PREMIER SEMESTRE 2024 / #01

FNTR Mag

P.06
L'EUROPE ET LA FNTR

P. 15
DOSSIER EUROPE :
LES ENJEUX MAJEURS

P.42
LA BELLE HISTOIRE
DU GROUPE SAMAT

NOTRE GAMME MAN eTRUCK 100% ÉLECTRIQUE.

Avec une autonomie journalière jusqu'à 800 km.

#SimplifyingBusiness.*

*Simplifiez votre quotidien.

MAN

AU RENDEZ-VOUS DE L'EUROPE

Notre magazine change de nom. D'*Horizons*, nous sommes passés à FNTR*mag* afin de renforcer la visibilité de cette publication semestrielle qui entend montrer les actions de notre Fédération et l'actualité de notre secteur.

Alors que les Européens sont appelés aux urnes le 9 juin pour renouveler leur Parlement et que dans la foulée il y aura un profond renouvellement de la Commission, il paraissait évident de consacrer ce nouveau numéro à l'Europe.

La FNTR dispose depuis plus de 25 ans d'un bureau permanent à Bruxelles. Et depuis 25 ans, nous sommes intervenus pour porter la voix des entreprises de transport et de la logistique sur tous les textes, dossiers, études d'impact concernant le transport routier de marchandises et la logistique.

En un quart de siècle, ces textes se comptent par dizaines ! Parce que nous sommes plus forts en travaillant avec des alliés, nous œuvrons au sein de l'IRU, Union Internationale des Transports routiers, et aussi de manière très étroite depuis 2019, avec nos fédérations sœurs allemande et nordique.

La dernière législature aura été profondément marquée par le *Green Deal* et le *Fit for 55*, et donc dans une approche de transition voire de bouleversement écologique. Comme nous aimons à le rappeler, le développement durable représente un triptyque qui comprend non seulement les questions environnementales mais également économiques et sociales.

L'Europe s'est toujours présentée comme porteuse de prospérité. Dans les crises successives que nous traversons depuis plusieurs années, il est important que ce message soit à nouveau porté par les candidats à ces élections européennes.

Surtout, il semble essentiel qu'ils entendent également un secteur totalement indispensable à l'économie de notre continent et qui emploie des millions de personnes. Au-delà de l'écologie, les enjeux à venir portent sur la juste concurrence, l'emploi et les compétences, la digitalisation et à plus long terme, des innovations telles que le véhicule autonome.

Le transport routier est, et restera, le premier mode de transport pour les marchandises. Les entreprises ont déjà entamé de relever le défi considérable de la transition énergétique et anticipent les nouveaux défis à venir. L'Europe doit être un espace de facilitation des échanges, de concurrence plus équilibrée et d'harmonisation fiscale, sociale et technique. Cela ne signifie pas forcément plus de normes, mais au moins un meilleur contrôle de celles qui existent déjà et un réexamen de celles qui sont inutiles.

La FNTR, ses adhérents, la profession du transport routier et de la logistique seront bien présents au rendez-vous de l'Europe, non seulement en juin 2024 mais aussi pour de nombreuses années à venir.

FLORENCE BERTHELOT
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FNTR

Photo libre de droits Adobe Stock – HAWAS FACTORY – RCS : Quimper B 801 251 614.

BOLLORÉ ENERGY

ET SI ON ROULAIT ENSEMBLE DANS LE BON SENS ?

Pour vous, Bolloré Energy élargit
sa gamme de carburants bas carbone

KOOLZA 100

Le carburant 100 % colza
issu de l'agriculture locale.(1)
Jusqu'à - 60 % d'émissions de CO_2.(2)

IZIPURE

Le carburant 100 % issu
de matières recyclées.(3)
Jusqu'à - 90 % d'émissions de CO_2.(4)

(1) Produit certifié durable selon la réglementation européenne (RED II, 2018).
(2) Étude : Mesures de performances environnementales sur un porteur MAN 26 tonnes EURO VI step C alimenté successivement en gazole et en B100 en région lyonnaise, réalisée par l'ADEME (agence de la transition écologique), www.ademe.fr.
(3) Produit à partir de matières premières 100 % renouvelables, telles que les huiles usagées, résidus et autres déchets industriels.
(4) La méthode utilisée pour calculer les émissions générées au cours du cycle de vie ainsi que le niveau de réduction des émissions est conforme à la directive européenne sur les énergies renouvelables (2009/28 /CE).

www.bollore-energy.com
L'énergie est notre avenir, économisons-la !

SOMMAIRE

06 L'EUROPE ET LA FNTR

P.06 - L'Europe et la FNTR, une histoire de longue date
P.07 - Principaux dossiers à suivre en 2024
P.08 - IRU-FNTR, un duo en co-working à Bruxelles
P.10 - Les institutions européennes
P.11 - Le bureau permanent de Bruxelles

15 DOSSIER : LES ENJEUX MAJEURS

P.16-17 - Transport d'animaux vivants
P.18 - Pénurie de main-d'œuvre, renouveler les générations
P.20 - Révision de la directive sur le transport combiné
P.22-23 - Paquet Mobilité, vigilance sur son application
P.24-25 - Chargement et déchargement
P.26-29 - Rétrofit tachygraphe intelligent
P.30 - ZFE en Europe, une situation contrastée
P.32 - Émissions CO2, vers une méthode harmonisée de calcul ?
P.33 - Des objectifs d'émissions de CO2 stricts pour les PL

35 À NOS FRONTIÈRES...

P.35-36 -Taxe PL en Alsace, celle qui risque de faire tâche d'huile
P.36 - Pyrénées-Orientales, proches de l'Espagne
P.37 - « 3 questions... » sur les salariés transfrontaliers suisses

39 RÉGLEMENTATIONS

P.39 - Attention aux cyberattaques
P.40 - Le label TLR : une initiation à la CSRD ?

42 LA BELLE HISTOIRE

Groupe Samat : L'Europe pour pays et l'humain pour capitale

FNTR*mag* #01 / PREMIER SEMESTRE 2024

FNTR*mag* #01

DIRECTION DE LA PUBLICATION
FLORENCE BERTHELOT

DIRECTION DE LA RÉDACTION
CARINE SAI
ALEXANDRA CHASSIGNAT

RÉGIE PUBLICITAIRE
KATIA BONNET (01 44 29 04 17)

REMERCIEMENTS
ERWAN CELERIER
HENRY CHARLETY
FLORENCE DUPASQUIER
JEAN-CHRISTOPHE GOUX
SALOMÉ MARTIN
ISABELLE MAÎTRE
CÉLIA PRUDENT
LES SYNDICATS FNTR

CONCEPTION GRAPHIQUE
AGENCE WUDDUP

CRÉDITS PHOTOS
SÉBASTIEN BORDA
ISTOCK
GROUPE SAMAT

IMPRESSION
FNTR

WWW.FNTR.FR

LA MOBILITÉ EST EN NOUS

L'EUROPE ET LA FNTR

UNE HISTOIRE DE LONGUE DATE

Promouvoir une mobilité efficace, une concurrence loyale entre opérateurs européens, de meilleures conditions de travail pour les conducteurs, la sécurité, la sûreté, l'environnement et le développement du numérique, tels sont les objectifs de la politique de l'Union européenne pour le transport routier de marchandises.

La législation européenne en vigueur pour les professionnels de la route existe depuis 1985 (mise en place du temps de conduite et de repos et du chronotachygraphe) et n'a cessé depuis de s'adapter, de s'élargir encore jusqu'à récemment en proposant un texte spécifique pour le détachement des conducteurs dans le transport routier de marchandises. À ce jour, 90% de la législation française du transport routier professionnel prend sa source en Europe.

C'est pourquoi, dès 1998, la FNTR a établi un bureau permanent à Bruxelles afin de représenter et défendre les intérêts de ses adhérents transporteurs routiers vis-à-vis de l'évolution des législations européennes et faire entendre leur voix auprès des décideurs européens. En 26 ans, près de 1 000 transporteurs des régions FNTR ont participé à un déplacement dans la capitale européenne.

En août 2019, la délégation de la FNTR à Bruxelles s'est associée aux bureaux permanents des fédérations allemande (BGL) et nordique (NLA). Cela s'est inscrit dans la logique d'un travail commun initié il y a quelques années déjà, en particulier avec nos combats pour obtenir le Paquet Mobilité.

La délégation permanente de la FNTR à Bruxelles tient à jour une grille des dossiers européens et suit ainsi, chaque année, plus de 20 textes législatifs communautaires. En fonction de l'actualité, des actions de lobbying sont régulièrement développées à Bruxelles ; parfois également avec nos partenaires d'autres fédérations sœurs de transport routier, notamment nos alliés du Bureau commun du transport avec la NLA et le BGL et bien sûr en lien avec la délégation de l'IRU auprès de l'Union européenne.

LES PRINCIPAUX DOSSIERS À SUIVRE EN 2024

2024 restera marquée par deux temps forts : le renouvellement du Parlement européen en juin et l'audition des candidats aux postes de Commissaires européens à l'automne qui aboutira au choix de la tête de la Commission européenne. Un scrutin vraiment crucial pour les cinq prochaines années. L'avenir de l'Union européenne dépendra de l'équilibre politique entre groupes parlementaires et de la coalition qui se dégagera pour permettre des compromis lors des votes.

PAQUET MOBILITÉ

Les nouvelles règles sont essentielles pour renforcer la lutte contre le dumping social, pour des conditions de concurrence loyales et pour l'amélioration des conditions de travail des conducteurs. Mais encore faut-il qu'elles soient correctement appliquées et contrôlées. L'installation progressive du chronotachygraphe intelligent contribuera notamment à améliorer ces contrôles.

PAQUET « FIT FOR 55 »

Entreront progressivement en vigueur, entre autre, les règlements AFIR sur les Réseaux Transeuropéens de Transport, suivi de l'installation des postes en carburants alternatifs, les parkings sécurisés, la coordination de 430 communes européennes sur l'accès des marchandises dans les villes, etc.

PROCESSUS LÉGISLATIF

RÉVISION DIRECTIVE PERMIS DE CONDUIRE

Le texte doit permettre à des jeunes diplômés, dès 17 ans, de pouvoir conduire et livrer des marchandises en étant accompagné d'un conducteur expérimenté. La révision sera à mettre en perspective avec celle à venir sur la formation des conducteurs professionnels.

RÉVISION RÈGLEMENT TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

Cette révision vise à redéfinir les règles sur le transport d'animaux vivants dans l'UE en les adaptant aux évolutions scientifiques, technologiques et sociales. Le texte propose notamment une meilleure répartition des responsabilités entre l'organisateur, l'éleveur et le transporteur.

PAQUET QUALIFICATIONS ET COMPÉTENCES

L'objectif est de répondre aux questions liées au manque d'attractivité du métier face à la pénurie de conducteurs dans l'UE.

