

#8 - ÉDITION PRINTEMPS 2023

Horizons

OUVRIR LA ROUTE ENSEMBLE

DÉCRYPTER

P. 16

L'enjeu des futures relations sociales de branche: un changement d'approche du traitement de la matière sociale.

DÉCRYPTER

P. 18

Objectifs CO2: Quelle place pour les carburants alternatifs dans la transition énergétique ?

LA BELLE HISTOIRE

P. 46

Transports Brès, une histoire de père en fils.

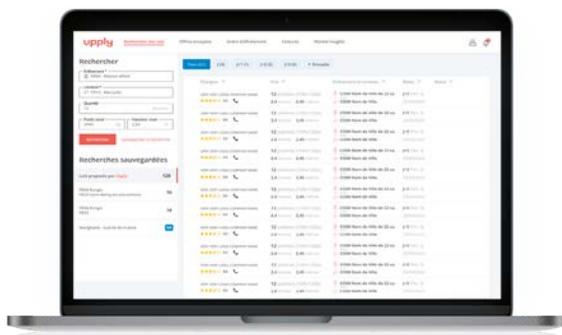
The logo for FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers) features a stylized asterisk symbol above the acronym 'FNTR' in a bold, sans-serif font.

upply CONNECT



Vous aussi, rejoignez
les transporteurs qui utilisent déjà Uply

**TROUVEZ DE NOUVEAUX CLIENTS
& SÉCURISEZ VOS PAIEMENTS À J+7**



- ✓ Recherchez du fret partout en France
- ✓ Envoyez vos devis aux expéditeurs en direct
- ✓ Fixez vos prix

Et développez rapidement votre entreprise...

- ✓ Recevez le paiement à J+7 après validation de la POD !
- ✓ 100% gratuit pour les transporteurs, aucun engagement

**Inscrivez dès maintenant
votre entreprise sur upply.com**



L'Édito du Président

“

La Fédération publie un nouveau numéro d'Horizons, le huitième et dernier sous cette forme.

En effet, ce magazine biannuel doit évoluer pour être plus proche encore, des enjeux du secteur et permettre aux lecteurs un réel décryptage.

En ce début d'année 2023, les sujets sont multiples : transition énergétique, conjoncture économique, évolutions sociales, formation, qualité de vie au travail. Mais un sujet en particulier revient dans de nombreux comités, salons, conférences, projets de loi, c'est **la réduction de notre empreinte énergétique**. Les sujets liés à cette réduction sont multiples et à plusieurs échelles : zones à faibles émissions, recyclage de batteries, disponibilité de véhicules neufs, développement de stations d'avitaillement, arrivée de carburants alternatifs, coût des véhicules électriques et bien d'autres. Les objectifs de réduction de CO2 imposés par Bruxelles nous obligent à être au rendez-vous et à apporter à notre filière des décryptages. Ces changements demandent du temps mais aussi et surtout de l'accompagnement pour les professionnels du secteur, la Fédération est au rendez-vous.

La FNTR a su accompagner ces dernières années les entreprises, lors de la crise sanitaire ou les crises des carburants avec notamment l'obtention de l'aide exceptionnelle aux transporteurs routiers. Elle doit rester plus que jamais mobilisée aux côtés des entreprises pour suivre et porter la voix des transporteurs, car comme nous aimons le rappeler : « Si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a apporté » et cela depuis des décennies comme en témoignent

les récits des entreprises que vous pouvez retrouver à la fin de nos numéros d'Horizons, rubrique « La belle histoire ».

Depuis l'année dernière, la Fédération accompagne également les entreprises sur le développement de leur responsabilité sociétale (RSE). En effet, pour la deuxième année consécutive, la FNTR, accompagnée de l'organisme indépendant Ethifinance, est à l'initiative du label « Transport & Logistique Responsables », premier label sur les critères ESG (environnement, social et gouvernance) pour le secteur du transport routier. Cette labellisation annuelle a pour objectif de faire reconnaître de façon officielle et indépendante les performances extra-financières des transporteurs et logisticiens. Ce label permet aux entreprises d'être valorisées auprès de leurs partenaires institutionnels, financiers et commerciaux.

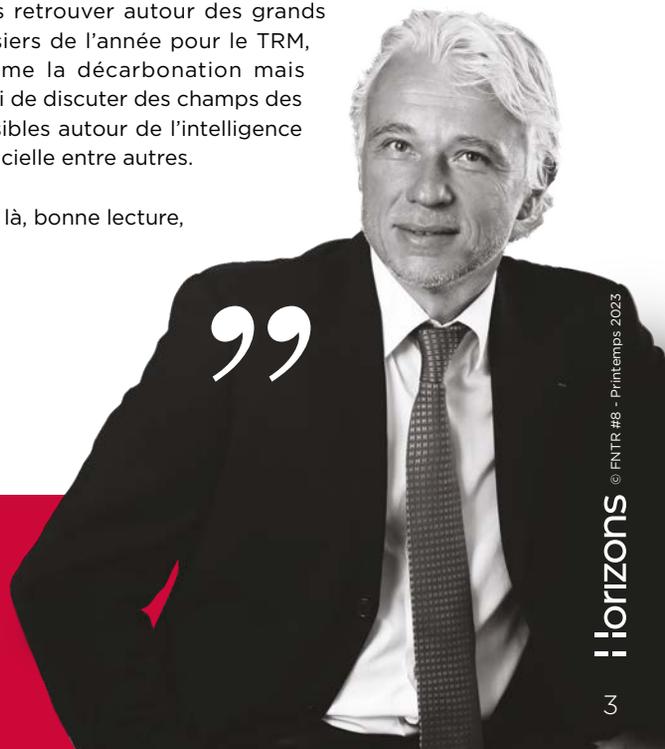
Une année qui, je le sais, sera riche en perspectives.

Nous vous donnons d'ailleurs rendez-vous le 20 et 21 septembre pour le 77^{ème} Congrès de la FNTR. Cela sera l'occasion de nous retrouver autour des grands dossiers de l'année pour le TRM, comme la décarbonation mais aussi de discuter des champs des possibles autour de l'intelligence artificielle entre autres.

D'ici là, bonne lecture,

”

Jean-Christophe PIC
Président de la FNTR



Sommaire

Horizons #8
Édition Printemps 2023
Fédération Nationale
des Transports Routiers

Direction de la publication:
Florence Berthelot

Direction de la rédaction:
Camille Mikoczy
Alexandra Chassignat

Régie publicitaire:
Katia Bonnet
01 44 29 04 17

Remerciements:
Les transports Brès
et ses équipes, Olivier Dutrech,
Shabnam Gholamifard,
Arnaud Schoub, Caroline Evin,
les syndicats FNTR, Célia Prudent,
Erwan Celerier, Erwan Pומרoulie,
François Guitton, Isabelle Maître

Conception graphique:
swimming pool

Crédits Photos:
FNTR, iStock

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

Imprimé en France
Encres végétales
Certifié PEFC



DÉ- CRYPTER



P. 08 / RECYCLAGE

P. 12 / SENSIBILISATION

P. 16 / SOCIAL

P. 18 / DOSSIER EUROPE

P. 20 / EMPLOI/FORMATION

S'EN- GAGER



P. 26 / RSE

P. 28 / CARBURANTS ALTERNATIFS
& NEUTRALITÉ CARBONE

P. 30 / LABEL TLR

P. 32 / TRANSFOLLOW

PAR- TAGER



P. 36 / ACTUS DES RÉGIONS

P. 40 / LA FNTR DANS LES MÉDIAS

P. 42 / SAVE THE DATE

P. 43 / ÉVÈNEMENTS

P. 44 / BEAU COMME UN CAMION

LA BELLE HISTOIRE



P. 46 / TRANSPORTS BRÈS

Un autre modèle



BIENVENUE DANS CE NUMÉRO D'HORIZONS, OUVRIR LA ROUTE ENSEMBLE. ALORS QUE LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER CONTINUE DE JOUER UN RÔLE CRUCIAL DANS L'ÉCONOMIE MONDIALE, NOUS SOMMES RAVIS DE PARTAGER AVEC VOUS LES DERNIÈRES TENDANCES, LES INNOVATIONS ET LES DÉFIS AUXQUELS SONT CONFRONTÉS LES ACTEURS DE CETTE INDUSTRIE.

Tout d'abord, examinons les tendances. Il est indéniable que la pandémie de COVID-19 a eu un impact significatif sur le secteur du transport routier. Les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement ont mis en évidence la **nécessité de la résilience et de la flexibilité dans ce secteur**. Les entreprises de transport routier ont dû s'adapter rapidement aux **nouvelles normes de sécurité sanitaire** et de distanciation sociale pour **assurer la continuité des services de transport** de marchandises.

En outre, les avancées technologiques continuent de façonner le secteur du transport routier. Les flottes de camions sont de plus en plus équipées de technologies de pointe telles que la **télématique, les capteurs et l'analyse des données**. Cela permet aux entreprises de transport de gérer efficacement leur flotte, d'optimiser les itinéraires et de maximiser les temps de conduite.

Cependant, le secteur du transport routier est confronté à des défis importants. La **pénurie de conducteurs** de camions est un problème persistant qui touche l'ensemble de l'industrie. Les entreprises de transport de marchandises doivent non seulement trouver des moyens de recruter de nouveaux conducteurs, mais également s'assurer que ceux-ci disposent de la **formation** et des **qualifications** nécessaires pour conduire de manière sûre et efficace.

Parallèlement, la pression sur les coûts est une préoccupation croissante pour les entreprises de transport routier. Les fluctuations des prix du carburant et des matériaux, ainsi que les pressions réglementaires, peuvent entraîner des coûts supplémentaires pour les entreprises de transport. Il est donc crucial que les entreprises trouvent des moyens de **maintenir leurs marges tout en offrant des services de qualité à leurs clients**.

Enfin, les **préoccupations environnementales sont de plus en plus présentes dans le secteur** du transport routier. Les entreprises de transport cherchent à **réduire leur empreinte carbone** en adoptant des **technologies plus propres** et en investissant dans des flottes de camions plus efficaces en termes de carburant. Les gouvernements et les clients eux-mêmes demandent également des solutions plus respectueuses de l'environnement.

Dans l'ensemble, le secteur du Transport Routier de Marchandises est confronté à des **défis complexes mais passionnants**. Les tendances actuelles et les avancées technologiques offrent des opportunités intéressantes pour les entreprises qui cherchent à rester compétitives, tout en répondant aux attentes de leurs clients et aux préoccupations environnementales. Nous espérons que ce numéro de notre magazine vous fournira des informations utiles et inspirantes pour naviguer dans ce monde en constante évolution.

Florence BERTHELOT*
Déléguée Générale de la FNTR

*Vous ne remarquez rien ? Vous ne reconnaissez pas la plume de la Déléguée Générale de la FNTR ? C'est normal, cette tribune a été générée par ChatGPT, étonnant non ?





