

PREMIER SEMESTRE 2025 / #03

FNTR *Mag*



P.20

LE FIPU, UNE AIDE POUR FINANCER
DES ACTIONS DE PRÉVENTION

P.22-23

DÉCARBONATION
TOUS AZIMUTS

P.28-31

EUROPE : INTERVIEW DU PDT DE LA COMMISSION
FNTR ET LES ACTIONS À BRUXELLES

ET SI ON ROULAIT ENSEMBLE DANS LE BON SENS ?



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

KOOLZA¹⁰⁰

Le carburant 100 % colza
issu de l'agriculture locale.⁽¹⁾
Jusqu'à - 60 % d'émissions de CO₂.⁽²⁾

IZIPURE

Le carburant 100 % issu
de matières recyclées.⁽³⁾
Jusqu'à - 90 % d'émissions de CO₂.⁽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).

MAIS QUE FAIT LA FNTR ?

Que l'on n'aime pas entendre cette phrase ! Que ce soit au niveau européen, national ou au niveau local, l'engagement des élus et des permanents de la Fédération est considérable. La formule qui énonce « la FNTR est présente partout où les enjeux du transport routier sont en cause » n'est pas un slogan.

Il y a quelques années, le choix a été fait d'abandonner le rapport d'activité annuel pour le remplacer par un format plus dynamique, moins institutionnel et plus vivant. Le semestriel Horizons a vu le jour, pour devenir depuis un an FNTRmag.

Le but n'est pas de dire que l'on est les plus beaux et les plus forts. Quoique si, en fait. Mais c'est surtout l'occasion de donner un éclairage sur le travail de la Fédération.

Alors oui, il y a les « grands dossiers », la transition énergétique, les questions d'emploi et de formation professionnelle, la prévention des risques, la logistique urbaine, les infrastructures. À ce titre, la FNTR est présente dans les travaux d'Ambition France Transports, grande conférence sur le financement des mobilités. Non seulement pour faire des propositions concrètes mais aussi pour veiller aux fausses bonnes idées comme par exemple le retour de l'écotaxe.

Mais les travaux de la FNTR se veulent aussi au plus près des attentes de ses adhérents. C'est pour cela que ce FNTRmag #03 fera un focus tout particulier sur les commissions spécialisées où l'on travaille par métiers : du transport d'animaux vivants au transport de bois ronds, du transport de béton prêt à l'emploi au transport par citernes, la palette est vaste. Les problématiques spécifiques à chaque activité sont traitées et les positions et propositions adoptées alimentent le travail de la Fédération.

Il y a aussi naturellement l'action essentielle des syndicats régionaux ou départementaux, dans une logique de proximité à laquelle nous sommes très attachés. Tout comme l'autre brin



d'ADN de la FNTR, sa présence à Bruxelles où nous agissons dans l'intérêt des entreprises de transport tant au sein de l'IRU (Union Internationale des Transports routiers) que par sa représentation désormais mise en commun avec les fédérations homologues allemande et nordiques.

La FNTR n'est pas une entité abstraite, parisienne ou déconnectée. Ce sont des femmes et des hommes engagés dont vous découvrirez l'action et le travail dans ce numéro.

Car le monde du transport routier est un monde profondément humain, où chaque entreprise raconte l'histoire d'une famille, de pionniers, et d'entrepreneurs passionnés comme Jérémy Grandouiller. Retrouvez notre reportage au sein de son entreprise.

Et enfin, comme nous tenons à offrir la meilleure expérience de lecture possible, n'hésitez pas à flasher les QR codes au fil des pages et des articles pour en savoir plus sur les sujets.

Donc le prochain qui dit « Que fait la FNTR ? » eh bien, il recevra un double exemplaire de notre magazine. On va rester calme.

FLORENCE BERTHELOT
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE

Ma caisse de congés payés, c'est 100%

Sérénité

Pour mon entreprise,

C'est la sécurité et l'attractivité

Pour mes salariés,

Congés sécurisés et pouvoir d'achat !