PAQUET VERDISSEMENT DU FRET

Comprenant un nouveau règlement sur le calcul des émissions de CO2 et la révision des directives poids et dimensions et transport combiné, ce paquet a pour rôle de renforcer la transition énergétique au travers du fret.

À SUIVRE

PAQUET CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉHICULES

À l'automne, la Commission européenne devrait adopter plusieurs mesures concernant la sécurité routière.

IRU-FNTR, UN DUO EN CO-WORKING À BRUXELLES

LA PETITE HISTOIRE

Après la Seconde Guerre mondiale, les réseaux routiers devaient être reconstruits. Ainsi a vu le jour en 1948, à Genève, l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), créée par les associations nationales de huit pays : la Suisse, la Suède, le Danemark, le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France.

C'est une fierté pour la FNTR que d'en être l'un des fondateurs. L'organisation internationale compte aujourd'hui plus de 150 membres dans 75 pays. Elle veille aux intérêts de l'industrie du transport routier auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias dans le monde.

L'IRU tient son siège à Genève mais est aussi représentée par des délégations permanentes à Bruxelles, Istanbul, Moscou, Pékin et Washington.

LEUR RÔLE

Ouvert en 1973, l'IRU travaille sur l'évolution des textes européens pour instaurer un cadre juridique communautaire harmonisé du transport routier de personnes et de marchandises. La FNTR a toujours été très engagée dans le CLTM, Comité de Liaison Transport de Marchandises, obtenant plusieurs fois sa présidence. Elle a également, par tradition, toujours été très présente et active dans le CAS, Comité Affaires Sociales, en prenant aussi régulièrement sa présidence.

De son côté, l'IRU est engagée depuis plus de 20 ans dans un « dialogue social sectoriel route », chapeauté par la Commission européenne, avec ETF (European Transport Federation) qui représente les intérêts des employés du secteur.

La FNTR peut ainsi faire entendre sa voix dans le dialogue social européen. Elle étudie les enjeux et les réponses à apporter pour préparer l'avenir.

UNE COOPÉRATION CONCRÈTE

Depuis 2021, une réunion se tient chaque semaine avec l'IRU, souvent en lien avec les services de la Commission européenne, pour étudier des cas de détachement de conducteurs ou l'installation des nouveaux chronotachygraphes intelligents. Les échanges entre les représentants des fédérations des différents pays européens permettent un partage d'expériences et de progresser sur la mise en œuvre de nouvelles législations du Paquet Mobilité.

RALUCA MARIAN
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE L'IRU À BRUXELLES

COMMANDEZ LE NOUVEAU TELEPASS K1 CHEZ VIALTIS

GAGNEZ EN VALEUR AJOUTEE 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.

VIALTIS

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

LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES

COMMISSION EUROPÉENNE

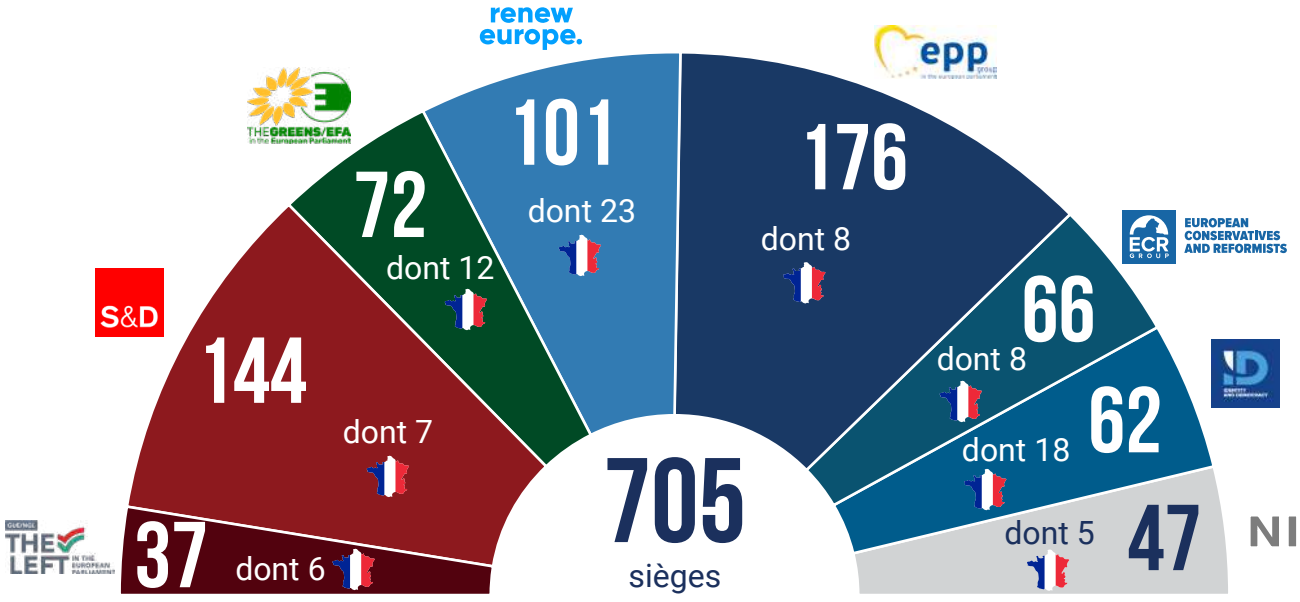
Elle met en œuvre les politiques de l'Union européenne sous l'impulsion du Conseil européen (réunion des chefs d'État et de gouvernement). Elle propose des textes législatifs (règlements, directives) au Parlement et au Conseil (les codécisionnaires). Elle veille ensuite à leur application. La FNTR travaille en premier lieu avec la direction générale Transport et Mobilité mais aussi avec celles des Affaires Sociales ou du Changement Climatique.

CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Il réunit les ministres des États membres selon les politiques traitées (agriculture, environnement, transports, etc.). Sa présidence est tournante et assurée par chaque État membre à tour de rôle tous les six mois. À Bruxelles, chaque pays est représenté par un permanent auprès de l'UE, ses équipes coordonnent les dossiers soumis au Conseil. La FNTR travaille avec les attachés Transports, Environnement et autres selon les dossiers.

PARLEMENT EUROPÉEN

Élu tous les 5 ans directement par les citoyens européens, il est composé actuellement de 705 députés de 27 nationalités répartis dans 7 groupes politiques : PPE (Centre-droit), S&D (Socialistes & Démocrates), Renew Europe, Les Verts, ECR (Conservateurs et Réformistes), ID (Identité et Démocratie) et La Gauche, plus un groupe de Non-Inscrits (NI).
Le Parlement est colégislateur avec le Conseil et vote des amendements aux propositions de règlements ou directives.
La FNTR travaille notamment avec les élus de la commission des transports ainsi que celles des affaires sociales et de l'environnement. Après les élections de juin 2024, le Parlement accueillera 720 députés et la France en gagnera deux supplémentaires.



Répartition du Parlement européen 2019-2024

LE BUREAU PERMANENT
DE LA FNTR À BRUXELLES

L'histoire de la FNTR s'écrit depuis plus d'un quart de siècle dans la capitale belge. Ce bureau permanent a permis à la Fédération d'être implantée au cœur des institutions européennes. Difficile de résumer des milliers de pages de textes étudiés, des centaines de rencontres et de réunions alors voilà cinq chiffres symboliques de ces 25 ans de travail.

1998

Ouverture du bureau FNTR à Bruxelles.

Depuis la création du Bureau, près d'un millier de transporteurs sont venus à Bruxelles pour y rencontrer des décideurs européens avec une délégation des régions FNTR, ou avec un groupe de travail.

1000

20

En moyenne, le Bureau de Bruxelles travaille sur une vingtaine de textes européens par an, pour un suivi législatif ou des actions de lobbying vis-à-vis des institutions européennes.

La forte coopération entre l'IRU belge et la FNTR se traduit notamment par la participation à une quarantaine de réunions par an avec les autres fédérations nationales (groupe d'experts pour suivre l'application du Paquet Mobilité, réunions de la CAS (Commission Affaires Sociales).

40

2019

Création du Bureau Commun du Transport Routier avec les fédérations nordique (NLA), allemande (BGL) et française (FNTR) en 2019. Ensemble, ils publient des communiqués communs, organisent des rendez-vous à la Commission européenne ou accueillent de jeunes transporteurs adhérents à Bruxelles.

1. Henry Charléty (FNTR), Torsten Laksafoss Holbek (NLA), Isabelle Maître (FNTR), Ria Viitala (NLA), Dirk Saile (BGL)
2. Henry Charléty et Isabelle Maître délégués permanents FNTR à Bruxelles

UN TRANSPORTEUR RÉDUIT SES COÛTS DE CARBURANT ET DE PRIME D'ASSURANCE AVEC SAMSARA

Samsara permet à l'entreprise de gérer ses données sociales de manière plus efficace et plus fiable, tout en réduisant les coûts de carburant et d'assurance de sa flotte.

AMÉLIORER LA REMONTÉE ET LE TRAITEMENT DES DONNÉES SOCIALES

L'entreprise spécialisée dans la location de véhicules industriels avec conducteurs pour le transport routier et le fret de proximité sert ses clients sur l'ensemble de l'hexagone et à l'international à travers une flotte de 80 véhicules, une équipe de 120 conducteurs et une offre de lignes régulières et de transport à la demande 24h/24.
Avec une équipe décentralisée et une flotte de véhicules répartis sur tout le territoire français, la remontée des données sociales est une problématique importante qui peut impacter le temps, le délai et la qualité de traitement.

Le déploiement des solutions Samsara a été très rapide et facile : en une dizaine de jours à peine, l'ensemble de la flotte a été équipée. Pour le transporteur, les bénéfices sont tangibles :

- 10 minutes par jour sont désormais suffisantes pour rassembler et traiter les données du mois passé.
- Les salaires et le remboursement des frais des chauffeurs calculés et versés en tout début de mois suivant.
- Diminution des erreurs.

« Nous souhaitions améliorer la gestion des données sociales, perfectionner l'analyse des trajets de notre flotte, et avoir une meilleure maîtrise de nos responsabilités en cas d'accident », commente le porte-parole de l'entreprise.

OPTIMISER LES TRAJETS AVEC LA GÉOLOCALISATION

Le transporteur souhaitait également améliorer l'analyse et la gestion des trajets effectués quotidiennement par sa flotte.

Chaque jour, les 120 conducteurs parcourent environ 34 000 km et desservent 200 destinations. Avec un tel volume d'activité, l'exploitation des données pour optimiser les itinéraires et les lignes de transport peut générer des gains significatifs.

La géolocalisation de Samsara contribue au renforcement de l'éco conduite au sein de l'entreprise. L'analyse des données, quant à elle, l'aide à atteindre ses objectifs de réduction de consommation de carburant et d'émission de CO2.