DÉ- CRYPTER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE



Recyclage des batteries électriques



ALORS QUE LES NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS ENVIRONNEMENTALES EUROPÉENNES ET NATIONALES SONT DE PLUS EN PLUS CONTRAIGNANTES, LA TRANSITION DE L'UTILISATION DE CARBURANTS FOSSILES POUR LA MOBILITÉ LOURDE VERS L'UTILISATION DE CARBURANTS ALTERNATIFS OU LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE DOIT ÊTRE ACCÉLÉRÉE. SI CERTAINS CONSTRUCTEURS CONTINUENT DE PROPOSER UNE GAMME DE VÉHICULES BASÉE SUR UN MIX ÉNERGÉTIQUE, LA PLUPART D'ENTRE EUX ORIENTENT DÉSORMAIS LEUR STRATÉGIE DE MOYEN TERME VERS UNE PRÉDOMINANCE DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES.

AVEC L'ESSOR RAPIDE DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE À TRAVERS LE MONDE, DES QUANTITÉS IMPORTANTES DE BATTERIES LITHIUM HAUTE TENSION ARRIVERONT EN FIN DE VIE DANS LES ANNÉES À VENIR. DÈS LORS, LA QUESTION DU RECYCLAGE DES BATTERIES APPARAÎT COMME UN ENJEU ÉCOLOGIQUE ET STRATÉGIQUE MAJEUR.

SHABNAM GHOLAMIFARD, DIRECTRICE DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL CHEZ VEOLIA ENVIRONNEMENT ET ARNAUD SCHOUB, DIRECTEUR DU SITE EURO DIEUZE INDUSTRIE NOUS APPORTENT UN ÉCLAIRAGE À CE SUJET.

Quels sont les enjeux liés au recyclage des batteries électriques ?

Le recyclage des batteries électriques est un enjeu important pour plusieurs raisons :

La protection de l'environnement : les batteries au lithium utilisées dans les véhicules électriques et les appareils électroniques portables, contiennent des métaux lourds et d'autres composés toxiques qui peuvent contaminer l'environnement s'ils ne sont pas traités correctement. Le recyclage des batteries permet de réduire le risque de contamination de l'environnement par ces produits chimiques toxiques.

La gestion des ressources naturelles : les métaux stratégiques tels que le lithium, le cobalt et le nickel sont des ressources naturelles limitées et leur extraction peut être coûteuse et nuisible à l'environnement. Le recyclage des batteries permet de réduire et limiter l'extraction minière de ces métaux stratégiques, et ainsi réduire l'impact environnemental de la fabrication des nouvelles batteries.

La réduction des déchets et la promotion de l'économie circulaire : le recyclage des batteries est un élément clé de l'économie circulaire. Le recyclage des batteries électriques contenant ces métaux donne accès à une source locale d'approvisionnement en ressources.

Que deviennent les batteries une fois qu'elles ne sont plus en capacité d'assurer une bonne autonomie aux véhicules électriques ?

Une batterie de véhicule électrique est composée de différents sous-éléments (modules ou stacks selon la conception) qui peuvent être analysés individuellement. Ainsi, un pack batterie n'est pas nécessairement voué au recyclage immédiatement. Après un diagnostic détaillé, les solutions suivantes peuvent être envisageables :

Quelques-uns des sous-éléments sont défectueux et ne sont plus en capacité de contenir de l'énergie : ces éléments peuvent être remplacés par des éléments en bon état et la batterie peut de nouveau être utilisée pour la propulsion d'un véhicule électrique. C'est le remanufacturing.

L'ensemble des sous-éléments ou une partie est défectueux, mais a malgré tout une réserve d'énergie : ces éléments peuvent être utilisés dans une application moins gourmande en énergie tel que du stockage stationnaire (groupe de secours, stockage au pied d'un champ d'éoliennes, ...). C'est la seconde vie.

L'ensemble de sous-éléments ou quelques-uns ne disposent plus des capacités suffisantes pour stocker de l'énergie, même dans une autre application : le pack batterie ou les éléments sont alors envoyés en recyclage pour être valorisés.

Quelles sont les grandes étapes du recyclage des batteries électriques ?

Il existe plusieurs technologies de recyclage des batteries de véhicules électriques aujourd'hui. Au sein de Sarpi VEOLIA, le choix a été fait de se porter sur une solution mécanisée suivie d'une extraction par voie hydrométallurgique. Aussi, les grandes étapes sont les suivantes :

a) La mise en sécurité de la batterie : décharge de la batterie pour réduire le risque électrique lors du démontage.

b) Démantèlement de la batterie : le recyclage commence à cette étape car l'ensemble des éléments vont être triés pour être ensuite valorisés : le carter extérieur, les câbles, le boîtier de pilotage de batterie, la visserie... L'objectif étant d'extraire les éléments unitaires contenant la matière active de la batterie (cellules, ou modules selon les conceptions)

c) Le broyage des éléments unitaire : le broyage va permettre de rendre accessible l'ensemble des éléments présents dans la cellule en vue de les séparer ensuite.

d) La séparation mécanique va ensuite permettre d'extraire la matière active des cellules : la black mass. Cette matière, composée de carbone graphite (d'où son nom), contient les différents métaux nécessaires au fonctionnement de la batterie : cobalt, nickel, lithium, manganèse... D'autres sous-produits (ferrailles, cuivre, aluminium...) sont également extraits pour être valorisés.

e) La séparation chimique : la black mass va être mise en solution pour subir différents traitements chimiques permettant de séparer les éléments cobalt, nickel, cuivre et lithium à des qualités permettant un nouvel usage industriel : conception d'alliage, d'acier voire de nouvelles batteries selon la qualité des sous-produits.

Les métaux récupérés peuvent-ils être utilisés dans la construction des nouvelles batteries ou dans la fabrication de nouveaux objets ?

Oui, c'est tout l'objectif de l'ensemble des procédés de recyclage : pré-traitement mécanique pour extraction de la black mass, extraction sélective par hydrométallurgie et raffinage des produits issus du recyclage.

Aujourd'hui Sarpi VEOLIA se positionne sur les deux premiers blocs pour produire des sels métalliques de qualité technique pouvant intégrer le procédé de raffinage des métaux de ses partenaires potentiels. Ceci dans l'objectif de fermer la boucle de recyclage dans un modèle d'économie circulaire avec pour objectifs :

- Le respect des réglementations européennes imposant l'utilisation de métaux recyclés dans la fabrication des nouvelles batteries, à partir de 2030 ;
- La participation à la souveraineté européenne en ayant accès aux ressources disponibles sur le territoire ;
- De garantir à ses partenaires constructeurs automobiles et fabricants de batteries pour véhicules électriques un accès aux métaux stratégiques nécessaires pour le développement du marché du véhicule électrique en Europe ;

Les produits issus du procédé Sarpi VEOLIA peuvent être directement utilisés dans les applications industrielles : fabrication d'inox ou de catalyseurs par exemple, sans avoir besoin d'être raffiné, et ainsi se substituer aux matières premières et réduire l'extraction minière.

La réglementation européenne et française oblige-t-elle les constructeurs automobiles de poids lourds à recycler leurs batteries en fin de vie ?

Dans le cadre de la gestion de certains déchets, et notamment les piles et batteries en fin de vie, la réglementation a mis en place la notion de responsabilité élargie du producteur (REP). Cette notion stipule la nécessité pour le metteur au marché d'une batterie par exemple, de s'assurer du bon traitement et recyclage de sa batterie dans la filière adaptée. Ceci signifie que le producteur aux yeux de la réglementation n'est pas le fabricant de la batterie (il vend son produit au metteur au marché) mais le constructeur automobile (c'est lui qui met la batterie sur le marché au travers du véhicule qu'il vend)

Ainsi, il incombe au constructeur automobile de poids lourds de s'assurer du bon recyclage des batteries en fin de vie de ses véhicules. Ceci revêt d'un caractère obligatoire au regard de la Directive européenne de recyclage des batteries de 2006, dans le but de préserver les ressources naturelles et de protéger l'environnement de la pollution.

Dashdoc

Le TMS Transport connecté

Développez votre société grâce à un outil de gestion transports adapté à vos besoins.



Planning collaboratif



Application chauffeur intuitive



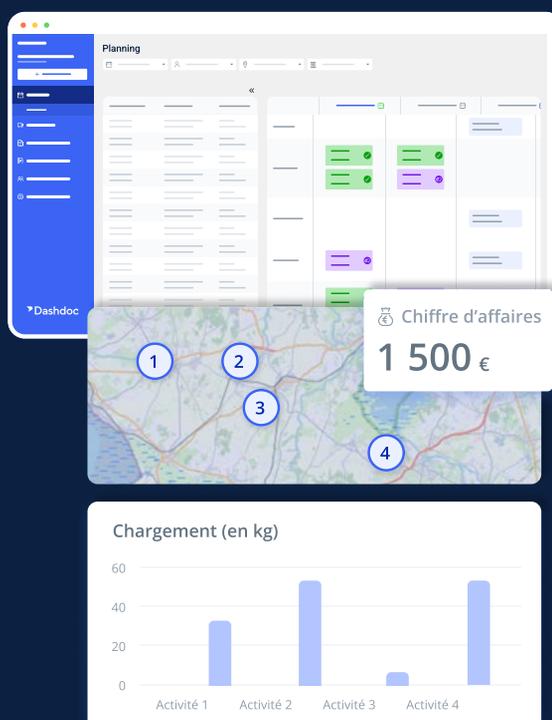
Tableaux de bord personnalisés



Facturation en un clic



Equipe support réactive



+33 (0)1 86 76 06 00

www.dashdoc.com

ILS NOUS FONT CONFIANCE





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

UNE 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

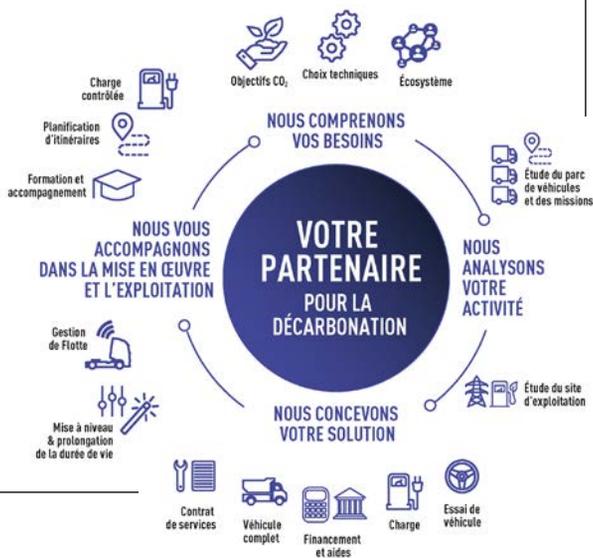
Renault Trucks produit en série depuis 2020 sur son site français de Blainville s/Orne (14) des camions électriques pour la distribution urbaine et régionale, la collecte des déchets et l'approche chantier.

