté. Cette proposition vient du Conseil Professionnel et correspond à une réelle attente de leurs adhérents. Robin Cerruti (Messageries jurassiennes) a été désigné Chef de File de ce groupe qui mettra en avant échanges, partage d'expériences, formations, réseau et convivialité: « Ils ont entre 18 et 31 ans et sont en train ou viennent de reprendre les rênes d'une société, pour certains celle de leurs parents » témoigne Jean-Michel Colle, Délégué Régional de la FNTR Franche-Comté. David Larrere, Chef d'entreprise à Vesoul et adhérent de la Fédération BTP 70, et Nicolas Jacon, Chargé d'Entreprises à la FFB 21, ont accepté de venir partager avec les adhérents de la FNTR leur expérience de membre et d'animateur de Groupe Jeunes Dirigeants dans le BTP et confirmer ainsi tout l'intérêt de la création d'un groupe équivalent au sein du réseau FNTR.



FNTR Bourgogne

RETOUR SUR L'ASSEMBLÉE RÉGIONALE



Le 8 avril dernier se tenait l'Assemblée Régionale de la FNTR Bourgogne avec plus de 150 participants qui ont fait le déplacement au domaine de la Gentilhommière à Nuits St Georges.

Cette journée a débuté en compagnie des adhérents et institutionnels avec l'ensemble de nos partenaires. Le Président Sylvain Baudry a ouvert l'assemblée sous le thème « Durable Attitude » qui est totalement en lien avec la hauteur de vue que nous devons avoir: « *Le futur de nos entreprises est dans la durable attitude. Nous devons faire face aux réalités de notre économie, faisons-le avec optimisme et solidarité* » a-t-il exprimé. Les sujets sur l'Europe des transports durables ont été développés par la Déléguée à Bruxelles Isabelle Maître, suivie par le groupe BPI France sur la finance responsable. La journée a été rythmée et conclue par l'intervention d'Anne-Marie Colley (Transports Cordier) sur le thème de la QVT pour les Z! Une journée riche et intense qui s'est terminée dans la convivialité.

...suite

FNTR Auvergne Rhône-Alpes

LA ROUTE DE VOTRE AVENIR

Du 8 au 22 juin 2022, « La Route de votre avenir » a fait son grand retour en région Auvergne Rhône-Alpes. L'occasion pour les demandeurs d'emploi, les étudiants, les salariés, en démarche d'orientation, de réorientation ou même en recherche de projet professionnel, de s'immerger dans un secteur en plein essor. Au programme : des portes ouvertes, des visites de plateformes, des visio-conférences pour échanger avec des professionnels, des sessions « Découvertes des métiers » en collaboration avec des agences Pôle Emploi et des Missions Locales, etc. En partenariat, entre autres, avec la FNTR.



FNTR Occitanie Méditerranée

FLE TRANSPORT : FRANÇAIS LANGUES ÉTRANGÈRES



La FNTR Occitanie-Méditerranée a organisé, avec la Team Transport de Pôle Emploi Montpellier, une session spécifique d'apprentissage de la langue française, avant d'entrer en formation TP conducteur routier. Une belle expérience, de belles rencontres de personnes motivées et déterminées à rebondir dans une nouvelle profession, un nouveau territoire et une nouvelle vie.

FNTR Pays de la Loire

SANDRINE CHINZY À LA RENCONTRE DE LA FNTR 44

Nouvelle Directrice des Mobilités Routières, Sandrine Chinzy a échangé avec Sébastien Deniau des Transports Richard (44) et Président de la FNTR 44. Un échange au cours duquel il a été rappelé la nécessité de définir une feuille de route de la transition énergétique objective et réalisable, de privilégier et faciliter la circulation utilitaire et d'améliorer les conditions d'accueil des personnels de conduite.