Avec votre club privilèges **UCICP**,
jusqu'à **-30% sur vos séjours vacances**

Rejoignez-nous ici



SOMMAIRE

6 DANS L'ACTU FNTR

- P.6 Les solutions du CTUD pour l'avitaillement urbain
- P.8 Les coursiers à vélo intégrés dans la convention collective
- P.10 Partenariat entre France Travail, Cheops et la FNTR
- P.12 Les Commissions Nationales Professionnelles (CNP)
- P.14 Les Commissions Nationales Spécialisées (CNS)
- P.16 Prévention des risques
- P.20 Le FIPU, une aide pour financer ses actions de prévention
- P.22 Décarbonation des transports dans l'UE : la FNTR auditionnée à l'Assemblée nationale
- P.24 Indicateur climat : un nouvel outil pour anticiper l'avenir
- P.26 Les chiffres clés du transport et de la logistique

28 EUROPE

- P.28 Interview Benjamin Joigneaux
- P.30 Au cœur de Bruxelles avec Virginie Flavio

32 INFORMATIQUE

- P.32 Comment se prémunir des cyberattaques ?
- P.33 Comment réagir en cas d'attaques ?

34 EN RÉGIONS

- P.34 La FNTR Aquitaine se renforce
- P.36 Assemblée Générale de la Loire
- P.38 Hello, Goodbye

FNTRmag #03 / PREMIER SEMESTRE 2025

FNTRmag #03

DIRECTION DE LA PUBLICATION

FLORENCE BERTHELOT

DIRECTION DE LA RÉDACTION

CARINE SAI

RÉGIE PUBLICITAIRE

KATIA BONNET (01 44 29 04 17)

REMERCIEMENTS

BERNARD ENERGIES

VIRGINIE FLAVIO

JÉRÉMY GRANDOUILLER

BENJAMIN JOIGNEAUX

EMMANUEL PÉREZ

JULIEN TONNER

LES PERMANENTS DU SIÈGE FNTR

LES SYNDICATS FNTR

CONCEPTION GRAPHIQUE

VINCENT AUDEVAL | AGENCE WUDDUP

CRÉDITS PHOTOS

UPS

FLATICON

ISTOCK

IMPRESSION

ITF

40 LA BELLE HISTOIRE

- P.40 TDS, une entreprise audacieuse, ancrée sur le territoire stéphanois

42 SUR NOS RÉSEAUX SOCIAUX

- P.42 Quelques posts marquants

WWW.FNTR.FR

LA MOBILITÉ EST EN NOUS

LE CTLUD LIVRE DES SOLUTIONS CONCRÈTES POUR L'AVITAILLEMENT URBAIN

Dans un rapport publié fin mars, le CTLUD (Comité Technique de la Logistique Urbaine Durable) Acteurs économiques, coanimé par la FNTR, propose une série de mesures pragmatiques pour l'avitaillement en énergie des véhicules de transport de marchandises en milieu urbain. Mix énergétique, foncier, fiscalité, recharge : un cap clair pour réussir la transition.

Pendant un an, un groupe de travail (GT) du CTLUD-Acteurs économiques, a mené des réflexions sur l'avitaillement en énergies pour les véhicules professionnels. Il livre une première alerte : la sortie accélérée du diesel Crit'Air 2 dans les ZFE risque de pénaliser lourdement les professionnels, faute d'alternatives techniquement ou économiquement viables à grande échelle. Le GT recommande donc de maintenir l'autorisation de circulation de ces véhicules, tant que l'offre en motorisations Crit'Air 0 ou 1 ne s'est pas démocratisée. Une position déjà défendue par le CTLUD lors des concertations ZFE de 2023.

Encourager le mix énergétique soutenu

Pour encourager la décarbonation sans désorganiser les chaînes logistiques, le groupe propose un soutien élargi à toutes les énergies alternatives : biogaz, B100, XTL (HVO), électricité. Il appelle à maintenir et étendre la TIRUERT (Taxe Incitative à l'Utilisation de Réseaux Énergétiques de Réduction des Transports) à ces carburants, pour compenser leur surcoût par rapport au gazole.

Autre levier indispensable : l'accès au foncier logistique. Le GT insiste sur la nécessité d'intégrer des stations d'avitaillement pour véhicules propres dans les documents d'urbanisme (PLU, SCoT, SRADDET), pour ne pas freiner les investissements des entreprises dans les véhicules propres.

Accélérer sur la recharge électrique

La recharge des véhicules électriques reste un point noir pour les artisans et transporteurs. Le groupe recommande de rendre éligible au suramortissement fiscal les investissements des entreprises dans les bornes de recharge installées sur leurs propres sites.

Côté voirie publique, il plaide pour des règles plus favorables aux professionnels : tarification au kWh, réservation des bornes, généralisation du paiement par carte bancaire, transparence des prix... Et surtout, déploiement de puissances suffisantes pour limiter les temps d'immobilisation. Il encourage aussi la mutualisation des infrastructures en proche périphérie, et l'optimisation des recharges en « temps masqué » (pendant les chargements ou les temps de pause), en fonction des types d'activité.