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 renouvelées dont la production a un impact environnemental réduit de 60 % par rapport au neuf.



Programme CEE REMOVE



Report Modal et Verdissement des flottes de transport massifié

Qu'est-ce que le programme REMOVE et quels sont ses objectifs ?

Le programme REMOVE est un programme de certificat d'économie d'énergie (CEE) d'une durée de 3 ans (12 décembre 2022 - 31 décembre 2025) visant à impulser une dynamique auprès des professionnels de transports et de la logistique dans la réduction de leur empreinte énergétique et carbone. Il vise plus précisément à accroître le report modal des marchandises de la route vers des modes de transports massifiés tels que le fleuve, le maritime (cabotage) et le transport ferroviaire, à faire muter des chaînes logistiques routières vers des chaînes massifiées et/ou multimodales et à intensifier/accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes du transport fluvial, ferroviaire et maritime (cabotage et pêche) et moyens de manutention associés.

CE PROGRAMME RÉUNIT :

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), Entreprises Fluviales de France (E2F), Voies navigables de France (VNF), L'Union des transports publics (UTP), Le Cluster Maritime Français (CMF), L'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR), L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), L'Union TLF, SNCF RÉSEAU, L'Association Française du Rail (AFRA), Objectif OFP, Le Groupement National du Transport Combiné (GNTC), La Coopération maritime (CM), partenaire du programme, L'Union nationale des industries de la manutention (UNIM), L'Union des ports de France (UPF), Wind Ship, Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM), Communauté portuaire de Paris (CPP), Électricité De France (EDF), TotalEnergies Marketing France, Distridyn.

IL S'APPUIE SUR DEUX DISPOSITIFS :



LOG-te : pour la Transition Énergétique des flottes de transports massifiés et alternatives à la route (fluvial, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle);

REMO : en faveur du Report Modal du Transport Routier de Marchandises vers les modes massifiés (fluvial, ferré et cabotage maritime).

Ces dispositifs sont complétés d'un paquet relatif à la communication et à la valorisation du programme.

Concernant spécifiquement le dispositif REMO, autour de quels axes s'articule le programme ?

Pour le dispositif REMO le programme s'articule autour de 3 axes :

- La sensibilisation au report modal des transporteurs routiers, commissionnaires, chargeurs, collectivités, etc. au report de marchandises de la route vers des modes de transports massifiés et la formation aux modes massifiés et alternatifs à la route des acteurs du transport de marchandises ainsi que l'accompagnement des donneurs d'ordre du Transport Routier de Marchandises aux méthodes, pratiques et outils qui facilitent le report modal;
- Un accompagnement d'opérations visant à effectuer un report modal de la route vers le fleuve, le fer et la mer (cabotage ou inter-iles) et qui cherche à favoriser un passage par les ports français;
- Une étude spécifique pour recueillir des données énergétiques et les pratiques de mises en œuvre du report modal pour engager les actions déployées dans le cadre du programme vers des actions d'opérations d'économies d'énergies qui peuvent donner lieu à la délivrance de certificats d'économies d'énergie.

À noter: des outils communs et transversaux aux deux dispositifs seront mis en œuvre, notamment en matière de système d'informations avec le développement :

› **De la plateforme pour soutenir la mise en œuvre et la promotion des dispositifs LOG-te et REMO ;**

› **D'un outil d'évaluation de l'impact énergétique et environnemental des chaînes logistiques.**

Quels sont les objectifs quantitatifs du dispositif REMO ?

LES OBJECTIFS POUR LE REMO

- Sensibiliser 674 donneurs d'ordre de Transport Routier de Marchandises au report modal vers le fluvial, maritime et ferroviaire (répartition indicative qui sera à confirmer : 253 chargeurs, 265 transporteurs routiers et 156 commissionnaires)
- Apporter une formation dédiée à un mode de transport massifié à 200 responsables transport dans des entreprises et acteurs publics influenceurs du mode de transport : 150 pour le fluvial, 40 pour le ferroviaire et 10 pour le maritime à voile ;
- Sur la base d'une sélection des bénéficiaires par le biais d'un appel à manifestation d'intérêt, expérimenter des actions d'incitations (primes / incitations) au report modal de la route vers le fleuve, le fer ou le cabotage maritime au nombre de 25 dont 48 % vers le mode fluvial, 48 % vers le mode ferré, 4 % vers le cabotage.

En tant que porteur associé du programme, la FNTR a pour objectif :

- La sensibilisation de 141 transporteurs (53,21 %) ;
- La sensibilisation de 78 commissionnaires (50 %).

Quelles sont les autres étapes prévues dans le dispositif REMO ?

L'ADHÉSION

L'objectif de cette étape est d'acter que le bénéficiaire est volontaire pour construire sa feuille de route de report modal et aller plus loin. La procédure d'adhésion doit aborder les thématiques suivantes :

- Réalisation d'un test de maturité pour évaluer les besoins d'accompagnement du bénéficiaire en matière de report modal ;
- Présentation des données nécessaires pour définir sa feuille de route (base de données de flux avec points de départ et d'arrivée, fréquence d'expédition et poids transportés a minima) ;
- Estimation de la charge de travail nécessaire pour l'entreprise et nomination d'un responsable de projet ;
- Accord de l'entreprise à constituer sa feuille de route de report modal.

En quoi consiste la sensibilisation ?

La sensibilisation a pour objectif d'informer son interlocuteur de l'intérêt et la faisabilité d'une démarche de report modal, et de l'existence du programme REMOVE et plus particulièrement du dispositif REMO.

Elle doit aborder les thématiques suivantes :

- Présentation des caractéristiques, mécanismes de fonctionnement et acteurs des modes massifiés ;
- Présentation du programme REMOVE dans un contexte de lutte contre le changement climatique et des objectifs à atteindre pour le secteur ;
- Présentation du dispositif REMO ;
- Présentation générale des étapes d'adhésion/engagement/labellisation ;
- Réalisation d'un test de maturité pour évaluer les besoins d'accompagnement du bénéficiaire en matière de report modal ;
- Présentation des modalités de l'accompagnement proposée dans le cadre du dispositif.

L'ACCOMPAGNEMENT

Après l'adhésion, le bénéficiaire pourra être accompagné par un chargé de mission dédié dans le cadre de son projet de report modal et pourra :

- Participer à des séances de formation qui expliqueront de façon nettement plus détaillée les avantages et modalités d'accès aux modes massifiés ;
- Et/ou bénéficier d'une étude de schéma sur l'offre de service existante ou sur la création de nouveau service de report modal en fonction du potentiel identifié ;
- Et/ou bénéficier d'une prime au report modal, après sélection des projets au terme d'un appel à projets ;

Le volet REMO est conçu pour répondre à une gradation dans un processus de décision de convertir tout ou partie des flux vers les modes fluviaux, ferroviaires ou maritimes (cabotage). Cette gradation s'appuie sur plusieurs étapes, par lesquelles le décideur peut passer ou non ; chaque étape est distincte des autres, et peut être traitée isolément des autres.

COMMANDEZ LE NOUVEAU TELEPASS K1 CHEZ VIALTIS



GAGNEZ EN
VALEUR AJOUTÉE ET
AMÉLIOREZ VOTRE
COMPÉTITIVITÉ



RÉCUPÉRATION TVA ET ACCISES

Gestion complète de toutes vos demandes TVA/Accises, du dépôt au remboursement dans 32 pays.
Nous obtenons pour vous le remboursement maximal.



PÉAGES ROUTIERS ET TUNNELS

Gestion complète de vos moyens de paiements - Nous commandons et gérons toutes vos cartes et appareils pour les péages, les tunnels, les ponts et les taxes routières.



RÉSERVATION FERRY

Vous pouvez réserver directement votre traversée dans toute l'Europe.
Nous offrons des prix très compétitifs avec 150 compagnies de ferry, qui proposent plus de 1200 liaisons maritimes avec 400 départs par jour.



FOURNISSEUR DE SOLUTIONS DIESEL

Avec plus de 15 000 partenariats établis avec des stations-service dans toute l'Europe, nous sommes votre courtier en cartes carburant, vous offrant une solution diesel personnalisée et adaptée à vos besoins.



LIBÉREZ-VOUS AVEC VIALTIS

Parc du Golf. Bât 23-25 | 350 rue JRGG de la Lauzière | 13799 Aix-en-Provence | FRANCE
T: + 33 (0) 4 86 57 40 00 | sales@vialtis.com | vialtis.com



LE GNV AU SERVICE DES TRANSPORTEURS

DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES, PRIMAGAZ FOURNIT DU CARBURANT GAZ À SES CLIENTS PROFESSIONNELS ET PARTICULIERS, JUSQU'À DEVENIR AUJOURD'HUI UN ACTEUR MAJEUR DE LA MOBILITÉ EN FRANCE.

Ainsi, au service du TRM en particulier, PRIMAGAZ a déployé un réseau de 16 STATIONS GNV À VOTRE SERVICE

- › **Accompagner les territoires vers une transition énergétique;**
- › **Aider les entreprises de transport à rouler avec une énergie moins polluante.**

L'extension du réseau de stations PRIMAGAZ se poursuit en partenariat avec AVIA avec une exigence absolue en matière de disponibilité du GNV (Gaz Naturel pour Véhicule) et de continuité du service 7/7 et 24/24. Près de 800 chauffeurs utilisent d'ores et déjà l'application Gasfly, développée par PRIMAGAZ, pour être informés en temps réel de la disponibilité des stations ainsi que les niveaux de fréquentation heure/heure.

L'interopérabilité et la monétique ouverte restent également au cœur des préoccupations de PRIMAGAZ pour offrir aux transporteurs le plus de flexibilité possible sur ses points de chargement.

TROIS RAISONS PRINCIPALES POUR LES TRANSPORTEURS D'UTILISER DU GNV :

- › **Disposer d'une solution fiable, pérenne et performante;**
- › **Rouler plus responsable et répondre ainsi aux attentes croissantes des chargeurs;**
- › **Obtenir la vignette Crit'air 1 sur leurs véhicules et ainsi accéder sans retenue aux zones ZFE.**

En appui de ces actions, le partenariat entre PRIMAGAZ et la FNTR continue à être une occasion unique de travailler sur les enjeux et les solutions en faveur d'une mobilité toujours plus durable.

LE GNV AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Avec près de 1,3 million de véhicules en circulation fin 2020, le GNV continue sa croissance en Europe. Le GNV rejette 20 % de moins de CO₂ que le diesel* et presque aucune particules fines (95 % inférieur au seuil de la norme Euro VI)**.

PRIMAGAZ continue à être présent sur la décarbonation avec une proposition de bioGNV renforcée, en particulier le bioGNL.