FNTR Poitou-Charentes

UN NOUVEAU PRÉSIDENT POUR L'ORT NOUVELLE-AQUITAINE

Patrick Lorenzi, Président de la FNTR Poitou-Charentes et Directeur général de l'entreprise Transports Sonotra, a été élu Président de l'ORT Nouvelle-Aquitaine, lieu de concertation, d'échanges et de partenariats, ayant plusieurs missions : observation, information, études et animation. Parmi elles, plus précisément : constituer et développer un partenariat entre les acteurs publics et privés de la filière transport et faciliter le dialogue entre les différents acteurs du transport ; mettre en place une méthode et des outils d'observation correspondant aux besoins régionaux identifiés par l'ensemble des acteurs des transports ; fournir des éclairages utiles à la prise de décision des différentes administrations et des partenaires du développement économique et de l'aménagement du territoire, par le biais d'études appropriées, d'actions d'animation, de publication et de diffusion de l'information. La FNTR lui adresse toutes ses félicitations.

FNTR Pyrénées Orientales

LA ROUTE DE L'EMPLOI SE POURSUIT

Après avoir été lancée en début d'année par la FNTR 66 (avec ses partenaires AFTRAL, RAS INTERIM, FACE Pays Catalan et Pôle Emploi), la « Route de l'emploi » édition 2022 s'est poursuivie ces derniers mois, avec les sociétés Evasion Catalane, Socafna, Gep Vidal Keolis et Car Pages.

Rappelons que « La Route de l'emploi » a pour ambition de contribuer au rapprochement des entreprises - qui présentent des besoins en recrutement - avec des demandeurs d'emploi. Une initiative qui se déroule tous les derniers mercredis du mois.



LA ROUTE DE L'EMPLOI 2022
Pyrénées Orientales

Recrutement

Vous souhaitez tout connaître sur les recrutements et la formation dans un secteur en pleine expansion ?

Venez découvrir les métiers du Transport et comment y accéder
 • Inscrivez-vous en contactant directement votre agence Socafna Interim Perpignan au 04 31 30 09 75
 • Inscription sur présélection selon disponibilité

Partenaires : FNTR, fntv, AFTRAL, RAS INTERIM, FACE, Pôle emploi

SOCAFNA
TRANSPORTS - SERVICES - RECRUTEMENT

Prochaine session
Mercredi 30 mars
 de 10h à 12h - Socafna
 Route du Moulin d'Orles 66000 Perpignan

FNTR Alsace

RECOURS ADMINISTRATIF CONTRE L'INTERDICTION DE CIRCULATION DES CRIT'AIR 2 EN 2028

Le MEDEF Alsace et la FNTR Alsace intentent un recours administratif en annulation de l'arrêté n°P2022-002 du 30 décembre 2021 interdisant la circulation des véhicules Crit'Air 2 en 2028 sur 4 communes de l'Eurométropole: Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald, Holtzheim. Après le rejet du recours gracieux déposé en février dernier, le MEDEF Alsace et la Fédération Nationale des Transports Routiers d'Alsace - FNTR Alsace est en justice.

L'objectif est, pour les deux organisations patronales, d'obtenir :

- L'annulation de la décision du 22 avril 2022 par laquelle la Présidente de l'EMS rejette le recours gracieux formulé par les associations ;
- L'annulation de l'arrêté n°P2022-002 du 30 décembre 2021 prévoyant l'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 en 2028 sur les communes de Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald, Holtzheim.

Si les associations ne sont pas opposées au principe même de la mise en place de la ZFE-m, elles déplorent le caractère excessif et disproportionné de la restriction de circulation portant spécifiquement sur les véhicules « Crit'Air 2 » et le périmètre géographique inadapté de cette restriction. Elles craignent l'impact économique

fort et illégal de cet arrêté sur l'activité des entreprises opérant sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Elles s'inquiètent de l'impact social de la mesure et sur les conditions d'accès au travail pour leurs salariés.



L'interdiction de circulation des Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2028 pose en effet de nombreuses difficultés juridiques, techniques et économiques. Elle n'apportera aucune amélioration à la qualité de l'air, voire l'aggravera alors que sa mise en œuvre impose une contrainte excessivement lourde pour les salariés comme pour les entreprises.