Enfin, le CTLUD appelle les collectivités à se doter d'un schéma d'avitaillement énergétique, à l'échelle locale. Un outil stratégique, élaboré par exemple avec le soutien du programme In-TerLUD+, pour planifier les infrastructures de recharge ou d'approvisionnement.

CTLUD

L'une des missions du Comité Technique de la Logistique Urbaine Durable-Acteurs économiques est d'accompagner les acteurs privés et les acteurs publics pour accroître l'efficacité des logistiques urbaines dans leurs dimensions économique, opérationnelle, environnementale et sociétale.

Porteur de la parole des principaux secteurs d'activité produisant et consommant du transport de marchandises en ville, le CTLUD remplit une mission de vigilance et agit en tant que force de propositions pour élaborer au niveau national le cadre général dans lequel les politiques locales de logistique urbaine doivent s'insérer.



SCANNEZ CE QR CODE

Consultez le rapport du CTLUD
et ses préconisations



Retour sur un événement : le Go To Green !

Le jeudi 20 mars, nous étions réunis au siège de la FNTR 62 pour le Go To Green.

Une journée pensée avec un objectif clair : réunir les acteurs du transport et leur présenter des solutions concrètes pour atteindre ensemble les objectifs de décarbonation et de sécurité de notre secteur.

Faites confiance au Groupe Gorrias pour votre **décarbonation**

Avec plusieurs événements organisés autour de l'électrique chaque année, de nombreux clients accompagnés et des partenaires de confiance, le Groupe Gorrias est prêt à vous accompagner dans vos démarches de décarbonation !



Subventions



Véhicules



Infrastructures



Formations

**Flashez le QR Code pour découvrir
le détail de nos services**



LES COURSIERS À VÉLO INTÉGRÉS DANS LA CONVENTION COLLECTIVE UN STATUT ENCORE À FAIRE VIVRE



Depuis 2014, les coursiers à vélo bénéficient d'un cadre conventionnel spécifique dans le transport routier de marchandises. Mais entre avancées formelles et mise en œuvre concrète, le statut reste fragile et parfois méconnu. La FNTR rappelle les aspects essentiels des dispositions conventionnelles.

Coursiers : travailleurs ouvriers, qui, dans le cadre d'une course (service à la demande), d'une tournée, et/ou d'une distribution, sont chargés de livrer (au moyen d'un véhicule) au destinataire des objets dont ils assurent la préservation durant la conduite. Voilà la définition du métier telle que décrit dans l'accord du 3 décembre 2005 concernant les coursiers motorisés.

Dans le sillage des évolutions du secteur de la logistique urbaine, les coursiers à vélo ont progressivement trouvé leur place dans le paysage du transport professionnel. Longtemps en dehors des radars conventionnels, ces salariés sont désormais officiellement intégrés à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport. Une reconnaissance importante, fruit d'un accord signé

le 12 décembre 2014, qui leur confère des droits, mais dont l'effectivité sur le terrain reste à consolider.

Cette reconnaissance leur ouvre l'accès à un socle de droits, aligné sur ceux des autres salariés du transport : classification professionnelle, rémunération minimale, couverture sociale, et notamment, protection contre des formes de rémunération incitatives dangereuses.

Fini les primes au rendement

L'un des principes fondamentaux actés par la loi, le Code des transports et rappelé par la jurisprudence est l'interdiction des primes dites « au rendement ». En clair, il est illicite de rémunérer un coursier (quel que soit son véhicule) en fonction de la distance parcourue ou du délai de livraison. Ces pratiques sont considérées comme dangereuses car elles incitent à des comportements à risque et à dépasser les limites de sécurité.

Cela s'inscrit dans les obligations de l'employeur en matière de santé et de sécurité au travail. Tout système de rémunération qui mettrait en danger la santé physique ou mentale du coursier, ou l'inciterait à ignorer le Code de la route, est donc proscrit.

Pour les coursiers à vélo, un accord signé le 19 avril 2019 est venu renforcer leur protection en instaurant une indemnité kilométrique. Celle-ci est calculée sur la base du kilométrage parcouru à titre professionnel, avec un montant minimal fixé à 0,13 € par kilomètre. Cette mesure reconnaît l'effort physique et l'usure du matériel inhérents à cette activité, souvent exercée dans des conditions climatiques ou urbaines difficiles.