BAISSE DE LA PRIME D'ASSURANCE GRÂCE AUX CAMÉRAS EMBARQUÉES

Afin d'améliorer la sécurité de ses chauffeurs et d'assurer une traçabilité vidéo en cas de nécessité, le transporteur a également choisi de déployer les caméras embarquées de Samsara dans ses véhicules.

Après un peu plus d'un an d'utilisation, le bilan est particulièrement positif. ***« Nous avons réduit nos sinistres de 20 % et diminué la prime d'assurance de notre flotte »***, conclut le porte-parole.

samsara

LIVRE BLANC
DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

POUR UNE EUROPE DU TRANSPORT FORTE, PLUS JUSTE ET DURABLE

Dans le cadre des élections européennes qui se tiendront le 9 juin 2024 et plus largement du renouvellement des institutions européennes, la FNTR publie son traditionnel Livre Blanc mettant en avant les priorités de la branche du transport routier de marchandises. Ce document a pour objectif à la fois de démontrer l'importance du secteur pour l'intégration européenne mais aussi d'informer les décideurs politiques des défis et des enjeux pour ces cinq prochaines années au niveau social, économique, environnemental mais aussi numérique.

LES RECOMMANDATIONS FNTR

APPLICATION DU PAQUET MOBILITÉ	Veiller à l'application du Paquet Mobilité à travers les 27 États membres pour de meilleures conditions de travail des conducteurs et une concurrence loyale.
DÉCARBONATION	Décarboner le transport routier selon des règles européennes en s'appuyant notamment sur le mix énergétique, selon les catégories de véhicules, et le verdissement des flottes.
ATTRACTIVITÉ	Rendre plus attractif le métier de conducteurs vis-à-vis des jeunes et des femmes, en réponse au renouvellement des générations et à la pénurie croissante de routiers.
TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS	Permettre une mise en œuvre et une application harmonisée des différentes règles dans l'ensemble de l'UE.
INNOVATION	Faciliter l'accès à l'innovation et au numérique pour répondre aux défis humains, économiques et environnementaux du transport routier de marchandises.
ÉLARGISSEMENT	Préparer les perspectives de l'élargissement de l'Union européenne afin de prévenir des chocs commerciaux et de concurrence déloyale.

SOLUTION DE MISE EN PLACE
D'UNE STRATÉGIE D'ACHAT D'ÉNERGIE DURABLE

Les tensions économiques et la crise énergétique mettent à mal les budgets des consommateurs d'énergie. La difficulté de lisibilité du marché, des offres et des évolutions réglementaires dans le secteur accentuent le sentiment d'opacité des factures énergétiques.
Dans ce cadre, KEE'NERGY apporte son expertise pour accompagner les consommateurs professionnels dans la mise en place de stratégie d'achat avec un accompagnement sur le long terme.

STRATÉGIE D'ACHAT, POURQUOI ? COMMENT ?

Avec la forte volatilité des prix de l'énergie constatée au cours des 3 dernières années, la mise en place d'une réelle stratégie d'achat suivi est devenue indispensable pour maîtriser son budget énergétique et anticiper les hausses de prix. Profiter des fenêtres de négociation favorable pour bénéficier des opportunités du marché et éviter de devoir souscrire à une offre de dernière minute à l'échéance de son contrat, à un prix pouvant être critique pour la survie de l'entreprise.
Partant du principe : ***« comparer c'est bien, mais le faire au bon moment, c'est indispensable »***, la mise en concurrence des différents fournisseurs permets d'optimiser le prix de l'énergie mais aussi de trouver le contrat le plus adapté à ses besoins : en fonction de son organisation interne, ses prévisions de développement, son profil de consommation, ses attentes vis-à-vis du service client du fournisseur et distributeur d'énergie, de la politique RSE mise en œuvre dans l'entreprise et des besoins de conseil en économie d'énergie.

Il faut donc identifier précisément ses besoins et ses capacités pour ensuite définir sa stratégie d'achat : à court/long terme, prix fixe/indexé, achat du volume prévisionnel ou achat au fil de l'eau ***« au clic »***, en interrogeant l'ensemble des fournisseurs ou un cercle réduit et en définissant sa capacité à décider et à souscrire dans le temps le plus court possible.

KEE'NERGY

DES SOLUTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FONCTION DES PROFILS ET DES BESOINS

KEE'NERGY développe une solution d'accompagnement complet aux achats d'énergie de la définition des besoins, à la mise en place de la stratégie d'achat, analyse des offres, suivi des marchés et veille réglementaire.

En fonction des profils de client, l'accompagnement sera réalisé en tant qu'AMO ou courtage (le support de frais d'accompagnement étant dans un cas supporté par le consommateur de manière directe dans un cas et de façon indirecte dans l'autre).

La société met en avant des arguments de suivi journalier du marché, des besoins de ses clients et un traitement des fournisseurs en toute équité dans l'intérêt du consommateur final, car ***« l'accompagnement à la maîtrise du budget énergétique de nos clients professionnels leur assure de la visibilité afin d'être pérenne. Une entreprise qui maîtrise son budget énergétique aura plus de facilité à se développer, en garantissant ses emplois et en maintenant une économie autour d'elle ».***

LES ENJEUX EUROPÉENS

« Plus de 80% de notre législation nationale est d'origine européenne. Une trentaine de législations communautaires dans les domaines sociaux, d'accès au marché, environnementaux ou techniques régissent le fonctionnement de notre profession », **rappelle Florence Dupasquier, la Vice-présidente et présidente de la commission Europe et international de la FNTR. Ces textes sont régulièrement mis à jour, modifiés et augmentés. Il nous semblait donc important de consacrer le dossier de ce numéro « spécial Europe » aux sujets qui constituent le quotidien des transporteurs ou les enjeux de demain.**

Transport d'animaux vivants, pénurie de main d'œuvre, chargement-déchargement, réduction des émissions de CO2, rétrofit… Tour d'horizon des dossiers suivis par la FNTR, où elle prend - parfois déjà - position et où elle mène aussi des actions.

TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

DES AVANCÉES INSUFFISANTES DANS LA PROPOSITION DE RÉVISION

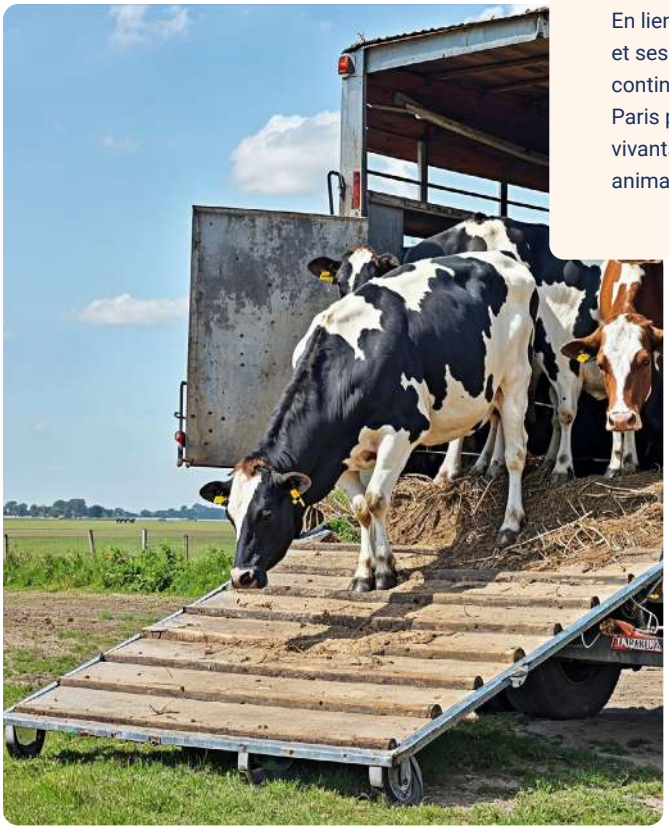
Présentée en décembre 2023 par la Commission européenne, la proposition de refonte du règlement N°1/2005 sur le transport d'animaux vivants est arrivée devant les commissions agriculture et transport du Parlement européen.

Selon la Commission, les différentes évolutions à la fois scientifiques, technologiques mais aussi sociales ne sont pas prises en compte dans le règlement actuel.

LES GRANDS OBJECTIFS DU NOUVEAU TEXTE

- Une répartition plus claire des responsabilités entre l'organisateur, l'éleveur et le transporteur
- Des durées de voyage plus strictes pour certains animaux
- Plus d'espace pour les animaux durant le transport en fonction des espèces
- Les conditions météorologiques joueront un rôle plus important dans l'obtention de l'autorisation de transport
- Faciliter l'application des règles de l'UE en matière de protection des animaux, y compris par le biais de la numérisation

En lien avec l'IRU (Union Internationale du Transport Routier) et ses alliés allemands (BGL) et nordique (NLA), la FNTR continuera à poursuivre ses efforts tant à Bruxelles qu'à Paris pour défendre le secteur du transport d'animaux vivants et permettre un transport sûr et respectueux des animaux.



À NOTER

La révision du texte ne sera probablement pas bouclée d'ici 2025-2026. En effet, la présidence belge du conseil de l'UE n'a pas souhaité prioriser le dossier et avec les élections européennes de juin 2024, le travail au Parlement européen sera en suspens d'avril à juillet 2024.
Reste à savoir si la présidence hongroise du conseil de l'Union qui débutera le 1er juillet 2024 intégrera le dossier dans ses priorités.

> « NOUS NOUS RÉJOUISSONS DE L'INTRODUCTION D'UNE RÉPARTITION PLUS CLAIRE DES RESPONSABILITÉS ENTRE LE TRANSPORTEUR ET L'ÉLEVEUR. »

INTERVIEW

La révision du paquet législatif sur le bien-être animal s'inscrit dans la stratégie « de la ferme à la table » qui vise à contribuer à une production agricole durable et éthique. Jean-Christophe Goux, délégué à l'action professionnelle de la FNTR, revient sur les points importants.

Quelles avancées retenez-vous de cette proposition de révision de la réglementation ?

Jean-Christophe Goux : Cela fait plusieurs années que la FNTR plaide en faveur d'une harmonisation dans l'ensemble de l'UE du transport des animaux afin d'améliorer le bien-être animal. Nous nous réjouissons donc de l'introduction d'une répartition plus claire des responsabilités entre le transporteur et l'éleveur. Ce dernier doit désormais s'assurer que les animaux présentés lors du chargement sont aptes au transport.

Le conducteur assume pour sa part le bon état du véhicule, le respect des règles de conduite, et s'engage à la bonne livraison des animaux dans les délais et destinations convenus. Toutefois, nous appelons à la vigilance sur d'autres dispositions du texte qui introduisent de nouvelles obligations qui pourraient être trop contraignantes.