**Le CRM dédié au credit management
qui fait du bien à votre trésorerie.**

KWOTE RISQUES

Limitez
vos impayés.

Diffusez
une culture cash.

KWOTE RECOUVREMENT

Créez des scénarios
de relance.

Diminuez vos retards de
paiement.



Scannez le QR code
et accédez à
l'agenda en ligne
pour un rendez-vous
découverte !



kwote.fr

**Des clients qui vous paient
c'est déjà bien
*en temps et en heure,
c'est encore mieux.***

DESSINE-MOI UN CAMION!

Régulièrement, la rédaction invite des enfants et leur demande d'imaginer ce que transportent les camions. Ici les enfants ont notamment mis en avant le secteur du déménagement.

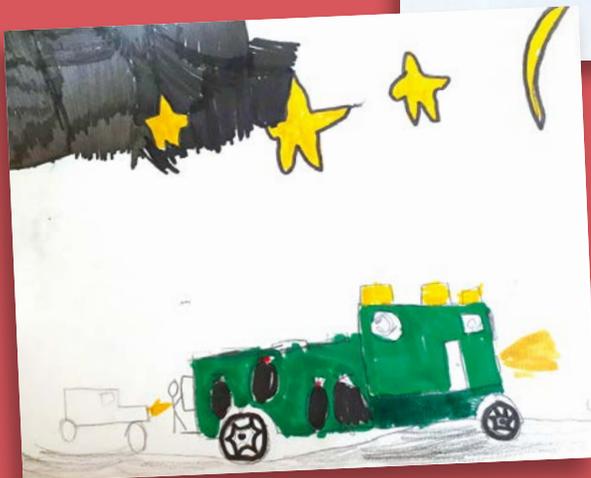


LÉO (10 ANS)



PAZ (11 ANS)

MAGUY (12 ANS)



ARTHUR (8 ANS)



Il était **UNE** **FOIS**

Le Groupe Mauffrey,
une histoire familiale
qui dure depuis près
de 60 ans !

Depuis 1964, le Groupe Mauffrey s'est construit sur des valeurs altruistes qui l'ont poussé à se développer tout en tenant compte des enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux de l'époque.

« Au début, c'était juste une petite entreprise pour faire vivre ma famille. Et aujourd'hui, c'est un grand Groupe qui fait vivre des milliers de familles en France et même en Europe. » Voilà comment Maurice Mauffrey résumait - en quelques mots - son entreprise, groupe dont il fut l'initiateur : *« Bien sûr, la réussite économique de la société me ravit et m'impressionne aussi. Mais ce dont je suis le plus fier c'est de voir toutes ces personnes s'épanouir dans l'entreprise que j'ai créée. J'ai vu mes enfants grandir avec l'entreprise et aujourd'hui ce sont eux qui la font s'épanouir et qui la voient grandir avec leurs enfants et petits-enfants. C'est une aventure familiale extraordinaire. »* Tellement extraordinaire, qu'elle dure depuis près de 60 ans... et elle ne semble pas prête de s'arrêter ! Une très, très belle histoire en définitive, que nous sommes infiniment heureux de vous conter aujourd'hui.



Au début des années 1950, Maurice Mauffrey devient, sitôt son service militaire exécuté, débardeur forestier. Une orientation professionnelle somme toute classique pour les jeunes hommes de la région à cette époque, mais qui, dans le cas de Maurice, sera la préalable au démarrage de l'activité de transporteur routier. Un jour, il apprend en effet, au cours d'une livraison de bois avec son tracteur, que la scierie Houot de Gérardmer est en quête de camions (et de chauffeurs) susceptibles d'acheminer le bois scié... jusqu'à Paris! Séduit par l'idée, Maurice Mauffrey se propose rapidement, après être parvenu à mettre la main sur un camion GMC, un véhicule militaire américain de transport à 3 essieux moteurs ayant principalement servi durant la Seconde Guerre mondiale.

Les licences pour exercer dans le transport sont malheureusement assez chères, et en outre extrêmement difficiles à décrocher. C'est la raison pour laquelle Maurice Mauffrey débute préalablement cette nouvelle carrière sous l'étiquette « exploitant forestier ». Car livrer une simple marchandise des Vosges à Paris ne lui suffit pas.