Formation encore peu opérante

Conscients de la nécessité d'accompagner ces professionnels dans leurs pratiques, les partenaires sociaux ont également établi un référentiel de formation (accord du 12 juin 2018), réparti sur 14 heures et quatre modules : environnement professionnel, sécurité routière, connaissance des véhicules et gestion des déplacements et du stress. Mais malgré son existence, cette formation reste peu appliquée sur le terrain. La FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers) a d'ailleurs souligné l'inefficacité actuelle des dispositifs, en cherchant à en identifier les freins – sans

doute liés à la fragmentation du secteur, à la multiplicité des statuts ou à un manque d'obligation claire dans les entreprises de petite taille.

Une convention à faire vivre

Le statut des coursiers à vélo salariés est désormais posé. Mais pour qu'il prenne pleinement effet, il reste du chemin à parcourir en matière de diffusion, d'application et de contrôle. Dans un secteur où le travail indépendant et les plateformes ont redéfini les règles, cette reconnaissance conventionnelle représente un rempart essentiel pour assurer un cadre stable et sécurisé à une activité en pleine croissance.

Pour les entreprises de transport comme pour les collectivités, ce statut est un levier stratégique : il permet d'encadrer une activité cruciale dans la logistique du dernier kilomètre, tout en garantissant un socle social à ces professionnels de terrain. Encore faut-il s'assurer qu'il soit appliqué et connu de tous.



FRANCE TRAVAIL, CHEOPS ET LA FNTR SIGNENT UNE CONVENTION DE PARTENARIAT

Le secteur du transport routier fait face à un défi majeur : le recrutement. France Travail, Cheops (le réseau des Cap emploi) et la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) ont décidé de s'unir dans le cadre d'une convention pour répondre aux besoins de la branche et renforcer son attractivité.

Le secteur du transport routier et de la logistique connaît depuis plusieurs années une pénurie de main-d'œuvre qui peut freiner son développement. Face à ce constat, France Travail et la FNTR se sont mobilisées. « Les difficultés de recrutement dans le secteur du transport routier sont réelles mais pas inéluctables, commente Thibaut Guilluy, directeur général de France Travail. Avec la FNTR, nous poursuivons notre mobilisation pour révéler tout le potentiel d'emploi du secteur ». La Fédération, qui regroupe 5 300 entreprises employant 243 000 salariés, se devait d'agir pour ses adhérents. Par la convention signée pour trois ans, les partenaires, auxquels est associé Cheops, s'engagent à travailler ensemble afin d'apporter des solutions rapides et efficaces pour pallier les difficultés de recrutement des entreprises du secteur au bénéfice des personnes en recherche d'emploi. La présidente de la FNTR, Florence Dupasquier, souligne l'importance de ce partenariat qui représente « une avancée majeure pour le secteur du TRM et va permettre notamment de favoriser l'attractivité des métiers du secteur. »

Le plan d'actions élaboré doit faciliter la réalisation d'actions opérationnelles sur tout le territoire. Il repose sur cinq axes majeurs comme le renforcement du maillage territorial avec le développement de services de proximité de France Travail au bénéfice des entreprises adhérentes de la FNTR et le recrutement avec des méthodes plus innovantes comme celle par simulation qui permet d'identifier davantage les aptitudes des candidats que leurs expériences. Pour améliorer l'attractivité du secteur, des initiatives seront mises en place pour faire découvrir les métiers du transport, notamment via des immersions professionnelles pour les demandeurs d'emploi. Autre point important : le développement des parcours de formation adaptés pour gagner en compétence et favoriser l'évolution professionnelle dans le secteur. Enfin, l'accent sera mis sur l'inclusion grâce à l'engagement des Teams Handicap de France Travail et aux conseillers du réseau Cap emploi dans chaque agence. Les entreprises bénéficieront ainsi d'un accompagnement spécifique pour le recrutement et le maintien en emploi des personnes en situation de handicap.

Grâce à ce partenariat, le secteur du transport routier espère attirer de nouveaux talents et répondre efficacement aux défis de l'emploi, tout en favorisant l'intégration des publics éloignés du marché du travail.



Un dépôt crucial des offres d'emploi sur France Travail

Le dépôt systématique des annonces auprès de France Travail est un enjeu de visibilité et d'influence pour la branche. Si passer par des plateformes d'offres d'emploi ou de petites annonces est devenue monnaie courante, cette méthode ne permet pas de répertorier officiellement les annonces du secteur.