L'agrandissement de l'espace dédié aux animaux pour le transport, est-ce une bonne idée ?

J.-C. G. : Nous sommes opposés à des cages plus grandes durant le transport, en raison des risques de chutes et de blessures des animaux transportés. Agrandir l'espace dédié aux animaux conduira à davantage de camions sur la route pour transporter le même nombre d'animaux, en contradiction avec les objectifs du Pacte vert de l'UE sur la décarbonation du transport routier.

Sur la question du contrôle de la température lors du transport, quelle est votre position ?

J.-C. G. : Avec le réchauffement climatique, les vagues de chaleur risquent de devenir la norme durant l'été. Aussi, nous souhaitons que le contrôle de la température soit effectué à l'intérieur du véhicule, plutôt qu'à l'extérieur, et que le seuil actuel de 30° C soit conservé pour les températures extrêmes, assorti d'une tolérance de 5° C.

Que pensez-vous de la limitation du temps de transport des animaux pour les nourrir et les abreuver ?

J.-C. G. : Sur cette question, il est essentiel que les définitions des termes « voyage » des animaux et les règles relatives à l'abreuvement et à l'alimentation pour les différentes espèces soient alignées sur les temps de conduite, de repos et de travail des conducteurs.

Nous sommes favorables à ce que les camions soient équipés de systèmes fixes pour fournir de la nourriture et de l'eau aux animaux. Cependant, nous souhaitons que le poids de ces systèmes soit pris en compte pour maintenir la capacité de charge stable et que des aides financières soient prévues pour amortir les coûts engendrés par leur installation.

PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE
LE DÉFI EUROPEEN
DU RENOUVELLEMENT DES GÉNÉRATIONS

Une étude de l'IRU souligne la pénurie croissante de conducteurs dans le secteur du transport routier de marchandises en Europe, avec des projections inquiétantes pour l'avenir. Des initiatives ont déjà été proposées pour y remédier, notamment la révision de la directive sur le permis de conduire. La féminisation du secteur et l'accès des jeunes au métier semblent les pistes à privilégier.

La crise de la main-d'œuvre dans divers secteurs économiques, dont le transport routier, est devenue une préoccupation majeure au sein de l'Union européenne ces dernières années. Face à cette problématique, plusieurs initiatives européennes ont été avancées, telles que la révision de la directive sur les permis de conduire ou encore la proposition récente de la Commission européenne visant à constituer une réserve de talents en provenance de pays tiers pour combler les postes vacants sur le territoire de l'UE.

Pour mieux appréhender cette crise dans le secteur du transport routier de marchandises, l'IRU a récemment publié une étude portant sur la pénurie de conducteurs à l'échelle mondiale. Cette étude, menée dans 36 pays et auprès de 4 700 entreprises en Europe, en Asie et en Amérique, révèle qu'en 2023, 3 millions de postes de conducteurs étaient restés non pourvus. Ce chiffre est prévu pour grimper à 7 millions d'ici 2028.

5%

des conducteurs ont moins de 25 ans en Europe.

conducteurs restent actuellement vacants. Malgré une stagnation de cette pénurie due à une baisse de la demande de transport (-10% à -15% des volumes en 2023) causée par des facteurs tels que l'inflation, une politique monétaire plus stricte et un contexte géopolitique incertain, ce chiffre devrait atteindre les 745 000 postes vacants d'ici 2028.

Moins de 4% de conducteurs femmes en Europe

Plusieurs raisons expliquent cette situation en Europe. Tout d'abord, le faible taux de femmes dans le secteur, qui représente actuellement moins de 4% des conducteurs. Ce chiffre est bien en deçà de la proportion de femmes dans le secteur du transport en général, variant entre 6% et 29%. En comparaison, aux États-Unis, la part des conductrices atteint 9%. De plus, seulement 5% des conducteurs ont moins de 25 ans en Europe, avec une moyenne d'âge de 47 ans, et plus d'un tiers des conducteurs ont plus de 55 ans.

Pour remédier à cette crise, plusieurs solutions doivent être envisagées. Il est primordial de faciliter l'accès à la profession pour les jeunes, caractérisé par de nombreux obstacles tels que l'âge minimum requis pour conduire, les coûts élevés de la formation, du permis et des assurances. Il est donc crucial d'améliorer les conditions de travail, de sécurité et de vie des conducteurs, de favoriser les perspectives d'évolution professionnelle et de promouvoir l'innovation et la numérisation.

Une prochaine étape importante sera la révision de la directive sur la formation des conducteurs, où la FNTR prévoit de soumettre des propositions concrètes à la Commission européenne.

E.Leclerc énergies

CARTE CARBURANT PRO

2,50 € HT / MOIS PAR CARTE

PAS D'AUTRE FRAIS
TOUT EST INCLUS*

- Le carburant à prix E.Leclerc
- Plus de 1100 stations-services accessibles partout en France, dont 725 stations E.Leclerc
- Gestion simplifiée et suivi en temps réel de votre budget
- Centre d'appel 6j/7 et équipes régionales à votre service
- Bénéficiez badge télépéage pour vos véhicules vos véhicules poids lourds
- **NOUVEAU : Authentif'Plus**, activez votre carte pour ajouter un niveau d'identification supplémentaire

POUR LES ÉCONOMIES D'ÉNERGIES, FAISONS SIMPLE.

WWW.CARTECARBURANT.LECLERC

L'énergie est notre avenir, économisons-la
*Voir conditions sur le site.

RÉVISION DE LA DIRECTIVE SUR LE TRANSPORT COMBINÉ

La révision de la directive sur le transport combiné proposée le 7 novembre 2023 fait partie du dernier Paquet « verdissement du fret », adopté en juillet 2023, comprenant les importantes modifications des textes sur les poids et dimensions et les capacités d'infrastructures ferroviaires. Cette proposition de modification de la directive transport combiné s'inscrit également dans le cadre du « Pacte Vert européen » de 2020.

MULTIMODALITÉ

L'objectif du transfert modal, ciblant la route comme maillon faible, est toujours utilisé par la Commission européenne ; ce que la FNTR regrette vivement. Cependant, dans sa présentation du nouveau texte, la Commissaire Valean, en charge des transports routiers, a précisé que « *les camions maintiendront leur rôle* ». La FNTR rappelle l'intérêt des professionnels de la route pour la multimodalité particulièrement quand la pertinence et l'efficacité de chaque mode sont reconnues.

Le texte propose pour les unités de chargement, des normes harmonisées. Or, si l'unité de transport intermodal (non-accompagnée) devait avoir une référence unique (standards internationaux : ISO 6346 ou EN13044), cela aurait un coût et des charges administratives supplémentaires. En effet, actuellement, l'acquisition par un entrepreneur d'unités de transport intermodal se fait sur dix à vingt ans. Ici, le risque serait de décourager plutôt que d'encourager le multimodal.

Les nouvelles mesures annoncées pour accéder à des aides au transport combiné ou multimodal apparaissent complexes, surtout pour des TPE-PME avec beaucoup de charge administrative.

Le texte européen modifié veut fixer une référence de coûts externes plus bas de 40% en comparaison d'un transport uniquement par la route afin de bénéficier de subventions.

Pour le transport routier, il faudra mettre en perspective la directive transport combiné avec la directive Eurovignette qui intègre déjà des coûts externes, mais également avec d'autres textes comme le règlement RTE-T (notamment concernant l'accès aux terminaux), la directive poids et dimensions et enfin le règlement accès au marché.

Unités de chargement aux normes harmonisées

Concernant ce dernier sujet la FNTR regrette que les règles sur le cabotage ne s'appliquent pas de manière obligatoire aux parties routières du transport combiné. En effet, de nombreux véhicules étrangers restent régulièrement en attente de chargements dans les ports français.

La FNTR est favorable à l'introduction d'un système de pénalités pour le rail si les engagements de services ne sont pas tenus, en particulier de ponctualité.

Nous sommes un groupe indépendant, dédié aux sociétés de transport de marchandises et aux sociétés d'autocars de 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.

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

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.

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.

PAQUET MOBILITÉ
LA FNTR
VIGILANTE SUR SON APPLICATION

Les nouvelles règles du Paquet Mobilité sont essentielles pour renforcer la lutte contre le dumping social, pour une concurrence loyale et l'amélioration des conditions de travail des conducteurs. La FNTR attache une grande importance au suivi de l'application du Paquet Mobilité tant à Paris qu'à Bruxelles.

La FNTR est mobilisée sans relâche depuis 2015 pour défendre les règles du Paquet Mobilité. Le premier texte, adopté en juillet 2020 par le Parlement européen et le Conseil et entré en application dès le mois d'août, fut le règlement modifié (2020/1054) sur les temps de conduite et de repos. Il constitue l'un des éléments clés du Paquet en imposant le repos régulier hebdomadaire hors cabine ou le retour du conducteur toutes les 4 semaines. Les autres volets importants du Paquet concernent l'accès au marché avec le cabotage renforcé par une période de carence, le retour obligatoire du véhicule toutes les 8 semaines, la nouvelle directive dédiée spécifiquement au détachement des conducteurs, et enfin le chronotachygraphe intelligent.

La DGITM, Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités, coopère déjà avec Euro Contrôle Route et des échanges avec d'autres autorités nationales se tiennent régulièrement pour contrôler les règles du Paquet Mobilité. Une nouvelle Autorité européenne du travail et une coordination des forces de contrôles françaises avec les Bulgares, Polonais, Croates et Irlandais, sont également en place pour appliquer les règles.

Lors d'un webinaire organisée par la FNTR, Frédéric Bechara, le Chef de bureau du contrôle et de la circulation des transports routiers, a néanmoins constaté « *des différences d'interprétation dans l'application des textes entre pays membres de l'UE mais c'est le lot de la*

construction européenne, étape par étape ! ». Selon lui, « *un rapport annuel doit être adressé à la Commission européenne sur 3% de contrôles obligatoires, la France en réalise déjà 6 à 7%* ».

Quand le nouveau chronotachygraphe sera en pleine application pour l'international (entre 2024 pour les poids lourds neufs puis rétrofit d'ici août 2025 et 2026 pour les VUL, véhicules utilitaires légers), cela renforcera encore les moyens de contrôle : par l'enregistrement du passage frontière automatique, en relevant les chargements et déchargements. Dès cette année 2024, il y a déjà la possibilité de contrôles des poids lourds à distance.

En avril 2024, restait encore en suspens l'arrêt de la Cour de Justice de l'UE, à la suite des multiples recours des pays de l'Est défendant une position « libérale » sur le Paquet Mobilité. En début d'année, l'avocat général a pointé l'absence d'étude d'impact sur le retour du véhicule toutes les 8 semaines. La FNTR et ses alliés BGL (Allemagne) et NLA (Nordique) resteront attentifs à défendre encore ce point important du Paquet Mobilité.