PRIMAGAZ, membre d'un collectif d'opérateurs s'est mobilisée lorsque le gouvernement a annoncé un arrêté accordant la vignette Crit'Air 1 aux camions roulant exclusivement au diesel B100, dit « arrêté B100 ».

Pour PRIMAGAZ « il ne s'agit pas d'une action contre le B100 mais contre le changement brutal des règles en matière de santé publique. Nous estimons que le B100 a toute sa place dans l'offre énergétique. En revanche, il nous paraît infondé de changer la réglementation Crit'Air pour promouvoir une énergie. », argumente François Brunero, Directeur Mobilités chez PRIMAGAZ.

*Donnée chiffrée: rapport équilibre avril 2017 / ADEME. Le GNV émet 238 gCO₂e/kWh alors que le diesel émet 319gCO₂e/kWh Base Carbone ADEME **Par rapport au seuil de la norme Euro VI / ADEME

L'énergie est notre avenir, économisons-la!

PRIMAGAZ - SAS au capital de 42 441 872 euros - 542 084 454 RCS NANTERRE - Cœur Défense Tour B, 110 Esplanade du Général de Gaulle - 92932 Paris La Défense CEDEX.

L'enjeu des futures relations sociales de branche : **un changement d'approche du traitement de la matière sociale**

DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES, LA BRANCHE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT EST CONFRONTÉE (COMME BEAUCOUP D'AUTRES ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES) À DES MUTATIONS PARTICULIÈREMENT STRUCTURANTES ET RAPIDES DE SON ENVIRONNEMENT SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE, SOCIÉTAL (PROBLÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES, THÉMATIQUES DES ÉVOLUTIONS DU RAPPORT AU TRAVAIL) ET TECHNOLOGIQUE (IRRUPTION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES DANS LE QUOTIDIEN DES ACTIVITÉS EXERCÉES, AUTOMATISATION DE CERTAINES ACTIVITÉS...).

Ces évolutions mettent en exergue la question de l'attractivité des métiers mais également de leur utilité sociale et de la manière dont ils sont exercés. Une simple approche « classique » des différents sujets ne peut, pour la FNTR, pas être suffisante pour faire face à ces nouveaux défis.

IL EST EN EFFET NÉCESSAIRE D'APPRÉHENDER :

- **l'évolution des conditions d'exercice du travail** des salariés au sens large, et des personnels de conduite en particulier, dans le cadre d'une volonté de voir la relation entre transporteurs et chargeurs être repensée et rééquilibrée;
- **la santé et la sécurité au travail** dans des conditions optimisées dans le cadre d'une approche globale liée à la qualité de vie et des conditions de travail (QVCT);
- **la mise en œuvre opérationnelle de la Charte de « développement de l'emploi et des compétences dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires »** du 7 mars 2022 entre les partenaires sociaux et l'État;
- **des réflexions relatives aux attentes des personnes candidates** ou potentiellement candidates à des postes relatifs aux activités de transports routiers et activités auxiliaires du transport;
- **la rénovation de la convention collective de branche** (dans ses dispositions communes d'une part, sectorielles d'autre part) dans une optique destinée à renforcer la pertinence et l'adaptabilité des règles applicables aux entreprises et aux salariés ainsi que la capacité d'anticipation de la branche.



Ces constats et réflexions ont conduit la FNTR à engager, concrètement, plusieurs actions, menées en parallèle, visant à parvenir à cette nouvelle approche en matière sociale.

CES ACTIONS CONSISTENT À :

— **Obtenir une législation posant un principe d'interdiction des opérations de chargement/déchargement en France** (assortie de dérogations pour des activités très spécifiques), à l'instar des législations récemment mises en place au Portugal et en Espagne (le sujet étant également discuté en Allemagne et en Italie).

À cette nouvelle législation la FNTR entend-elle voir être assuré un rééquilibrage des rapports avec les chargeurs à travers le prisme des contrats type (lesquels peuvent avoir des incidences en matière sociale par certains aspects, notamment celui des temps d'attente).

— **Développer les projets destinés à améliorer la santé/sécurité au travail ainsi que la QVCT grâce à :**

› une convention de partenariat enclenchée avec l'ANACT (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail) en 2019 et renouvelée jusqu'en 2024 ;

› la réponse à un appel d'offres permettant le développement d'un projet FACT (Fonds pour l'Amélioration des Conditions de Travail), l'idée est de travailler sur la réduction de l'accidentologie par l'intermédiaire de l'utilisation de technologies adaptées et d'engager des démarches de formations qui soient les plus adaptées possibles aux problématiques identifiées ;

› un travail, également mené avec l'ANACT, relatif à la prévention des pratiques addictives en milieu de travail.

— **Assurer la déclinaison concrète de la Charte de développement de l'emploi et des compétences** dans la branche à travers des partenariats régionaux et des actions de connaissance et de sensibilisation des métiers des transports et de la logistique.

— **Réenclencher avec les organisations syndicales les travaux visant à moderniser les dispositions communes de la convention collective** nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport et tenter de faire aboutir les travaux visant à refondre les classifications conventionnelles en transports routiers de marchandises (TRM).



Ces actions, au-delà d'autres démarches plus conjoncturelles mais essentielles (levée des freins réglementaires et administratifs, par exemple) ont pour objectif, non seulement de **créer un cadre juridique adapté aux entreprises et aux salariés**, mais plus globalement de **faire comprendre le sens des métiers des transports et de la logistique, leur valeur et leur utilité sociale, et leur caractère indispensable dans les sociétés modernes**.

L'un des enjeux principaux des problématiques auxquelles les entreprises et les salariés sont confrontés consistera sans doute à **développer une culture de formations communes** destinées à partager les thèmes afin de les aborder dans des contextes où la diffusion des informations s'est effectuée dans les meilleures conditions possibles.

Objectifs CO2: Quelle place pour les carburants alternatifs dans la transition énergétique?



LA COMMISSION EUROPÉENNE PROPOSE DES STANDARDS CO2 AMBITIEUX POUR LES POIDS LOURDS. D'ACCORD SUR L'OBJECTIF, MAIS IL N'Y AURA PAS DE TRANSITION SANS LES CARBURANTS ALTERNATIFS!

DEUX ÉVÈNEMENTS IMPORTANTS LE 14 FÉVRIER 2023 EN PLÉNIÈRE DU PARLEMENT EUROPÉEN À STRASBOURG

Tout d'abord un vote des parlementaires européens sur la modification du règlement 2019/631 pour les normes de performances d'émissions de CO2 concernant les voitures neuves et VUL neufs. L'objectif donné aux constructeurs, et par conséquent pour le déploiement d'infrastructures d'avitaillement correspondant, est de **zéro émission de CO2 pour les voitures et véhicules utilitaires légers (VUL) mis en circulation au 1^{er} janvier 2035**. Ce vote confirme l'accord déjà obtenu l'année dernière avec le Conseil. Ce dernier devra à son tour valider le texte qui sera ensuite publié dans les semaines à venir au Journal Officiel (JO) de l'UE.

Puis, l'adoption par le collège des Commissaires européens d'une proposition de modification du règlement 2019/1242 pour renforcer la performance CO2 des poids lourds neufs. Nous retrouvons ici l'idée politique du « Pacte Vert » de mettre fin aux moteurs thermiques. Mais impossible techniquement d'imposer le même timing pour les camions. Alors que nous redoutions un objectif à 100 % de réduction des émissions de CO2 des poids lourds en 2040, la Commission a mis un peu d'eau dans son vin et propose **90 % de réduction en 2040. Il y a des cibles intermédiaires proposées: en 2030 (45 %) et en 2035 (65 %)**. Ce texte a été très longtemps attendu, son adoption plusieurs fois repoussée. Il va maintenant être travaillé par les co-législateurs au Parlement et au Conseil européen.

LA FNTR AVEC SES ALLIÉS DU BGL (ALLEMAGNE) ET DE NLA (PAYS NORDIQUES) ONT RAPPELÉ, DÈS LE LENDEMAIN, LE 15 FÉVRIER, DANS UN COMMUNIQUÉ DE PRESSE COMMUN, QUELQUES POINTS FORTS, DONT LES SUIVANTS:

- Nous plaçons, depuis longtemps déjà, pour la reconnaissance des carburants renouvelables et durables sur le plan environnemental, aux côtés de l'électrique et de l'hydrogène;
- Nous rappelons que le prix des poids lourds neufs électriques est aujourd'hui 3 à 4 fois plus cher que leurs équivalents thermiques et ceux à hydrogène le sont de 5 à 6 fois. Il est donc essentiel que les opérateurs de transport reçoivent des incitations pour opérer le virage vert;
- Nous demandons aux États membres de l'UE d'être également tout aussi ambitieux pour garantir des infrastructures suffisantes afin de déployer des carburants alternatifs ainsi qu'un réseau énergétique adéquat sur tout le réseau transeuropéen;
- Au total, un suivi étroit des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs sera crucial pour veiller à ce que les chaînes logistiques ne soient pas perturbées. Ce qui nous permet de rappeler le caractère essentiel du Transport Routier de Marchandises dans nos économies.



BEAUCOUP D'INCERTITUDES QUI N'AIDENT PAS LES ENTREPRENEURS DANS LEURS CHOIX D'AVENIR

Le travail du Conseil et du Parlement européen sur **les nouveaux standards CO2 des poids lourds** pourra-t-il se faire avant la fin de la législature actuelle? Il y aura en mai 2024 l'élection du Parlement européen, puis d'ici l'automne le renouvellement de la Commission européenne et des postes exécutifs du Conseil. Étant donné la complexité et les enjeux du sujet, on peut vraiment s'interroger.

Les législateurs ont également sur la table **un nouveau texte sur des normes euro 7** qui concernent les moteurs thermiques (des normes d'émissions plus strictes pour les voitures, VUL, camions et autocars). Comment se fera la coordination entre ces deux textes?

À cela s'ajoute l'incertitude déjà évoquée sur l'installation des infrastructures de carburants alternatifs et de la distribution d'énergie alternative. Autant d'éléments qui n'aident pas les entrepreneurs dans leur choix pour leurs véhicules d'avenir.

Quelques jours avant la publication de la proposition de texte sur la performance CO2 des camions neufs, la FNTR s'était associée à 120 associations nationales et européennes ainsi qu'à de grandes entreprises dans **une lettre ouverte à la Commission européenne**. Ce courrier daté du 6 février 2023 **demande la reconnaissance du potentiel de décarbonation des carburants renouvelables pour les prendre en considération dans le futur règlement CO2 des poids lourds**.

LA COMMISSION EUROPÉENNE PROPOSE AU 1^{ER} FÉVRIER PUIS AU 21 JUIN LA MODIFICATION DES TEXTES SUIVANTS:

Ces nouveaux textes arrivent sur la table déjà bien remplie des co-législateurs (Conseil et Parlement européen) - La FNTR va travailler sur ces propositions législatives avec les décideurs européens

Directive 2006/126 « Permis de conduire » (proposition adoptée le 1^{er} février 2023)

Concernant les professionnels, les grands objectifs sont: la facilitation pour la reconnaissance des permis C et D des États tiers (notamment ceux des pays proches des frontières de l'UE comme l'Ukraine à l'Est ou le Maroc au Sud); la possibilité de conduire dès 17 ans accompagné d'un conducteur expérimenté (afin de garder des jeunes dans le métier et de répondre au manque de conducteurs).