La publication sur le site de France Travail permet de donner des indicateurs économiques, exploités par les pouvoirs publics dans le cadre de l'attribution et de la répartition de plusieurs financements. Ils sont ensuite examinés dans le cadre du renouvellement des sections de formation professionnelle dans les Régions (CAP, BEP, Bac pro). Les données régionales et nationales permettent au secteur de peser dans les décisions publiques relatives à l'emploi et la formation. Cependant, les branches professionnelles restent concurrentes en matière d'attractivité, de recrutement et de qualification.



Oleo100 Bas GES

La mobilité **encore** + durable

sur-le-champ

Oleo100 Bas GES est une offre qui propose un biocarburant B100 fabriqué à partir de colza, 100% français, cultivé selon des pratiques agricoles encore plus durables, permettant une économie de GES (gaz à effet de serre) de 80% en comparaison au gazole.

COMMENT FONCTIONNE OLEO100 BAS GES ?

Grâce aux pratiques agricoles vertueuses

Pour proposer à ses clients transporteurs une réduction de 80% des émissions de GES, l'offre Oleo100 Bas GES s'appuie sur la baisse des émissions de GES liées aux cultures et la hausse du stockage de carbone dans le sol directement sur la parcelle où le colza a poussé, grâce notamment aux pratiques telles que l'utilisation de cou-

verts végétaux, la restitution des résidus de culture ou encore la fertilisation organique.

C'est là toute la différence : il ne s'agit pas de compenser via des crédits carbone, mais bien d'améliorer le bilan carbone sur les parcelles grâce à des changements de pratiques agricoles.

Pour l'adoption de ces pratiques agricoles plus durables, l'agriculteur voit ses graines mieux rémunérées grâce à l'outil OleoZE, mis en place par Saipol dès 2020.



UNE SOLUTION 100% COLZA, 100% FRANÇAISE

Oleo100 est ancrée dans le territoire français car produite à partir de colza cultivé localement.

Cette approche garantit une empreinte carbone tracée, renforce la souveraineté énergétique et alimentaire du pays, tout en permettant de décarboner le monde du transport.

CERTIFICATION

Les volumes d'Oleo100 sont certifiés selon la Directive sur les Énergies Renouvelables (RED), garantissant la traçabilité des matières durables et la vérification des réductions de GES.

Cette certification est audité chaque année par un organisme indépendant.

LES COMMISSIONS NATIONALES PROFESSIONNELLES (CNP)

Au sein de la FNTR, il existe deux types de commissions : les Commissions Nationales Professionnelles (CNP) et les Commissions Nationales Spécialisées (CNS). Chaque adhérent peut participer à des groupes de travail et devenir ainsi un acteur des grands chantiers qui façonneront le transport routier de demain. La FNTR vient par ailleurs de lancer les groupes de travail Numérique et Prévention routière.

Les CNP sont des lieux d'étude, de réflexion et d'aide à la décision sur la politique professionnelle. Au cours de leur travaux ces commissions peuvent également associer à leurs travaux ou inviter de manière ponctuelle des intervenants extérieurs, experts ou des partenaires économiques.



COMMISSION SOCIALE

Cette commission permet de s'informer sur les dossiers sociaux traités par la branche professionnelle de nature à impacter les entreprises et sur l'évolution du cadre juridique et réglementaire applicable aux entreprises. Elle peut aussi recueillir auprès des entreprises leur ressenti des évolutions de terrain, des métiers et plus généralement du contexte de la législation sociale en France et au sein de l'Union européenne. Les membres participants peuvent recueillir les avis sur des sujets susceptibles de donner lieu à de futurs accords de branche et les orientations préconisées dans le cadre des différentes négociations en cours.

Président : Vincent LESAGE



COMMISSION TECHNIQUE

Cette commission constitue un lieu privilégié d'échange et de réflexion sur les questions techniques et technologiques relatives aux matériels de transport, à leurs équipements, à leur motorisation, à la circulation, à l'intermodalité et par extension sur les questions environnementales y afférentes.

Président : Hubert DUPONT



COMMISSION FORMATION

Les membres de la commission réfléchissent et avancent sur les problématiques et enjeux attachés à la formation professionnelle comme les questions relatives aux profils de recrutement ainsi qu'aux typologies de formations. Sont abordés aussi les sujets liés aux dispositions conventionnelles de branche ainsi que les aspects relatifs à la connaissance du cadre institutionnel liés à la formation.

Présidente : Virginie FLAVIO (*lire notre article p. 30-31*)

AdBlue® : comment éviter les mauvaises surprises ?