RAPPEL

RÈGLEMENT ACCÈS À LA PROFESSION

- Renforcement du critère d'établissement : un nombre de véhicules et de conducteurs proportionné au volume d'activité, un retour régulier (chaque 8 semaines) du véhicule au centre opérationnel.
- Coopération administrative : via le système européen IMI (Internal Market Information) et exigence d'inspection sur site si nécessaire.
- Inclusion des VUL> à 2,5t engagés à l'international (à partir du 21 mai 2022) avec les mêmes 4 critères mais pour la capacité financière : 1800 euros pour le premier véhicule et 900 euros pour les suivants. Application des mêmes règles sur le cabotage que pour les camions.

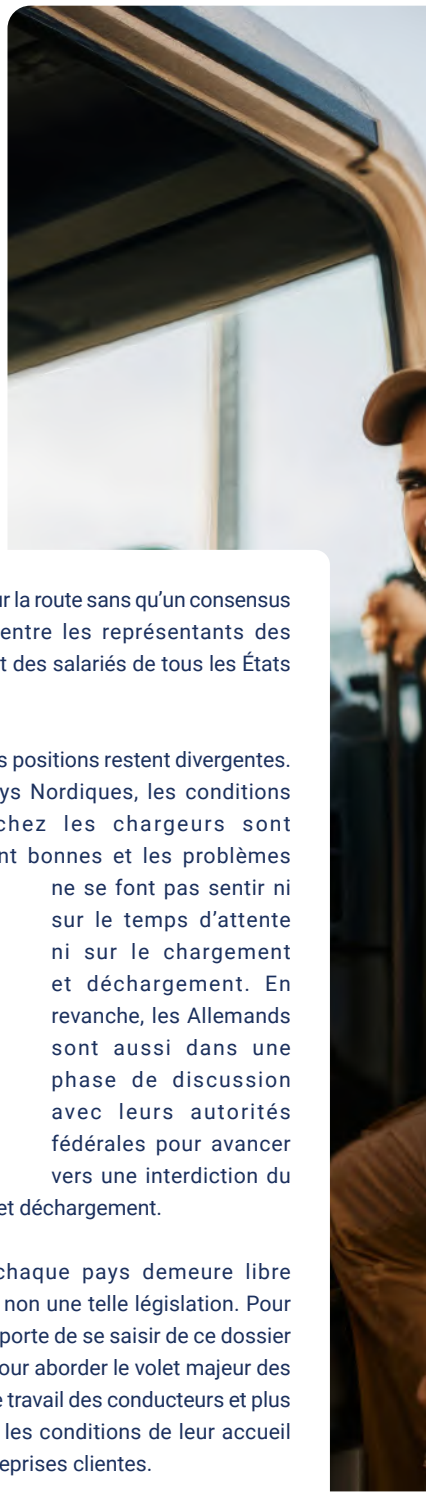
RÈGLEMENT ACCÈS AU MARCHÉ

- Règles inchangées sur le cabotage et son cadre de 7 jours – 3 opérations mais le changement réside dans la nouvelle période de carence de 4 jours (pas de retour du véhicule dans le dernier pays caboté pendant 4 jours).
- Pour les contrôles, il faudra donc pouvoir conserver à bord des véhicules les lettres de voitures prouvant les opérations effectuées sur une plus longue durée.
- Depuis 2023, le smart tachygraphe -version 2- enregistrera les opérations de chargement / déchargement et le passage d'une frontière en temps réels.
- Un jour calendaire commence à minuit.

CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DU CONDUCTEUR TOUJOURS EN DÉBAT

Durant la crise sanitaire, les conducteurs routiers ont exercé dans des conditions dégradées. Depuis, un sujet longtemps passé sous les radars revient sous les feux de l'actualité : leur participation aux opérations de chargement et déchargement des marchandises.



Le Portugal, puis l'Espagne, ont été pionniers dans l'adoption de réglementations (respectivement en 2021 et 2022) visant à poser un principe général d'interdiction comportant cependant nombre d'exceptions. C'est en s'appuyant sur l'expérience de ses voisins de la péninsule ibérique que la FNTR a porté cette position dans les travaux initiés en France par le ministre des Transports en 2023 sur l'attractivité des métiers.

Sous le ministère des Transports de Clément Beaune, une mission « chargement et déchargement des marchandises par les conducteurs » a été confiée, donnant lieu à un rapport remis en décembre 2023. Ce document prend en considération les aspects de santé et de sécurité pour ensuite examiner la possibilité d'envisager en France une réglementation similaire à celles d'Outre-Pyrénées.

Chaque pays demeure libre d'adopter ou non la législation.

Ce sujet, très débattu, a été évoqué dans le cadre du Comité de dialogue social sectoriel européen pour la route sans qu'un consensus soit trouvé entre les représentants des entreprises et des salariés de tous les États membres.

En Europe, les positions restent divergentes. Dans les pays Nordiques, les conditions d'accueil chez les chargeurs sont généralement bonnes et les problèmes ne se font pas sentir ni sur le temps d'attente ni sur le chargement et déchargement. En revanche, les Allemands sont aussi dans une phase de discussion avec leurs autorités fédérales pour avancer vers une interdiction du chargement et déchargement.

Toutefois, chaque pays demeure libre d'adopter ou non une telle législation. Pour la FNTR, il importe de se saisir de ce dossier structurant pour aborder le volet majeur des conditions de travail des conducteurs et plus globalement les conditions de leur accueil dans les entreprises clientes.

TÉMOIGNAGES

JOSE MANUEL PARDO

Directeur des Affaires sociales de l'Astic,
la fédération espagnole du TRM

Depuis l'entrée en vigueur de la loi en septembre 2021, nous avons identifié plusieurs avantages. Tous les opérateurs, y compris les clients, doivent respecter la loi. Elle résout un problème de longue date dans le secteur et qui était un motif d'insatisfaction. De manière générale, les conducteurs se plaignaient de devoir effectuer des opérations de chargement et de déchargement alors qu'ils ne veulent que conduire le véhicule.
Depuis deux ans et demi, leurs conditions de travail et de vie se sont vraiment améliorées. Ils disposent ainsi de plus de temps de conduite. Cela résout aussi de gros problèmes liés aux accidents du travail. Enfin, cela améliore l'efficacité de l'opération de chargement et de déchargement au bénéfice de tous les acteurs économiques impliqués dans la chaîne de transport.

ANA SOUTA

Secrétaire générale de l'Antram,
la fédération portugaise du TRM

L'interdiction de la participation des conducteurs au chargement et déchargement, depuis septembre 2022, a eu des effets très positifs. Cela permet aux conducteurs d'éviter d'effectuer une opération qu'ils jugent pénible, notamment le chargement et le déchargement de palettes vides.
Du côté des transporteurs, un avantage ressort : avec l'élimination du temps passé à charger et décharger, le temps au volant augmente pour les conducteurs, ce qui améliore leur productivité. De plus, la diminution de l'échange de palettes représente également une réduction d'une source continue de problèmes avec les clients. Un premier bilan que nous estimons favorable.

RÉTROFIT TACHYGRAPHE INTELLIGENT DE DEUXIÈME GÉNÉRATION

La mise à jour vers le tachygraphe de deuxième génération (1C V2 ou Gen2 V2) représente une avancée significative dans la régulation et le suivi du temps de travail des conducteurs dans le secteur des transports. Cette nouvelle version apporte des améliorations notables en termes de sécurité, de conformité mais aussi d'efficacité opérationnelle.

Quel est le rôle d'un tachygraphe ?

Un tachygraphe est un appareil utilisé principalement dans les véhicules de transport dans la perspective d'enregistrer plusieurs types d'informations relatives à la conduite et au véhicule. Son but principal est de s'assurer que les conducteurs et les entreprises de transport respectent les réglementations sur les heures de travail, les pauses et les périodes de repos, contribuant ainsi à la sécurité routière et à la protection des travailleurs.

Quelles sont les nouvelles fonctionnalités introduites par le tachygraphe intelligent de deuxième génération ?

Ce nouvel appareil permettra :

- grâce à la technologie GNSS (Global navigation satellite system) d'enregistrer de manière automatique la position du véhicule :
  - lorsque commence la période de travail et lorsqu'elle prend fin ;
  - lors des passages frontaliers ;
- grâce au module DSRC (Dedicated Short Range Communication) la transmission automatique de certaines données concernant le camion et son conducteur aux autorités de contrôle qui roulent à proximité du véhicule. Cela va ainsi permettre de cibler les véhicules qu'elles décident d'immobiliser et réduire ainsi les arrêts impromptus imposés aux conducteurs lors de leur trajet ;
- d'obtenir toutes les données utiles sur le conducteur et le véhicule, sans avoir à installer un système supplémentaire (Interface ITS) ;
- plus de sécurité grâce à un mécanisme de sécurité cryptographique plus poussé.
- de réduire les fraudes liées au piratage des appareils actuels. En ce sens, les nouveaux dispositifs bénéficient d'une sécurité renforcée au niveau logiciel comme matériel.

Strada offre une maîtrise totale de vos opérations, de la planification à la gestion des ressources, vous permettant ainsi de prendre les meilleures décisions stratégiques. Propulsez votre activité vers le succès !

Plus d'informations sur notre site **www.stradaworld.com**

strada
On the move

•••

Quel est le calendrier de mise en œuvre de ce nouveau tachygraphe intelligent ?

- **Depuis le 21 août 2023 :** Tous les nouveaux véhicules, immatriculés pour la première fois, devront être équipés de tachygraphe intelligent de 2ème génération.
- **À partir du 31 décembre 2024 :** Tous les camions mis en circulation avant le 15 juin 2019, (équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique ancienne génération) et engagés à l'international, devront faire installer (rétrofit) un tachygraphe intelligent de 2ème génération.
- **À partir du 21 août 2025 :** Tous les camions mis en circulation depuis le 15 juin 2019, (équipés d'un tachygraphe intelligent de 1ère génération) et engagés à l'international, devront faire installer un tachygraphe intelligent de 2ème génération.
- **À partir du 1er juillet 2026 :** Tous les véhicules utilitaires légers (VUL) entre 2,5t et 3,5t opérant à l'international devront être équipés d'un tachygraphe intelligent de 2ème génération.

LE TACHYGRAPHE INTELLIGENT

En concertation avec les différents ministères, les mesures suivantes ont été adoptées :

- **immatriculations provisoires WW :**
  Le ministère de la Transition écologique a publié un arrêté le 14 décembre 2023, autorisant à titre temporaire et exceptionnel la circulation en charge des véhicules lourds sous couvert d'un certificat provisoire d'immatriculation WW. Cette autorisation de circulation a été prise pour répondre à une situation conjoncturelle et inédite d'afflux massif de demandes d'immatriculation relatives à des véhicules lourds. La date limite d'obtention d'un certificat provisoire d'immatriculation pour bénéficier de ces dispositions était fixée au 20 août 2023. Au vu de la durée maximale de validité d'un tel certificat provisoire d'immatriculation, soit 6 mois, la mesure dérogatoire prévue a pris fin au 21 février 2024.