Directive 2015/719 « Poids et dimensions » (proposition programmée le 21 juin 2023)

Dans un contexte de réglementations nationales, d'autorisations et autres accords multilatéraux fragmentés en Europe, la Commission européenne voudrait poser un cadre plus harmonisé. La question du passage transfrontalier des 44 tonnes sera enfin dans le texte. Il s'agira également d'encourager l'adoption de poids lourds à zéro émission et la consommation de carburants alternatifs.

Directive 92/106 « Transport combiné » (proposition programmée le 21 juin 2023)

Le premier objectif est de soutenir le transfert du fret routier vers d'autres modes réputés moins polluants comme le rail ou la navigation intérieure. La Commission voudrait aussi créer plus d'opportunités pour l'intermodalité en réduisant les coûts externes de l'intermodal, en lien avec la dématérialisation des documents de transport.



Interview de Caroline Evin

Directrice opérationnelle du campus
des métiers et des qualifications
Transport Logistique Sécurité en
région Hauts-de-France (CMQ TLS)

Quel est votre parcours, quelle est votre vision du métier ?

C'est à la suite de ma rencontre avec les acteurs de la Logistique, lors de la conception du projet de campus, que j'ai fait le choix de me consacrer pleinement à l'animation et au développement de ce réseau constitué d'acteurs passionnés. Depuis 2018, ma mission principale consiste à fédérer l'écosystème du campus afin d'accompagner la filière dans le renforcement de son attractivité et l'adaptation de son offre de formation aux côtés des maîtres d'ouvrage que sont les rectorats et la région et en lien direct avec les politiques de développement économique et des formations professionnelles régionales. Constituée de secteurs divers offrant d'incroyables opportunités sur de nombreux métiers et en constant développement, la filière répond parfaitement aux attentes des jeunes générations. J'agis ainsi chaque jour aux côtés de ceux qui font le campus pour changer l'image des métiers du transport et de la logistique pour « donner l'envie et l'ambition » à chacun de s'y engager !

Pouvez-vous nous dire quelques mots sur le campus des métiers et des qualifications Transport, Logistique, Sécurité ?

Labellisé en 2018, le campus des métiers et des qualifications Transport Logistique Sécurité en région Hauts-de-France fédère plus de 40 acteurs de l'école, de l'entreprise et de la recherche. Il propose plus de 60 formations dans les secteurs du transport routier (marchandises et voyageurs) de la logistique et de la sécurité (sécurité au travail, sécurité des biens, personnes et données, qualité sécurité environnement), du niveau CAP au niveau MASTER en formation initiale et continue et recense actuellement près de 6 000 apprenants. Aujourd'hui au terme de sa première phase de labellisation (4 ans), le campus s'engage pour l'obtention de la labellisation CMQ catégorie « excellence » pour mieux répondre aux enjeux actuels et futurs en matière de formation, de développement économique et d'insertion professionnelle.

Quelles sont les contributions des entreprises du transport routier et de la logistique au sein de cet écosystème ?

Accompagner les entreprises de transport routier et de logistique dans leurs besoins en matière de recrutement, de formation des publics et de montée en compétences est l'une de nos missions principales. Près d'une vingtaine d'entreprises régionales a d'ailleurs accompagné la labellisation du campus en 2018. Le partenariat régional école/entreprise de la filière logistique est un modèle en région Hauts-de-France. Ce dynamisme est notamment visible dans la participation des entreprises dans les actions du campus, notamment sur les volets de l'orientation et du renforcement de l'attractivité des métiers auprès des jeunes. Celles-ci n'hésitent pas à ouvrir leurs portes et à mettre des ressources à disposition du campus pour, ensemble, conduire des actions innovantes pour mieux informer, mieux former tous les publics, qu'ils soient apprenants, enseignants, demandeurs d'emploi.

Citons par exemple la société Houtch à Saint-Quentin (02) :

L'entreprise Verbeke et Fils à Essertaux, les cars STEPA à Margny-les-Compiègne (60) qui ont participé aux visites virtuelles d'entreprise - les Facebook live en partenariat avec l'AFT - Transports GUIDEZ à Monchy-le-Preux (62) et Transports BRAY à Méricourt qui participent au dispositif des classes transplantées en entreprise que nous développons depuis cette année, etc. L'entreprise Transports BRAY participe également à un programme de coopération internationale avec le campus, et nous organisons prochainement une délégation « campus TLS » en Indonésie pour y accompagner le développement de la formation en transport logistique.

Comment mieux associer nos entreprises aux parcours de formation initiale et aux expérimentations innovantes menées ?

Devenir « membre » du CMQ TLS est une solution privilégiée pour que les entreprises puissent agir sur l'appareil de formation, notamment de formation initiale. Un membre participe activement à la gouvernance et au pilotage du campus aux côtés, notamment, des acteurs institutionnels et académiques en charge de l'enseignement et contribue à définir le plan d'actions mené par l'ensemble des acteurs. À ce titre, les entreprises peuvent agir directement sur les formations dispensées. Une autre possibilité consiste pour elles à être « partenaires », et dans ce cas, elles sont amenées à participer ponctuellement aux actions du campus, sur des thématiques d'attractivité, d'orientation ou encore de formation.

Quelles sont les attentes particulières des nouvelles générations qui auront selon vous le plus d'impact sur la profession ?

Les jeunes générations veulent se tourner vers un métier qui a du sens, qui contribuera aux enjeux de la transition écologique et/ou sociale, qui aura un impact positif sur la planète et sur la société et qui leur offrira la possibilité d'équilibrer vie personnelle et professionnelle. Les secteurs du transport et de la logistique cochent les cases pour répondre à ces attentes !

Les entreprises engagées dans une démarche RSE représentent à ce titre des modèles à mettre en avant auprès des plus jeunes et de leurs familles pour qu'enfin les représentations changent et que le transport logistique devienne, dès la sortie du collège, une voie choisie, répondant aux ambitions et attentes des jeunes d'aujourd'hui et de demain.

“Celles-ci [les entreprises] n'hésitent pas à ouvrir leurs portes et à mettre des ressources à disposition du campus pour, ensemble, conduire des actions innovantes pour mieux informer, mieux former tous les publics, qu'ils soient apprenants, enseignants, demandeurs d'emploi.”



CAMPUS DES MÉTIERS ET DES QUALIFICATIONS

**Transport, logistique
et commerce de gros**





carcept prev

ASSUREUR D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

FACILITER le *quotidien*

Carcept Prev accompagne la branche du Transport dans les domaines de la retraite complémentaire, de l'assurance santé et prévoyance, de l'action sociale et du bien-être. Vous et vos salariés bénéficiez ainsi d'un accompagnement complet et adapté à votre métier pour vous permettre de vous concentrer sur l'essentiel : VOTRE ACTIVITÉ.

Carcept Prev s'engage à vous assurer un avenir serein et contribue à la qualité de vie pour tous.



Nous sommes un groupe indépendant, dédié aux sociétés de transport de marchandises et aux sociétés d'autocars tourisme. Depuis 1982, nous avons développé des relations pérennes avec des sociétés de toutes tailles grâce à notre professionnalisme, notre expertise et notre capacité à faire bénéficier nos clients d'importantes réductions de leurs charges.

Depuis 2012, VIALTIS fait partie du Groupe ITD, un fournisseur de services majeur dans le secteur du transport international. L'objectif premier de VIALTIS est de proposer des solutions locales adaptées aux secteurs de la logistique et du transport. Pour cela, nous appliquons des modèles commerciaux financièrement très intéressants vous permettant d'obtenir une valeur ajoutée certaine et d'améliorer votre compétitivité.



VIALTIS fournit une gestion complète de vos demandes de remboursement de TVA de leur dépôt au remboursement dans 32 pays. Vous disposez d'un point de contact qui parle votre langue, qui connaît votre entreprise et qui gère le processus de demande de remboursement de votre TVA et de vos droits d'accises.

VIALTIS dispose de tous les contacts auprès des autorités en charge de la TVA et s'assure que vous recevez un remboursement maximal.



D'un seul clic / appel, VIALTIS vous fournit une réservation directe pour votre traversée en Europe. Nous proposons plus de 1200 routes maritimes, pour un total de 400 départs tous les jours, avec 150 opérateurs de ferry.



Grâce au service de VIALTIS, vous n'avez pas besoin de vous préoccuper du moyen de paiement à utiliser pour les péages en toute Europe - VIALTIS gère tout soit avec TELEPASS et ses solutions à l'avant-garde, et avec tous les différents opérateurs en Europe: commandes, factures, remplacements, transactions en ligne, etc.



VIALTIS a formé des partenariats avec plus de 15 000 stations essence couvrant toute l'Europe, et nous pouvons vous conseiller pour sélectionner le fournisseur de carburant qui vous proposera les offres les plus adaptées et compétitives.

En choisissant VIALTIS comme courtier diesel, vous avez l'assurance d'une solution diesel adaptée à vos trajets dans toute l'Europe.



S'EN- GAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE



La qualité de vie et des conditions au travail: **une priorité pour la FNTR**

MÊME DANS LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE TENDU POUR LES TRANSPORTEURS, LE SUJET DE LA QVCT RESTE UNE PRÉOCCUPATION DES ENTREPRENEURS TOUT COMME LE THÈME DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LA PRÉVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS.

LA QUALITÉ DE VIE ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL (QVCT) RENVOIE PLUS LARGEMENT À LA NOTION DE CAPITAL HUMAIN DANS L'ENTREPRISE. LES DIRIGEANTS D'ENTREPRISES DU SECTEUR DU TRM LE DISENT EUX-MÊMES: « LA QVCT EST UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ ET UN LEVIER DE COMPÉTITIVITÉ DANS NOS ENTREPRISES ».



CONVENTION CADRE SIGNÉE AVEC LE RÉSEAU ANACT

Si les adaptations réglementaires ont été réalisées, force est de constater que les entreprises éprouvent encore des difficultés à mettre en place volontairement des actions concrètes sur un sujet perçu comme difficile.

C'est dans ce contexte que la FNTR s'est engagée à mener des actions en direction de ses adhérents par la signature d'une convention avec l'ANACT (Agence Nationale d'Amélioration des Conditions de Travail) en septembre 2019.

Elle vise à mettre en place des projets/actions pour répondre à une problématique identifiée par la FNTR, relayée par le réseau des fédérations régionales et départementales

Les deux objectifs fixés par la FNTR sont bien définis:

- Engager des actions visant à attirer de nouveaux salariés;
- Permettre aux collaborateurs en poste de conserver une bonne santé physique, mentale et morale.