Il cherche également à en convoier une autre sur le chemin du retour. Ce qu'il ne tarde pas à trouver, grâce à deux premiers clients: Plâtre Lambert et Poliet-et-Chausson.

C'est ainsi que, de fil en aiguille, Maurice Mauffrey réussit à s'implanter dans le secteur, et crée donc, dès 1964, la société Mauffrey S.A. Exit l'exploitation forestière. Place au transport routier avec, au passage, l'achat d'un camion de la marque Berliet: « *Le monsieur qui nous l'a vendu aimait bien mon époux, il n'a pas voulu qu'on le paye tout de suite, témoigne Simone Mauffrey, la femme de Maurice. Il disait qu'on le paierait quand on pourrait, qu'il nous fallait un camion neuf pour bien démarrer.* »

S'ensuit l'acquisition d'une citerne pour répondre à la demande de transport de liquide, puis, d'année en année, de nouveaux véhicules de tous types, au point d'en cumuler une soixantaine in fine.

La petite entreprise ne connaît pas la crise...

L'esprit familial demeure malgré tout. La société de Maurice se situe au rez-de-chaussée de sa maison, Simone a un œil sur la comptabilité, et les employés, désormais plus de soixante, sont traités d'égal à égal.



Parmi eux, Bernard André se souvient: « *C'était un métier dur, très physique, mais nous sentions tous que le patron avait confiance en nous et cela nous donnait des ailes. Bien plus que les chauffeurs concurrents nous avions envie de donner le maximum pour notre patron. Monsieur Mauffrey nous a toujours donné un coup de main. Il n'était pas du genre à nous regarder faire. Il prenait également en compte notre confort. Il nous faisait rouler dans de bons camions.* »

"CE DONT JE SUIS LE PLUS FIER C'EST DE VOIR TOUTES CES PERSONNES S'ÉPANOUIR DANS L'ENTREPRISE QUE J'AI CRÉÉE."

Chaque décennie, l'aventure Mauffrey prend toujours un peu plus d'ampleur. Dans les années 1970, par exemple, sous l'impulsion d'un des enfants, Dominique, une antenne s'ouvre

sur Paris, puis une agence à Garonor. Sur cette lancée, créations d'entreprises et rachats se poursuivront, de Rouen à Lyon, en passant par Valréas, Luxembourg, Lille... sans oublier l'amorce d'une activité en logistique dès 1987.

À l'aube du 21^{ème} siècle, le Groupe Mauffrey compte plus de 1 000 salariés, s'émancipe encore en diversifiant son matériel (FMA, porteur grue...) et crée un centre de formation, Trans-Formation, avec Éric Mauffrey à sa direction, et ce, afin d'accompagner les chauffeurs dans un secteur en perpétuel mouvement. Un centre qui, à présent, figure parmi les plus reconnus de France, avec une réussite de Titre Professionnel de Conducteur Routier avoisinant les 98 %!

En 2022, le Groupe, qui compte plus de 4 500 collaborateurs et plus de 3 200 moteurs, est toujours tenu, et avec talent, par les 4 fils de Maurice et de Simone: Jean-Luc, Dominique, Bruno et Éric. Le Groupe compte par ailleurs plus de 50 sites.

Une destinée remarquable.



Sources / Pour en savoir plus: "La Route pour horizon" Carré Blanc éditions (2016), mauffrey.com

BÉNÉFICIEZ DE SURAMORTISSEMENT GRÂCE À LA NOUVELLE OFFRE B100 EXCLUSIVE MAN



**MAN
TGS
D26**



**MAN
TGX
D26**

Offre disponible sur les camions MAN équipés du moteur D26 Euro 6e.
Modification avant la première immatriculation possible sur demande. Plus d'information
auprès de votre contact commercial MAN. Offre valable en France métropolitaine auprès
du réseau MAN Truck & Bus France ainsi que des distributeurs de son réseau.