- **installation temporaire de tachygraphes intelligent de 1ère génération sur des véhicules mis en circulation à compter du 21 août 2023 :**
  Les services de la métrologie légale (DGE) ont adressé une instruction aux ateliers agréés pour autoriser l'activation de tachygraphes intelligents de 1ère version (GEN2 V1) jusqu'au 31 janvier 2024. Les véhicules ainsi équipés devront être rétrofités par des tachygraphes GEN2 V2 avant la fin de l'année 2024. En cohérence, la DGITM a adressé aux services de contrôle une note invitant les services à faire preuve de tolérance pour le cas de ces véhicules mis en circulation à compter du 21 août 2023 et jusqu'au 31 janvier 2024 qui seraient équipés de tachygraphes GEN2 V1. Un rappel à la loi sera opéré.

- **réparation des tachygraphes GEN2 V1 en panne :**
  Les services de la métrologie légale (DGE) ont adressé une instruction aux ateliers agréés pour permettre que des tachygraphes GEN2 V1 tombés en panne soient remplacés par des GEN2 V1, en cas d'indisponibilité de tachygraphes GEN2 V2 et ce jusqu'au 31 mars 2024. Sur ces mêmes bases, les services de contrôle ont été appelés à faire preuve de tolérance lors des opérations de contrôle.

Quel est le coût moyen par véhicule du rétrofit ?

Le coût moyen par véhicule se situe entre 1 500 et 2 000€.

Quelles ont-été les difficultés rencontrées lors à la mise en place du tachygraphe intelligent de 2ème génération ?

Depuis le 21 août 2023, les véhicules lourds nouvellement immatriculés doivent être équipés de tachygraphes intelligents de 2ème génération. Or, il a été constaté des difficultés d'approvisionnement du marché pour ces nouveaux tachygraphes.

À NOTER

Pour les véhicules qui circulent à l'international, en l'absence de disposition réglementaire générale applicable au niveau de l'Union européenne, les mesures nationales peuvent ne pas être reconnues.

ZFE EN EUROPE
UNE SITUATION CONTRASTÉE

Afin d'améliorer la qualité de l'air des agglomérations où la pollution est importante, des Zones à Faibles Émissions (ZFE) sont progressivement mises en place par les pays de l'UE. Néanmoins, la gestion de l'interdiction des Crit'air et les dérogations reviennent aux agglomérations, en France notamment, ce qui pose des problèmes d'harmonisation sur les territoires.

En moins de cinq ans, le sujet des Zones à Faibles Emissions (ZFE) a gagné en importance au sein de l'Union européenne. Leur nombre a ainsi augmenté de 228 en 2019 à 320 en 2022 et devrait atteindre 507 en 2025, selon l'organisation Clean Cities Campaign.

Par ailleurs, au moins 27 zones existantes devraient être étendues ou renforcés d'ici 2025, notamment celle de Paris. Cependant, malgré les ambitions des États membres de l'UE en termes de réduction des émissions dans les villes et agglomérations, la conception des ZFE est très contrastée d'un pays à un autre.

Le manque d'harmonisation actuel en Europe porte sur certains critères tels que le périmètre géographique concerné, le niveau d'exigences en termes d'émissions de polluants, la contrainte en fonction de la norme Euro ou encore le calendrier de restrictions, ainsi que les véhicules concernés mais aussi les vignettes. Par ailleurs, les divergences existantes entraînent des charges administratives et des coûts supplémentaires pour les TPE-PME ainsi qu'un manque de visibilité pour les entreprises engagées à l'international.

Principe de subsidiarité

Les États membres détiennent la compétence de la mise en place des ZFE. La gestion de l'interdiction des Crit'air et les dérogations reviennent aux agglomérations, ce qui pose des problèmes d'harmonisation sur les territoires. Si les pays n'atteignent pas les objectifs fixés alors l'UE peut intervenir à travers le principe de subsidiarité en prononçant des recommandations. En 2013, l'UE a ainsi instauré un cadre pour la mobilité urbaine. Celui-ci, révisé en 2021, donne des orientations pour l'action locale en offrant des outils aux villes afin de favoriser la mobilité durable et relever les défis de la transition.

Ce cadre complète la proposition de révision du Réseau transeuropéen (RTE-T) et prévoit que les 424 grandes villes (« nœuds urbains ») situées le long du réseau disposent d'ici à 2025, d'un plan de mobilité urbaine durable. Pour le secteur du TRM, cela se traduit par des solutions pour favoriser la logistique urbaine à émission nulle. De plus, les nouvelles normes Euro 7 ont été définitivement adoptées au printemps 2024, rendant plus stricts les valeurs limites d'émissions de polluants pour les véhicules. Cette réglementation sera une contrainte supplémentaire pour les agglomérations.

Calendrier restrictif à Paris et Lyon

En France, depuis la loi Climat-Résilience du 22 août 2021, les obligations en matière de ZFE concernent les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Elles sont contraintes de mettre en place un calendrier a minima pour les voitures ; la collectivité peut décider d'intégrer également les poids lourds. Depuis les annonces ministérielles de mars 2024, seules les agglomérations de Paris et Lyon sont concernées par l'obligation de renforcer leur calendrier d'interdiction. Au 1er janvier 2025, seront interdits dans ces métropoles les véhicules Crit'air 3.

Dans ce contexte de restrictions progressives, la FNTR préconise aux collectivités concernées d'adapter le calendrier de déploiement des ZFE en prenant en compte les différents paramètres nécessaires à la transition écologique du secteur (offre de véhicule disponible, réseau d'avitaillement, disponibilité et coût de l'énergie). Pour ce faire, la Fédération propose de permettre aux véhicules Crit'air 2 de circuler jusqu'en 2030, de sorte à ce que la transition énergétique du secteur soit réalisée dans de bonnes conditions.

En France, depuis la loi Climat-Résilience du 22 août 2021, les obligations en matière de ZFE concernent les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

ÉMISSIONS CO2

VERS UNE MÉTHODE HARMONISÉE DE CALCUL EN EUROPE ?

Dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe (European Green Deal), une feuille de route vise à rendre l'Europe neutre sur le plan climatique d'ici 2050. Dans cette perspective, la réduction des émissions de CO2 dans le secteur des transports est cruciale. Une méthode harmonisée de mesure des émissions, reposant sur le système VECTO, se déploie pour garantir des résultats fiables et comparables à l'échelle européenne.

Présenté fin 2019 par la Commission européenne, le Pacte vert pour l'Europe a lancé une stratégie globale visant à promouvoir la croissance durable dans tous les secteurs de l'UE. Cette feuille de route ambitieuse est accompagnée d'une série d'actions concrètes destinées à rendre l'Europe neutre sur le plan climatique d'ici 2050. Parmi les priorités du Pacte vert, la mobilité durable est mise en avant, avec des objectifs clairs : réduire de 90% les émissions de transport d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 1990.

Dans cette optique, le règlement (UE) 2019/1242 fixe des objectifs spécifiques pour les véhicules lourds neufs. Leurs émissions de CO2 doivent réduire de 15% d'ici 2025 et de 30% d'ici 2030 par rapport à une période de référence établie entre le 1er juillet 2019 et le 30 juin 2020. Le calcul de ces émissions de CO2 s'avère donc crucial dans la lutte contre le changement climatique.

VECTO, un outil standardisé

Pour assurer une mesure harmonisée des émissions de CO2 des camions neufs en Europe, la Commission européenne a développé le système VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool). Obligatoire depuis le 1er janvier 2019, VECTO est un outil de simulation standardisé qui permet de déterminer avec précision les émissions de CO2 et la consommation de carburant des véhicules lourds neufs. Il prend en compte divers facteurs tels que le poids du véhicule, la résistance au roulement et l'aérodynamisme, ainsi que cinq profils de missions différents pour mieux refléter la diversité des conditions de conduite en Europe.

Les données obtenues grâce à VECTO doivent être surveillées et rapportées à la Commission européenne par les États membres et les constructeurs de véhicules. Cette méthode harmonisée de calcul des émissions de CO2 garantit que tous les constructeurs utilisent une approche uniforme, ce qui permet de comparer de manière fiable les performances des véhicules à travers l'Europe. En s'appuyant sur VECTO, l'UE renforce ainsi sa capacité à atteindre ses objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de CO2 dans le secteur du transport.

NEUTRALITÉ CARBONE EN 2050
DES OBJECTIFS CO2 STRICTS POUR LES POIDS LOURDS NEUFS

L'UE s'est fixée pour objectif de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050. En juillet 2021, la Commission européenne a proposé aux colégislateurs européens un Paquet de textes appelé « Fit for 55 ». La révision du règlement sur les standards d'émission CO2de poids lourds neuf est un des derniers textes à valider encore par le Parlement et le Conseil européen. Un point sur un dossier bientôt bouclé à Bruxelles.

En avril dernier, le Parlement européen a adopté un accord convenu avec le Conseil pour renforcer les objectifs de réduction des émissions de CO2 des nouveaux véhicules utilitaires lourds. Les objectifs posés sont clairement ambitieux en passant à - 45% en 2030 par rapport à 2019 pour les véhicules lourds neufs et de 7,5 à 10% pour les remorques et les semi-remorques.

Pourtant à l'heure actuelle, très peu de poids lourds zéro émission circulent sur les routes européennes, un point que la FNTR, ainsi que les fédérations nordique et allemandes (NLA et BGL) tiennent à souligner particulièrement. Cette situation résulte des conditions nécessaires non réunies pour que le transport et la logistique du fret puissent remplir ses missions, à savoir le transport urbain, régional et de longue distance. Il faut désormais développer la capacité du réseau énergétique ainsi que l'infrastructure de recharge et d'avitaillement afin de permettre une bonne transition écologique du secteur du fret routier.

De plus, les systèmes d'incitation s'avèrent essentiels pour les entreprises qui investissent dans des camions zéro émission, dans une industrie dominée par les petites et moyennes entreprises opérant sur un marché très concurrentiel.

Clause de révision en 2027

Dès 2025, la Commission européenne évaluera le rôle des carburants renouvelables durables dans la transition vers la neutralité climatique. Par ailleurs, la loi prévoit une clause de révision en 2027 qui permettra certainement d'adapter les objectifs. La Commission européenne devra également examiner les points suivants : l'évaluation du facteur de correction carbone (CCF), le rôle des camions fonctionnant avec des carburants neutres en CO2 et la possibilité de développer une méthodologie commune pour évaluer les émissions de CO2 sur l'ensemble du cycle de vie complet des nouveaux poids lourds.