Si les entreprises adhérentes détiennent des moyens de répondre à ces enjeux, car elles disposent d'atouts considérables, la FNTR se doit de mieux les faire connaître.

- Les matériels de transport se sont améliorés: confort des véhicules, équipements « sécurité », aide aux manutentions...
- Les entreprises mettent en place des politiques de prévention de plus en plus développées;
- Les formations initiales et continues sont plus poussées;
- Le développement du numérique constitue un facteur d'attractivité pour les plus jeunes.

La FNTR entre maintenant dans la phase d'essaimage et de diffusion au plus grand nombre des actions construites dans les fédérations régionales.



LE FONDS D'AIDE AUX CONDITIONS DE TRAVAIL

Forte du succès de cette convention, la FNTR entend bien continuer sur sa lancée. C'est pourquoi sa candidature a été retenue lors de l'appel à projet sectoriel lancé par le FACT (fonds d'aide aux conditions de travail) pour la filière logistique.

Ainsi au cours des années 2023 et 2024, les actions vont être construites et diffusées dans différentes directions pour les salariés et le bien-être au travail.

Des solutions techniques destinées à améliorer la sécurité et les conditions de travail de manière à faire diminuer l'accidentologie.

L'accompagnement et la sensibilisation des entreprises de transport routier et de logistique de manière à assurer l'existence, sur le long terme, d'une culture de prévention des risques professionnels.

www.fntr.fr



LA FNTR EN ACTION

Pour la prévention
et la santé au travail



Interview d'Olivier Dutrech

Directeur groupe Innovation
& Fraikin Business Solutions

Le 14 février, la Commission européenne a adopté une proposition de révision du règlement sur les standards CO2 des poids lourds neufs. Les objectifs fixés sont une réduction du CO2 de 45 % d'ici 2030, de 65 % en 2035 et de 90 % en 2040. Ces nouvelles règles proposées vont se trouver maintenant sur la table du Conseil et du Parlement européen pour des négociations sur de longs mois.

Dans cette perspective, comment FRAIKIN voit-il l'évolution de sa flotte de véhicules utilitaires proposés à la location ?

Nous voyons notre flotte évoluer dans une logique de mixte énergétique. Nous continuons de finaliser le rajeunissement de nos derniers véhicules euro 4 et euro 5 encore en circulation. Nous privilégions ensuite un renouvellement selon l'usage des véhicules qui va se caractériser par un mixte énergétique à ce stade. Le diesel / bio diesel va continuer d'être dans les prochaines années une énergie très présente. Le GNV et particulièrement le bio gnc va continuer d'être présent notamment sur les gammes lourdes (supérieur à 3T5), l'électrique va continuer sa percée (plus massivement sur l'utilitaire que sur le poids lourd) et l'hydrogène n'est qu'aux prémices de son arrivée sur le marché.



La Loi n°2021-1104 portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets prévoit dans son article 119 l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions (ZFE) dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain avant le 31 décembre 2024. Les restrictions de circulation imposées par les zones à faibles émissions mobilité impactent directement les flottes et les activités des entreprises de transport.

Comment FRAIKIN accompagne les entreprises dans le verdissement de leur flotte face à cet enjeu de qualité de l'air ?

Nous accompagnons nos clients sur les 4 piliers suivants :

- Un accompagnement institutionnel pour être au cœur des discussions et des décisions avec les partenaires publics et les fédérations ;
- Une expertise pour accompagner à la prise de décision : le Fraikin Lab est à la pointe pour les tests des nouveaux véhicules et Fraikin Business Solutions pour les audits de verdissements et l'aide à la prise de décision dans les plans de renouvellement ;
- Une offre 360 : le catalogue le plus large du marché en termes de choix de véhicules et d'énergies, et la meilleure solution pour nos clients avec des services physiques (entretien, dépannage, pneumatique, visites réglementaires...) et digitaux/immatériels (télématique, gestion des tournées, prêt à la clientèle...);
- Un pilier centré sur l'humain : acculturation aux enjeux de la transition énergétique (campus, livre blanc...), formations (safety academy, simulateur de conduite, conduite des véhicules à énergies alternatives...) et conduite du changement auprès des décideurs et utilisateurs.



Minimum
- 60%
de CO₂

Jusqu'à
- 80%
de particules

100%
renouvelable

Oleo100, l'énergie alternative 100% colza français

- **Issue** à 100% de colza français et **transformée** en France ;
- **Co-produit** de l'alimentation humaine et animale ;
- Soutient la **filière agricole & industrielle** française ;
- **Non dangereuse** pour l'homme et pour l'environnement ;
- Participe à l'**indépendance protéinique** et la **souveraineté énergétique** de la France ;
- Transition énergétique et logistique d'approvisionnement **simplifiées** ;
- La garantie d'une énergie durable éligible à la vignette **Crit'Air 1**.

Contactez-nous sur www.oleo100.com ou au 01 40 76 01 00

Label Transport & Logistique Responsables : Édition 2023

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE AVAIENT JUSQU'AU 15 MAI POUR S'INSCRIRE À L'ÉDITION 2023 DU LABEL TRANSPORT & LOGISTIQUE RESPONSABLES, PREMIER LABEL DÉDIÉ À LA PROFESSION SUR LES CRITÈRES : ENVIRONNEMENT, SOCIALE ET GOUVERNANCE. IL PERMETTRA DE METTRE EN AVANT LES ENGAGEMENTS SOCIÉTAUX DES TRANSPORTEURS ET LOGISTIENS.

En 2022, ce sont 28 entreprises qui ont été labellisées « Transport et Logistique Responsables ». Parmi les labellisées, 12 d'entre elles ont obtenu les meilleures performances de leur catégorie: Transports Luc BOUILLON, Groupe SAMAT SA, TRANSPORT PREMAT, XPO LOGISTICS, TRANSPORTS MAUFFREY, Transports BRAY, Transports VECATEL, Transports RABOUIN, Transports SALVA, SRC, ARMORIC Transports frigorifique, Express Courses Services.

Elles ont été récompensées lors d'une remise de trophées placée sous le haut patronage de Monsieur le député Jean-Marc ZULESI, Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, ainsi qu'en présence de nombreux partenaires.



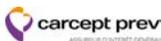
Plus d'informations sur le label
Transport & Logistique Responsables
en scannant le QR code



ou rendez-vous sur le site www.fntr.fr

UNE VALEUR AJOUTÉE POUR L'ENTREPRISE AUPRÈS DE SES PARTENAIRES

Cette notation, annuelle, permettra à l'entreprise de connaître sa « performance » ESG et de s'engager dans une dynamique de progrès pour gagner en attractivité. Le Label permettra notamment aux entreprises de répondre aux normes et exigences croissantes en la matière, en particulier auprès des établissements bancaires mais aussi de nourrir une image positive et engagée.



En collaboration avec:



Étude de lectorat du magazine horizons



CONTINUER DE FAIRE D'HORIZONS UN SUPPORT QUI VOUS APPORTE LES INFORMATIONS DONT VOUS AVEZ BESOIN, VOILÀ NOTRE VISION DU MAGAZINE, C'EST POURQUOI NOUS SOUHAITONS RECUEILLIR VOS TÉMOIGNAGES POUR MIEUX COMPRENDRE VOTRE PERCEPTION DU MAGAZINE.

VOS RETOURS NOUS SONT DONC PRÉCIEUX AFIN D'INTÉGRER ENCORE DAVANTAGE VOS ATTENTES À SA LIGNE ÉDITORIALE.

VOUS POUVEZ CONTRIBUER À SON ÉVOLUTION EN RÉPONDANT AU QUESTIONNAIRE ACCESSIBLE EN SCANNANT LE QR CODE:



Choisir une solution eCMR fiable : les avantages du Datahub conforme à la réglementation et configurable de TransFollow

ALORS QUE L'INDUSTRIE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT ET DE LA LOGISTIQUE CONTINUE SA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE, LES TRANSPORTEURS SE TOURNENT DE PLUS EN PLUS VERS L'ECMR - OU DÉMATÉRIALISATION DE LA LETTRE DE VOITURES TRADITIONNELLES UTILISÉE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES. CENDANT, TOUTES LES SOLUTIONS ECMR NE SONT PAS DÉVELOPPÉES, GÉRÉES ET DÉPLOYÉES DE LA MÊME MANIÈRE. ALORS QUE CERTAINES SONT CONFORMES À LA LOI ET ADHÈRENT AUX RÉGLEMENTATIONS LÉGALES, AUX PROTOCOLES DES NATIONS UNIES ET AUX NORMES DE L'INDUSTRIE, D'AUTRES NE LE SONT PAS.

Comment choisir une solution eCMR fiable qui garantit que vos transports soient exploités efficacement tout en étant en toute légalité ? C'est là qu'intervient TransFollow. En tant que principal fournisseur d'eCMR, la solution Datahub numérique de TransFollow est conçue pour répondre à toutes les exigences du marché. Son usage permet la réduction des coûts de gestion, l'augmentation de la transparence des flux, la sécurité tout au long de la chaîne logistique et la garantie de la légalité de vos transports.

Il y a 4 raisons qui font de l'eCMR TransFollow une solution fiable et sécurisée pour la gestion globale des flux de marchandises et qui permet d'atteindre la dématérialisation totale des lettres de voitures électroniques tant sur le territoire qu'en Europe.

L'ECMR TRANSFOLLOW EST CONFORME À LA RÉGLEMENTATION

Le choix d'un fournisseur d'eCMR et de son contrat de transport liant le transporteur à ses tiers est déterminant, source de sérénité et se doit d'être conforme aux réglementations et au protocole additionnel. Il garantit que vos lettres de voitures électroniques soient valables, reconnues par les autorités compétentes, et dotées d'un niveau supérieur de sécurité, de fiabilité et d'efficacité pour les données transmises. Les produits TransFollow eCMR ont été développés conformément au protocole additionnel eCMR permettant l'usage de la dématérialisation. Leur processus de signature est également approuvé par les autorités de l'UE.

Même sans l'autorisation de l'autre partie, par exemple si personne n'est présent lors de la livraison ou si vous utilisez "la signature sur vitre". L'eCMR TransFollow dispose également d'un processus de signature unique au moyen du code QR TFA pour l'« approbation TransFollow ». L'eCMR TransFollow n'étant liée qu'au signataire.

CONFIGURABLE :

TransFollow fournit une gamme de fonctionnalités configurables, permettant une expérience utilisateur maîtrisée et adaptée aux métiers des transporteurs et aussi aux besoins des expéditeurs/destinataires. Au-delà de l'automatisation de la création et récupération d'une eCMR, éliminant de nombreuses tâches chronophages, l'émetteur de l'eCMR peut, de sa propre initiative, interagir en toute simplicité et autonomie sur les méthodes opérationnelles lors des différentes étapes du contrat. Cette souplesse d'usage permet également une transition vers la dématérialisation évolutive et une adoption facilitée.