Si le verdissement des flottes est un levier important de décarbonation des véhicules lourds, il ne permettra pas à lui seul d'atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. La FNTR, le BGL et NLA déplorent le manque d'ouverture à d'autres carburants neutres en carbone dans les nouvelles mesures. Ces dernières devront offrir un accompagnement favorable afin de permettre le passage à des véhicules zéro émission et de poursuivre la transition écologique du secteur dans les années à venir.

Dans cette perspective, l'Union européenne devrait prévoir un système de suivi précis de la stratégie des États membres et de leurs progrès dans la mise en œuvre de la transition verte. Il est également important que des moyens financiers suffisants puissent soutenir la décarbonation du secteur du fret routier dans le prochain cadre financier pluriannuel européen (CFP). Enfin, les clients devront également être associés à cette transition en supportant un coût de transport plus élevé et en participant à construire des chaînes logistiques optimisées.

7 ENGAGEMENTS AU SERVICE DU #BIENVOYAGER DES PROFESSIONNELS DE LA ROUTE

Présent au quotidien aux côtés des professionnels du transport et de la logistique, VINCI Autoroutes a souhaité approfondir la relation de confiance nouée avec le secteur au fil des ans à travers sept engagements, formalisés au service du #BienVoyager. Ils illustrent la mobilisation des équipes auprès des routiers qui sillonnent le réseau. Ils soulignent également la volonté de VINCI Autoroutes de contribuer activement à la décarbonation du secteur.

POUR EN SAVOIR PLUS :
www.vinci-autoroutes.com

VINCI AUTOROUTES

INFORMER ET ÉCOUTER

- Des alertes via l'application **Truckfly by Michelin** pour annoncer les coupures d'autoroute et les mesures déployées en cas de neige ;
- Un accès direct, 24/7, à une **équipe dédiée du service clients** (3605, choix 3) ;
- ***Les Routiers Sont Toujours Aussi Sympas***, rendez-vous incontournable diffusé du lundi au jeudi, de 21h à 23h, sur Radio VINCI Autoroutes (107.7).

PROTÉGER ET ASSISTER

- Des moments de pause en toute sérénité avec, notamment, **le développement de parkings poids lourds sécurisés** ;
- Un partenariat avec le service **Docstop** pour trouver rapidement un professionnel de santé à proximité de son lieu de stationnement ;
- Des sensibilisations régulières déployées par la **Fondation VINCI Autoroutes** pour lutter contre la somnolence et l'hypovigilance sur autoroute.

ACCUEILLIR ET PROPOSER DES SERVICES AU MEILLEUR PRIX

- Des **services innovants** tels que kiosques laverie automatique, présentation des points d'intérêts à proximité des aires, espaces détentes avec wifi et prises électriques…
- Des offres pour rouler malin et manger sainement :
  - **Menus « à petits prix »** disponibles sur les aires de services, en partenariat avec des producteurs locaux ;
  - **Abonnements télépéage poids lourd** proposant jusqu'à 13% d'économies ainsi que des formules d'abonnements **Ulys** couvrant le télépéage, le parking et la recharge, pour les personnes en véhicules professionnels électriques.

ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT ROUTIER

- Le déploiement de **stations de recharge électrique ou hydrogène** sur les aires fréquentées par les poids lourds ;
- Une expérimentation permettant, lors des pauses, **d'alimenter les remorques frigorifiques** à partir d'énergies vertes comme sur l'aire de St-Rambert-d'Albon (A7) ;
- Le déploiement expérimental, en 2025, sur 2 x 2 km de l'A10, d'un système de **recharge dynamique par induction et par rail** - une première mondiale en conditions réelles de circulation.

TAXE POIDS LOURD EN ALSACE

CELLE QUI RISQUE DE FAIRE TÂCHE D'HUILE

La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) prévoit la mise en place du « R-Pass », une nouvelle taxe sur les poids lourds dès 2025, s'inscrivant dans la lignée de l'Eurovignette. Cette initiative vise à financer les infrastructures routières, mais suscite une vive opposition de la part de la FNTR Alsace. Si elle est adoptée, cette taxe pourrait avoir des répercussions économiques majeures dans la région et potentiellement au-delà.

La FNTR Alsace affiche clairement son opposition au projet de « R-Pass », une nouvelle taxe poids lourd envisagée par la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) à partir de 2025. Cette taxe, destinée à financer les infrastructures routières, imposerait un prélèvement sur les camions, basé sur des données satellites relayées par des dispositifs de géolocalisation installés dans les véhicules, dans la lignée de l'Eurovignette.

L' opposition de la FNTR Alsace repose sur plusieurs motifs. Tout d'abord, les entreprises de transport s'opposent à jouer le rôle de collecteur d'une nouvelle taxe, redoutant des complications avec leurs clients, notamment en ce qui concerne la répercussion sur les tarifs. De plus, la gestion interne de la taxe entraînerait des coûts supplémentaires, notamment en matière d'installation de matériel et de gestion administrative.

Selon l'Observatoire Régional Transports & Logistique, le trafic taxé serait principalement régional, avec 78% des volumes acheminés sur moins de 150 kilomètres. Cette réalité pose la question de l'efficacité de la taxe, alors que la congestion routière demeurerait pratiquement inchangée avec environ 2000 camions circulant chaque jour sur le réseau alsacien.

Conséquences sur les entreprises locales

La FNTR Alsace exprime également des inquiétudes quant à l'impact économique de cette taxe. En fonction des délibérations de la CeA, le coût du transport pourrait augmenter de 5 à 10%, ce qui aurait des conséquences directes sur les entreprises locales. De plus, la taxe risque de désavantager les produits fabriqués localement en comparaison avec les produits importés, créant ainsi une distorsion de concurrence.

La FNTR Alsace a lancé une campagne contre le R-Pass, notamment pour mobiliser les consommateurs avec un slogan « Transport + cher = Produits + chers ».

Malgré les oppositions, la loi instaurant la taxe poids lourd a déjà été votée. Son devenir dépend désormais du vote des conseillers alsaciens en fin d'année, qui déterminera le réseau taxable, la tarification et le tonnage. Ce combat concerne non seulement les transporteurs alsaciens, mais également l'ensemble de la profession, car si la taxe est instaurée en Alsace, elle pourrait ensuite être adoptée dans d'autres territoires. En effet, la Région Grand Est envisage déjà de mettre en place une taxe similaire en 2027.

•••

FOCUS

LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE ET SES DÉCLINAISONS

Pour rappel, cette législation de l'Union européenne (UE) a été adoptée en 1999 et révisée à plusieurs reprises. Elle vise à réguler le péage routier pour les poids lourds circulant sur les autoroutes et les routes principales à travers les États membres de l'UE. Elle permet de promouvoir une utilisation efficace et durable des infrastructures routières tout en garantissant des conditions de concurrence équitables et en favorisant l'innovation dans le secteur du transport routier.

Les principaux objectifs de la directive Eurovignette sont les suivants :

- Internalisation des coûts externes
- Financement des infrastructures
- Promotion de la concurrence équitable
- Encouragement à l'innovation technologique et efficacité
- Prise en compte des émissions de CO2 (dernière révision de la directive en 2021)

Plusieurs pays européens ont déjà mis en œuvre l'Eurovignette ou des systèmes similaires comme l'Autriche, par exemple, avec la Maut depuis 2004 ou l'Allemagne avec la LKW-Maut depuis 2005. Ce système impose une redevance basée sur la distance parcourue sur les autoroutes et certaines routes fédérales, en fonction du poids du véhicule et de ses caractéristiques environnementales (intégration des émissions CO2 depuis décembre 2023). La Belgique applique un système de péage autoroutier pour les PL depuis 2016, appelé « kilométrage redevance poids lourds » (RKM).
En France, l'instauration de l'Écotaxe, taxe environnementale, a dû être supprimée en 2013 devant la protestation des transporteurs et d'autres acteurs. Nul doute que la mise œuvre de la taxe alsacienne va soulever des craintes déjà vécues.

PYRÉNÉES-ORIENTALES

UNE ACTIVITÉ TOUJOURS DYNAMIQUE PAR LA PROXIMITÉ AVEC L'ESPAGNE

Implantée à Perpignan, la FNTR 66 constate toujours une forte activité liée au marché Saint-Charles international.

Entre la mer Méditerranée et les Pyrénées, dans la région transfrontalière avec l'Espagne, la Catalogne, Perpignan se dessinait comme la ville d'implantation idéale du Syndicat FNTR des Pyrénées Orientales. Cette proximité avec l'Espagne permet aux transporteurs, dont nombre d'adhérents, de ce rendre régulièrement au port de Barcelone, un hub logistique unique en Méditerranée et dans le sud de l'Europe grâce à sa spécialisation industrielle et sa connectivité internationale.

Le bassin d'activité majeur des Pyrénées-Orientales se situe au niveau du marché Saint-Charles international, le premier centre européen de commercialisation, de transport et de logistique en fruits et légumes frais. Il génère plus de 2 500 emplois directs et enregistre un chiffre d'affaires de plus de 2,3 milliards d'euros. Cette plateforme, installée à Perpignan depuis 1970, couvre 80 hectares et plus de 150 entreprises spécialisées dans le négoce international, le transport et la logistique de fruits et légumes frais.

À l'instar du marché de Rungis en région parisienne, chaque jour, les principaux transporteurs français et européens effectuent des rotations pour ravitailler sous température dirigée, dans des délais courts, la France et d'autres pays d'Europe. Les flux vont majoritairement du sud vers le nord. Des adhérents FNTR 66 exercent encore en Espagne, notamment sur le secteur de Barcelone qui est très dynamique avec son port économique.

“LA SUISSE ASPIRE UNE PARTIE DES SALARIÉS TRANSFRONTALIERS AVEC SES SALAIRES 2,5 À 4 FOIS SUPÉRIEURS À LA FRANCE.”

3 QUESTIONS À *Jean-Michel COLLE, délégué régional FNTR Franche-Comté*

Régulièrement les entreprises nous font part d'une problématique liée aux travailleurs transfrontaliers, qu'en est-il dans les faits ?

Cette problématique est réelle. En effet, elle touche plusieurs régions françaises et l'ensemble des secteurs d'activité. On entend par transfrontalier un salarié de nationalité française, résidant en France mais travaillant à l'étranger.

En Franche-Comté, nous sommes subissons l'attractivité de la Suisse qui aspire une grande partie des salariés de la zone frontalière en raison des niveaux de salaires, de 2,5 à 4 fois supérieurs à ceux que nous pouvons proposer en France. Le secteur du TRM est concerné lui aussi, notamment avec les conducteurs qui traversent la frontière. En plus de la tension sur le marché du travail, cette situation a également pour corolaire un renchérissement du coût de l'immobilier sur le territoire.