Pour les entreprises utilisant déjà un TMS, un ERP ou un WMS, TransFollow offre une intégration transparente, avec des API faciles à utiliser qui permettent le transfert de données entre les systèmes. Pour les petits et moyens transporteurs qui n'utilisent pas actuellement de systèmes de gestion des transports, vous pouvez facilement créer, émettre et gérer vos eCMR sur le portail Web de TransFollow.

Ensemble, nous allons plus loin, plus vite.



INCLUSIVE:

Pour les entreprises utilisant déjà un TMS, un ERP ou un WMS, TransFollow offre une intégration transparente, avec des API faciles à utiliser qui permettent le transfert de données entre les systèmes. Pour les petits et moyens transporteurs qui n'utilisent pas de systèmes de gestion des transports, TransFollow offre l'accès à son portail leur permettant de créer, émettre et gérer ses eCMR via le portail Web de TransFollow. L'ensemble des acteurs quelle que soit leur maturité digitale ont par conséquent accès à l'eCMR TransFollow. Que vos partenaires/clients soient digitalisés ou non, avec TransFollow, toute la chaîne bénéficie d'échanges en temps réel: son interface digitale est accessible à tous pour que toute la chaîne de partenaires puisse échanger en toute fluidité les informations de transport dans lesquels ils jouent un rôle.

L'accessibilité simplifiée et globale aux différents outils TransFollow permet de répondre aux enjeux métiers de sous-traitance, de rupture de charge, de délégation, de visibilité et de bénéficier d'un système TransFollow ouvert aux besoins informels/techniques de la Supply chain.

FACILITÉ D'ACCÈS:

Afin de faciliter l'accès à la discipline eCMR, TransFollow a mis en place différents partenariats en France et en Europe. Nous avons également intégré la mobilité TransFollow aux systèmes embarqués et aux principaux TMS de façon à ce que les différents utilisateurs puissent conserver leurs habitudes de travail (exploitation/administration/conducteurs) depuis leurs systèmes actuels. Les transporteurs peuvent demander avec simplicité l'accès à l'eCMR TransFollow directement auprès de leurs éditeurs de TMS actuels. ITEM, OMP, GPI, Cofisoft, LIS, Solulog, TESS, Akanea, Codris, Andsoft. Et aussi bénéficier d'une expérience utilisateur unique via l'embarqué Trimble, Truckonline, Eliot, Scan & Track... et bien d'autres.

Vous pouvez directement commencer à connecter l'eCMR en contactant l'un des partenaires ou le représentant français de TransFollow: Guillaume Salembier - gsalembier@transfollow.org



PAR- TAGER

DÉCRYPTER



S'ENGAGER



PARTAGER



LA BELLE HISTOIRE



La FNTR en région

FNTR Alsace

UN COLLECTIF CONTRE LA TAXE POIDS LOURDS EN ALSACE



La Collectivité européenne d'Alsace souhaite mettre en place dès 2025 une taxe poids lourds baptisée R-Pass.

Par ailleurs, d'autres dossiers portés par les collectivités alsaciennes impactent l'activité et la rentabilité des entreprises comme la ZFE et l'augmentation de la fiscalité locale des communautés de communes et d'agglomérations.

C'est pourquoi des acteurs économiques alsaciens, dont la FNTR Alsace, se sont alliés pour créer le Collectif pour la Compétitivité de l'Économie Alsacienne (CCEA). Dans un communiqué de presse, ce collectif a demandé une étude d'impact économique indépendante avant toute prise de décision de mise en œuvre de la taxe poids lourds.

En cas de blocage des discussions avec les acteurs économiques, la Collectivité européenne d'Alsace souhaite recourir à une consultation citoyenne pour trancher.

La FNTR Alsace n'est pas prête à baisser les bras!

FNTR Bretagne

LA FNTR BRETAGNE A PARTICIPÉ À LA COMPÉTITION DES MÉTIERS DU 2 AU 4 FÉVRIER

Avec un espace « info métiers », nous avons rencontré près de 19 000 élèves, et ainsi pu présenter notre secteur.

De nombreux jeunes ont également conduit en toute sécurité sur un simulateur de conduite poids lourd qui était équipé d'aménagements pour personnes en situation de handicap.

Accompagné de l'Agefiph, l'AFTRAL et du Lycée professionnel Bel Air de Tinténiac, nous avons également réalisé des démonstrations avec de jeunes élèves.



FNTR Bretagne

LA FNTR BRETAGNE PARTENAIRE AU SALON SUPPLY CHAIN OUEST



C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous avons participé à la troisième édition de SCO à Quimper le 7 février 2023.

Près de 700 visiteurs professionnels ont rencontré les 47 exposants présents et participer aux nombreuses conférences et ateliers organisés.

Ce fut l'occasion pour nous de rencontrer nos adhérents sur notre stand et d'échanger avec eux sur les travaux menés par la fédération.

FNTR Pays de la Loire

4 ATELIERS POUR INSCRIRE LES ADHÉRENTS DE LA FNTR PAYS DE LA LOIRE DANS LES ENJEUX DE LA RSE!

Face aux nombreuses mutations auxquelles sont confrontées les entreprises, intégrer une démarche de **responsabilité sociale** au cœur de sa stratégie d'entreprise permet de mieux relever ces défis et non les subir.

La FNTR Pays de la Loire a donc choisi de proposer à ses adhérents un accompagnement pour les aider à structurer une stratégie d'entreprise sous le prisme de la RSE.

4 matinales « à la carte » très opérationnelles, et collaboratives, animées avec des outils d'intelligence collective ont été proposées :

- Développer une gouvernance responsable et une stratégie RSE ;
- Identifier les parties prenantes et leurs enjeux ;
- Valoriser une démarche RSE en interne et en externe ;
- Développer sa marque employeur.

Les nombreux échanges autour de l'attractivité des métiers, de l'image, de l'anticipation des attentes des clients, des salariés et de la société, de l'ancrage territorial, ont permis de réfléchir aux impacts, à la nécessité de s'adapter aux transitions économiques, écologiques et sociales, et de se différencier dans la performance et la pérennité.



FNTR Loire

ACTIONS DE PRÉVENTION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le club Sécurité de la FNTR Loire, créé en 2001, après la signature d'une charte de sécurité avec la Préfecture de la Loire, a organisé dernièrement deux opérations de sensibilisation à la Sécurité routière.

Tout d'abord en octobre 2022, il organisait dans le cadre du Plan Départemental d'Action à la Sécurité routière une journée « Grand public » sur le thème du Partage de la Route sous forme de différents ateliers, notamment un atelier qui avait pour objectif de faire découvrir les spécificités liées à la circulation des poids lourds.

Au total ce sont plus de 250 élèves de CM1/CM2 et 26 accompagnateurs qui ont pu suivre le parcours de prévention sécurité routière proposée.

FNTR Loire

JEU CONCOURS SÉCURITÉ

Autre action, autre public, le club Sécurité organise sur le début d'année 2023 un jeu-concours à destination des conducteurs routiers salariés des adhérents de la FNTR Loire.

3 étapes, 3 quiz pour se tester, s'informer et se sensibiliser sur les sujets Sécurité Routière, RSE, Hygiène de Vie.

La première étape a rencontré un grand succès puisque nous avons enregistré plus de 220 participants.



FNTR Savoie-Dauphiné et Drôme-Ardèche

ACTION PÉRENNISATION D'UNE CULTURE DE PRÉVENTION GLOBALE

La FNTR des Savoie et du Dauphiné a mis en œuvre depuis 2020 un projet ayant pour objectif de développer une politique de prévention pérenne dans les entreprises de transport en partenariat avec la FNTR de la Loire.



Dans le cadre de cette démarche financée par la CARSAT Rhône-Alpes, **plus de 20 entreprises de transport de marchandises ont pu bénéficier d'un audit et d'un accompagnement d'un préventeur, d'une formation spécifique pour les dirigeants et pour les salariés (APS).**

La FNTR Drome Ardèche convaincue de l'intérêt et de l'importance du développement d'une politique sur ce sujet a **rejoint l'action en 2022.**

Cette nouvelle action a permis de créer ou développer les actions souhaitées par les entreprises à savoir:

LES MARDIS DE LA PRÉVENTION :

> Webinaire thématique mensuel sur un format court de 45 minutes

L'objectif de ces rencontres est de transmettre des informations pratiques aux adhérents sur des thématiques techniques de la prévention (DUERP et PAPPACT: QUESACO, le registre des accidents bénins...)



LE CLUB SÉCURITÉ :

Le club doit être un lieu d'**échanges**, où l'on trouve des **solutions adaptées aux contraintes de terrain**, des **informations**, et être force de proposition pour peser sur les décisions mises en œuvre au sein des entreprises.

Le 1^{er} sujet abordé est celui du protocole de sécurité. Sur cette thématique, les membres sont partis du constat partagé que le protocole de sécurité est un document qui n'est pas ou peu lu par les conducteurs et dont l'objectif initial de sécuriser leur arrivée et leurs actions sur un site client particulier a été dénaturé au profit d'une protection juridique générale. Les membres réfléchissent à la rédaction d'un support plus pragmatique, qui sera lu et compris par les conducteurs afin de retrouver l'esprit initial de prévention souhaité sur les sites.

> Cette action a permis également de participer, le 28 septembre 2022, au SALON PREVENTICA à Lyon.

> Les Présidents Serge THIEBAUD et Jean-Luc BRES FNTR Savoies-Dauphiné et FNTR Drôme Ardèche ont signé une convention de partenariat avec la Carsat Rhône-Alpes pour poursuivre et étendre le programme de prévention.

> S'en est suivie une CONFÉRENCE SUR LA PRÉVENTION DANS LE TRM avec la participation de Sylvette MOSCA du groupe CASSET et Frédéric MEGEVAND de MEGEVAND Frères

Les FNTR de la Loire, Drôme-Ardèche et des Savoies-Dauphiné témoignent de leur dynamisme à développer des actions autour du thème de la prévention, sujet qui est au centre de toute l'organisation des entreprises de transport aujourd'hui.

Une entreprise de transport qui développe des actions de prévention attire un public sensible à cet intérêt, fidélise ses salariés en leur offrant un cadre plus protecteur et développe sa clientèle toujours plus intéressée par l'image positive ainsi véhiculée.

Cette dynamique au sein du réseau FNTR permet enfin de continuer à sans cesse développer de nouvelles idées au profit des entreprises adhérentes. C'est une illustration de ce que l'on peut appeler un cercle vertueux.

L'humain prend pleinement sa place au sein de nos entreprises. Il est maintenant important d'avoir une vision globale et transversale de nos structures en considérant tous les acteurs à une réussite commune de l'entreprise. Les démarches de prévention et de sécurité répondent à la qualité de vie au travail.