Vous avez participé début 2024 à une mission flash, initiée par le Medef pour réfléchir à ce sujet, qu'en est-il ressorti ?

L'objectif de cette mission était de bien comprendre les différents enjeux du travail transfrontalier sur les différents territoires, de rassembler des éléments de diagnostic objectifs et d'identifier des pistes de proposition afin d'interpeller les pouvoirs publics.

Cette étude a été très instructive sur plusieurs points, notamment sur les déséquilibres que le travail transfrontalier crée pour notre économie. À titre d'exemple,

l'indemnisation des travailleurs transfrontaliers revenant en France génère un surcoût de près de 800 millions d'Euros pour France Travail puisque les salariés sont indemnisés sur leur salaire suisse, alors même qu'ils n'ont pas cotisé.

Quelles sont les suites de cette mission flash ?

Les travaux issus des trois réunions de travail ont abouti à l'élaboration d'une note blanche, corédigée par les branches professionnelles. Elle doit être validée par les Instances du Medef pour servir de socle aux échanges avec les pouvoirs publics français et européens.

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.

CYBERATTAQUES ÇA N'ARRIVE PAS QU'AUX AUTRES !

Avec un cyberespace grandissant et incontournable, les actions malveillantes deviennent de plus en plus nombreuses et sophistiquées.

Le secteur du transport et de la logistique n'y échappe pas, voire même constate une recrudescence. La directive européenne *Network and Information Security* (NIS), dans sa version 2, doit venir protéger davantage les entreprises.

Les cyberattaques peuvent toucher directement les entreprises ou indirectement, par leurs clients ou fournisseurs qui en auraient été victimes et dont les données auraient été piratées. La directive européenne NIS 2 vise à renforcer et harmoniser la mise en œuvre du cadre de cybersécurité existant de l'UE et s'étend à de nombreux secteurs et types d'entités.

Dans le transport, les secteurs concernés seraient l'alimentaire - les entreprises du secteur alimentaire assurant leur propre transport -, les envois postaux, les déchets et les opérateurs de transport public.

Le monde du transport, parce qu'il est devenu très connecté, doit agir sur la prévention des cyberattaques.

Système de cybersécurité fiable, surveillance étroite de tous les réseaux de l'entreprise, systèmes d'authentification multi-facteurs, sensibilisation des équipes via des formations internes, autant d'actions devenues nécessaires, car, malheureusement, ça n'arrive pas qu'aux autres !

LE LABEL TRANSPORT & LOGISTIQUE RESPONSABLES : UNE INITIATION À LA CSRD ?

La Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) est une directive centrale dans le plan d'action « finance durable » de l'UE. Elle impose l'utilisation de nouvelles normes de reporting ESG aux entreprises : les European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Si seules les grandes entreprises[1] sont concernées par ce reporting à partir de 2025, les ETI[2] le seront dès 2026.

En candidatant au Label Transport & Logistique Responsables, les entreprises de toute taille bénéficient d'une évaluation indépendante sur leur performance extra-financière, prenant en compte les spécificités de leurs activités de transport et/ou logistique. En quoi le Label Transport & Logistique Responsables peut-il aider les entreprises candidates à se préparer à la CSRD ?

Premièrement, les thématiques évaluées dans le cadre du label recouvrent en bonne partie les normes thématiques importantes (ou « matérielles ») pour leurs activités, en particulier : le changement climatique, la pollution, la biodiversité (Environnement), les effectifs de l'entreprise, les consommateurs et utilisateurs finaux (Social) et la conduite des affaires (Gouvernance). A l'issue de l'évaluation, une note est fournie pour chaque thématique analysée, permettant à l'entreprise d'apprécier ses marges d'amélioration les plus saillantes.

Deuxièmement, les indicateurs ESG du label peuvent aider à mieux appréhender la façon de rendre compte sur chacune des thématiques tel que demandé par les ESRS. Les « exigences de publication minimums » décrivent en effet la façon de reporter les pratiques des entreprises selon différents principes : sont ainsi listés les principes « Gouvernance », « Stratégie », « Gestion des incidences, risques et opportunités » et « Métriques et cibles ». Dans la grille d'évaluation du label, les indicateurs de type quantitatif s'alignent avec certaines « Métriques et cibles » des ESRS, tandis que les indicateurs de type qualitatif (plan d'action, politique, mesures…) sont liés aux autres principes cités (gouvernance, stratégie, …).

Troisièmement, le label a été pensé comme un outil d'amélioration continue pour les entreprises : les sociétés voient évoluer leurs performances au fil des années et peuvent dialoguer tout au long de l'évaluation avec les équipes d'EthiFinance pour mieux identifier leurs axes de progrès.

Label TRANSPORT & LOGISTIQUE RESPONSABLES 2024

Enfin, le label comme la CSRD s'inscrivent dans une logique de « double matérialité », c'est-à-dire de prise en compte conjointe des impacts des activités de l'entreprise sur ses parties prenantes (matérialité « d'impact ») et des risques – et opportunités – liés à la gestion des questions de durabilité par l'entreprise (matérialité « financière »). Cette notion est fondamentale car elle exprime le fait qu'une bonne prise en compte des enjeux ESG, en plus de permettre aux entreprises de réduire leurs impacts environnementaux et sociaux, mais aussi d'atténuer les risques structurels pesant sur l'entreprise à long terme. Les entreprises pourront ainsi appréhender le label comme les ESRS, non pas comme une contrainte de reporting, mais comme un outil de pilotage stratégique face aux défis futurs.

[1] Plus précisément : seuils de la NFRD
[2] Plus précisément : satisfaisant 2 des 3 critères suivants : CA > 50 M€, effectif > 250 salariés, bilan > 25 M€

L'électrique, c'est nous !

Vous souhaitez décarboner votre parc ?

Nos experts comprennent et analysent vos besoins pour vous accompagner tout au long de votre transition vers l'électromobilité.
Du début du projet jusqu'à la fin de vie du véhicule, nous sommes à vos côtés.

Contactez-nous :

RENAULT TRUCKS
E-TECH

RENAULT
TRUCKS

GROUPE SAMAT

L'EUROPE POUR PAYS ET L'HUMAIN POUR CAPITALE

L'entreprise familiale, fondée en 1979 est devenu au fil des décennies l'un des leaders du transport et de la logistique des matières dangereuses. À la disparition de son fondateur en 2002, ses enfants ont repris le flambeau, en gardant les mêmes valeurs. Florence Dupasquier, qui dirige le groupe, a réussi à construire un solide réseau en Europe.

Ne lui dites pas que le groupe Samat fait rêver plus d'une entreprise par sa réussite, elle vous répondra simplement : « *L'extension, c'est une histoire d'opportunité et un peu de chance* ». Une présence dans une douzaine de pays européens, plus de 350 millions d'euros de chiffre d'affaires et 2600 salariés peuvent-ils n'être que les pures fruits du hasard ? Florence Dupasquier, le sourire dans la voix et la modestie chevillée au corps, assure pourtant qu'elle doit l'expansion de l'entreprise familiale surtout à ses équipes et ses collaborateurs. Celle qui est devenue présidente de ce grand ensemble ne connaissait rien au métier à ses débuts. « *Je travaillais pour un administrateur judiciaire et j'ai dû tout apprendre avec mon père et les cadres du Groupe quand il est tombé malade pour préparer sa succession. J'ai été très bien accueillie et j'ai suivi une formation terrain dans plusieurs filiales* », raconte-t-elle.

Aujourd'hui, même si c'est elle qui tient les rênes, ses aînés l'épaulent au sein du groupe. Sophie Meylan est directrice de Résoclean, réseau de stations de lavage de citernes et Philippe Meylan gère le foncier, c'est-à-dire les sites immobiliers et les travaux. À la disparition de leur père en 2002, la fratrie a repris tout ce qu'il avait bâti avec pour cap le développement et la pérennisation du groupe avec la volonté commune de garder l'actionnariat majoritaire.

LA BELLE

L'histoire de Samat s'écrit en réalité depuis 1979. Georges Meylan, un commercial passionné de chimie, se lance dans le transport de matières dangereuses après cinq ans passé chez un constructeur de citernes pulvérulents. Il reprend les entreprises Damco Samat à Marseille et Decaudin à Bergerac. Rapidement, il s'implique dans la profession et milite pour un respect des normes en matière de qualité et de sécurité et l'intégrité des personnes et initie la création de l'ATMD (Association française du Transport routier de Matières Dangereuses) en 1990. L'homme visionnaire et ambitieux acquiert, au fil des ans, nombre de structures et sort des frontières pour la première fois en 1991, en s'implantant en Grande-Bretagne. Suivront de multiples reprises et acquisitions notamment en Belgique, aux Pays-Bas, en Espagne, au Portugal et en Pologne.

Première implantation en Grande-Bretagne en 1991

C'est avec le rachat du finlandais HAANPAA en 2016, que le groupe Samat assoit sa présence dans les pays nordiques et qu'il a pris une grande ampleur. « *Cette opération de croissance externe était ambitieuse donc risquée. Nous devions nous assurer de la viabilité du groupe HAANPAA (100 M€ de chiffre d'affaires, ndlr), de l'intégration de ses compétences et de son savoir-faire et de notre vision commune à long terme* », rappelle Florence Dupasquier. « *Il y a toujours la crainte que " la greffe ne prenne pas" . L'intégration a été longue mais très enrichissante . Il a fallu se faire confiance. Nous n'avons pas les mêmes fonctionnements alors nous avons fait une formation interculturelle pour apprendre à travailler ensemble* », ajoute la présidente. « *Les négociations d'acquisition sont très longues. On pourrait penser qu'à la signature, c'est la fin. Or, c'est là que l'aventure commence. Aujourd'hui c'est une vraie réussite et une fierté pour l'ensemble du Groupe qui est désormais un véritable acteur européen* » conclue-t-elle.

Après la crise de 2008, la crise Covid de 2020 et la guerre en Ukraine, le groupe Samat, comme beaucoup, a dû apprendre à être agile, à s'adapter et à s'appuyer sur une zone quand une autre est en difficulté.

Après 45 ans d'existence, l'enjeu reste de maintenir les volumes transportés et de pérenniser voire développer le réseau. Même si le chemin est parfois semé d'embûches, pour Samat, « *le voyage européen vaut le détour* ».

FLORENCE DUPASQUIER
PDG DU GROUPE SAMAT

HISTOIRE

Découvrez LA solution pour décarboner le gasoil de vos poids lourds. Profitez de ce biocarburant renouvelable moins cher et faites de belles économies.

CRIT'Air 1 AZ-111-AZ F République Française

Contact www.fioul83.fr | 04 94 35 10 34 | contact@fea.eco