Porter la voix des transporteurs routiers, encore et toujours

2022 A MARQUÉ LE SECTEUR AVEC UN QUOTIDIEN COMPLIQUÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS, QUI SE DISENT FRAGILISÉS. POUR 2023 LE PROGRAMME EST DÉJÀ BIEN CHARGÉ, DE NOMBREUX DOSSIERS SONT ABORDÉS : TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, SITUATION ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTEURS, CALENDRIER DES ZFE, PRIX DES ÉNERGIES... DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE LA FNTR EST RESTÉE MOBILISÉE POUR SUIVRE ET PORTER LA VOIX DES TRANSPORTEURS SUR CES SUJETS DANS LES MÉDIAS.



Décembre 2022, l'année se conclut sur le cas complexe des ZFE, **Jean-Christophe Pic, Président de la FNTR** signe une tribune dans Les Echos avec l'OTRE et TLF pour réagir face à l'inquiétude de l'impact de ces « zones à faibles émissions » sur le

transport routier de marchandises. En effet la plupart des métropoles ont embarqué les véhicules poids lourd en plus des véhicules de moins de 3,5 tonnes dans leur calendrier.



Se pose, donc toujours la question de la transition énergétique et de la décarbonation des transports. À plusieurs reprises la FNTR a pu exprimer son positionnement et la réalité des transporteurs.

« Une seule énergie ne pourra pas remplacer intégralement le diesel » rappelle **Florence Berthelot, Déléguée Générale de la FNTR**, pour l'Officiel des transporteurs, l'électrique et l'hydrogène étant les deux énergies vers laquelle l'UE et la France s'orientent.



Jean-Michel Colle délégué régional FNTR Franche-Comté a pu lui aussi faire le point lors d'une intervention dans l'émission « Les routiers sont toujours aussi sympas » sur l'adaptabilité des entreprises et des constructeurs.

« Pour la FNTR, le mix énergétique est la solution, il faut en revanche donner aux entreprises la visibilité sur les investissements qu'elles doivent faire »



« À la FNTR, nous plaçons pour que le gaz soit encore pris en compte dans la transition ainsi que d'autres biocarburants. »

Commente **Isabelle Maître, déléguée permanente de la FNTR à Bruxelles**, pour L'Officiel des transporteurs.

Face aux objectifs de réductions du gaz à effet de serre de l'UE dans le cadre de la loi européenne sur le climat, la FNTR et les organisations nordiques Nordic Logistics Association (NLA) et allemande Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) ont pu s'exprimer sur la sévèrisation des objectifs de réduction de CO2 des poids lourds à travers un communiqué de presse commun.

« Nous regrettons que les carburants renouvelables et respectueux de l'environnement ne trouvent pas leur place, aux côtés de l'électrique et de l'hydrogène, dans cette proposition »

- 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

TEC CONCEPT

vic

ACCOMPAGNEZ LA PERFORMANCE DE CONDUITE DE VOS CONDUCTEURS ET FORMEZ-LES À DISTANCE

CGI Formation
 ORGANISME DE FORMATION CERTIFIÉ

Nos formations permettent d'économiser
1,78 L* au 100 km,
sans interrompre vos activités

* Carburant moyen économisé grâce à nos formations, relevé sur 2021, source CGI Formation

UNE RELATION DIRECTE
 AVEC VOS CONDUCTEURS

FUEL COST CONTROL
 DRIVER

UNE APPLICATION COMPATIBLE
 AVEC DE NOMBREUX FLUX
 TÉLÉMATIQUES

certifié photo : istockphoto.com

© FNTR #8 - Printemps 2023

horizons

www.cgi-formation.fr

PLUS D'INFORMATIONS
05 57 89 24 14

Congrès Save the date

77^e CONGRÈS de la **FNTR**

LE BEFFROI DE MONTROUGE
20 ET 21 SEPTEMBRE 2023

Inscription au congrès
en scannant le QR code



ou rendez-vous sur le site
<https://congres.fntr.fr>

Les événements à venir

TROPHÉE DES ROUTIERS

Pour la deuxième année, le trophée des routiers organise un concours professionnel national récompensant la/le **meilleur conducteur de France**. L'évènement est ouvert aux conducteurs de poids lourds salariés d'une entreprise de Transport Routier de Marchandises et titulaires d'un permis C et/ou CE valide et de la FIMO.

Suite à une phase de présélection, les sélections régionales débiteront le 24 mai: **20 conducteurs sélectionnés devront répondre à 2 épreuves théoriques et 2 épreuves pratiques.**



RENDEZ-VOUS SUR
→ WWW.TROPHEEDESROUTIERS.FR
POUR PLUS D'INFORMATIONS

SOLUTRANS



La FNTR sera présente au **salon SOLUTRANS à Lyon Eurexpo, du 21 au 25 novembre**, 5 jours dédiés à l'innovation et l'information sur l'évolution de la filière camion.

Le mot d'ordre pour cette 17^{ème} édition « **Transition énergétique, tous acteurs** », une promesse engagée qui se retrouve dans les 5 thématiques du salon: Véhicules automatisés, livraison urbaine, rétrofit, pneumatique, nouvelles énergies.



NOUS VOUS Y ATTENDONS NOMBREUX!
→ WWW.SOLUTRANS.FR

DESSINE-MOI UN CAMION!



LE CAMION AUX NYMPHÉAS,
CLAUDE MONET

UN LUNDI APRÈS-MIDI SUR LA ROUTE,
GEORGES SEURAT



LES TOURNESOLS ET LE CAMION,
VAN GOGH

Vous ne vous rappelez pas avoir croisé ces œuvres d'artistes pourtant célèbres? C'est normal ces peintures n'ont jamais existées, elles ont été générées au 21^{ème} siècle par une intelligence artificielle prénommée « dall.E2 ».

En y regardant de plus près nous nous rendons compte de la supercherie, elles ne reflètent pas le génie de ces artistes, elles ressemblent plutôt à un collage d'idées aléatoires.

Il faut cependant garder l'œil ouvert avec la capacité d'apprentissage de ces « IA » il devient difficile de savoir si c'est une machine ou une personne derrière la réalisation.

En tout cas nous vous promettons que ce magazine a été conçu par de vraies personnes qui ont plaisir à contribuer à la rédaction.



**ENGAGEMENTS
VOLONTAIRES POUR
L'ENVIRONNEMENT**
transport et logistique

ENTREPRISES DANS LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE, ENGAGEZ-VOUS DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE AVEC LE PROGRAMME EVE !

4 dispositifs + 1 plateforme d'échange de données environnementales transport ·
– 1 377 000 tonnes d'émissions de CO₂ évitées par an et 1605 entreprises
engagées depuis la création du Programme EVE en 2018.

Un bénéfice environnemental, commercial, managérial et économique !

eve-transport-logistique.fr



ecoCO₂



CGF



fntv





Il était **UNE** **FOIS**



Transports Brès, une histoire de père en fils.

Cinq générations de passionnés qui ont permis de développer et de faire rayonner une entreprise à travers les époques : les Transports Brès sont aujourd'hui spécialisés dans la mise à disposition de véhicules avec conducteurs sur lignes régulières.



L'histoire débute dans les années 20, Siffrin Brès tenait alors un petit commerce de négoce de charbon et de paille dans la commune de Tulette dans la Drôme qu'il décide de transporter et de livrer.

Dans les années 30 l'activité se diversifie, Francis, le fils de Siffrin, devient grainetier et limonadier, et installe son magasin à Dieulefit dans la Drôme.

Après une période difficile pendant la seconde guerre mondiale entraînant le déclin du commerce à Dieulefit, Siffrin et Francis Brès intègrent une coopérative de transports, Trans'Rhône basée à Montélimar. L'activité se concentre sur les liaisons entre Lyon et Marseille, mais l'expérience n'est pas concluante: Trans'Rhône disparaît en 1959. L'entreprise familiale, elle, renaît avec une nouvelle raison sociale « Transports Francis Brès » à Montélimar.

En 1963 c'est l'arrivée de la troisième génération avec Yves Brès, fils de Francis qui devient le troisième salarié des transports Brès.

En 1966, le messenger CALBERSON propose de mettre un camion au départ de Lyon pour livrer tous les jours sur Montélimar. Le sérieux des Transports Brès amène rapidement de nouveaux contrats avec CALBERSON donnant à l'entreprise de solides bases pour se développer.

L'entreprise évolue et déménage en 1973 à Montélimar, pour accueillir de nouveaux véhicules dans de meilleures conditions.

En 1986, place à la 4^{ème} génération avec Jean Luc Brès, qui débute comme conducteur à Marseille où il emmène parfois son jeune frère, Laurent, qui finira par rejoindre l'entreprise familiale dans les années 90.

Après quelque temps, Francis, la deuxième génération, se retire de l'entreprise. Jean-Luc épaulé donc son père Yves dans la gestion du groupe, notamment sur la partie commerciale. L'entreprise a pour volonté de diversifier son portefeuille client.



L'évolution de l'entreprise est désormais en route, le souhait de se diversifier est toujours présent. Les Transports Brès qui ont débuté avec un seul camion comptent aujourd'hui 64 moteurs, 130 semi-remorques et plus de 80 salariés.

Soudée et entourée de collaborateurs impliqués, l'entreprise a pu traverser les crises, tout en gardant sa croissance, ce qui est d'autant plus important pour affronter les prochains défis que sont entre autres l'énergie, l'inflation et le changement de consommation qui ont des impacts sur le volume d'affaire et donc l'activité.

« Pour les nouvelles énergies nous sommes très attentifs, mais le nerf de la guerre est d'avoir les moyens de le mettre en mouvement. » souligne Jean-Luc Brès.

Les transports Brès disposent d'une flotte de véhicules Euro 6 dotés de technologies qui améliorent la sécurité, le confort et l'économie d'énergie. L'entreprise mise également sur une politique de formation à l'écoconduite pour tous les salariés.

La nouvelle génération est déjà en route pour continuer à faire évoluer les Transports Brès, avec Adrien le fils de Jean-Luc qui gère la mise en place des nouvelles technologies pour assurer les bonnes conditions d'exploitation, le suivi matériel et le social.



UNIS DANS L'EFFICIENCE.

La génération de camions MAN.



#SimplifyingBusiness.**

MAN est fier de présenter le nouveau moteur D26* avec 10 ch et 50 Nm supplémentaires ainsi que notre pack d'efficacité aérodynamique améliorant l'efficacité du MAN TGX. Ils vous permettront tous les deux une réduction supplémentaire de la consommation de carburant.

Pour en savoir plus sur nos camions rendez-vous sur www.man.eu

*Seulement en Euro 6e

**Simplifiez votre quotidien

Annoncesur : MAN Truck & Bus France, Société par actions simplifiées à associé unique au capital de 32 537 888 € - Siège social : ZI 12, avenue du Bois de l'Épine, CP 8005 Courcouronnes - 91008 Évry Cedex.