Enjeux, prix, problèmes techniques, stockage, avec ou sans additif. COMBULYS vous apporte quelques éléments de réponses.

L'allié indispensable pour un avenir plus propre

Dans un monde où la préservation de l'environnement est devenue une priorité, les solutions innovantes ne cessent d'émerger pour réduire les émissions polluantes des véhicules. Parmi elles, l'AdBlue®. CombulyS s'est imposé comme un fournisseur incontournable sur l'ensemble de la France. Avec l'évolution des réglementations, les transporteurs doivent sélectionner des solutions durables pour rester conformes tout en maintenant leur compétitivité. L'AdBlue® joue un rôle crucial dans cette équation. CombulyS accompagne ses clients dans cette démarche.

La maîtrise des tarifs passe par la gestion des achats

Les normes Euro 6 imposent des restrictions strictes sur les émissions des véhicules. L'AdBlue® permet de se conformer facilement à ces exigences tout en préservant les performances du moteur. Mais à quel prix ? Aujourd'hui les transporteurs doivent maîtriser leurs charges d'exploitations qui peuvent fluctuer fortement sur un exercice. L'important est d'être accompagné par un partenaire comme CombulyS qui informe en amont. Une des clés, acheter au bon moment, le prix de l'AdBlue® évolue selon deux indices ; celui de l'urée (dont il est composé à 32.5%) et celui du gaz. COMBULYS vous accompagne pour gérer vos achats et vous approvisionner avec une tarification transparente et des informations de marchés.



Problématiques récurrentes ?

Injecté dans le système d'échappement, l'AdBlue® réagit chimiquement avec les NOx produits par le moteur diesel. Grâce à cette réaction, ces polluants sont transformés en azote et en vapeur d'eau, deux éléments totalement inoffensifs. Toutefois il existe des facteurs qui engendrent des problématiques : de la méthode de stockage en passant par l'utilisation du matériel roulant (ex : « STOP and GO »). L'expertise de COMBULYS vous apportera les solutions pour régler ces récurrences coûteuses.

L'AdBlue® : Un petit geste pour un grand impact avec facilité

L'AdBlue® est une solution facile, efficace et accessible pour contribuer à un avenir plus propre.

Une réponse sur mesure

COMBULYS s'engage sur le prix, les délais et la qualité (ISO 9001). Pour faire un point sur vos tarifs et vos pratiques, rendez-vous sur notre site web www.combulys.fr ou par téléphone au **03.21.63.84.30**.

Ensemble, adoptons des solutions responsables pour un monde meilleur. COMBULYS, parce que l'avenir se construit aujourd'hui.



AdBlue® est une marque déposée par le VDA

LES COMMISSIONS NATIONALES SPÉCIALISÉES (CNS)

L'univers du transport routier est segmenté selon les types de marchandises transportées, les réglementations particulières, les matériels spécifiques et, le cas échéant, les formations adéquates. Ces critères délimitent des métiers et des marchés, donc des typologies d'entreprises et des problématiques singulières. Les Commissions Nationales Spécialisées, organisées par métiers et spécialités, constituent l'un des points forts de la FNTR.

Les commissions, réunies en moyenne 3 à 4 fois par an, ont permis des avancées concrètes pour la profession au plus près des préoccupations des transporteurs. Elles travaillent sous l'autorité du Conseil National de la FNTR et lui permettent de déterminer les positions à adopter.



CNS BÉTON PRÊT À L'EMPLOI

Les adhérents participant souhaitent renforcer la sécurité des salariés au divers étapes des prestations, du chargement du camion toupie, jusqu'à la livraison sur les chantiers et mettre en place les formations adaptées. Travail fait en commun avec le Syndicat National du Béton Prêt à l'Emploi (SNBPE).

- Ex. de réalisation : document commun sur la réglementation des temps de conduite et sur les équipements de sécurité des camions toupie et des conducteurs.

Président : Bruno MARTIN



CNS CONTENEURS

La commission est composée de membres adhérents ayant la totalité ou une part de leur activité dans le transport de conteneurs. Ces entreprises exercent cette activité dans des zones portuaires : le Havre, Dunkerque, Marseille, Bordeaux, ainsi que dans des villes avec une activité portuaire (Strasbourg, Lyon).

- Ex. de réalisation : création en cours d'un contrat type "conteneurs".

Président : Benoît LEFÈVRE



CNS CITERNES LIQUIDES ET PULVÉRULENTS

Elle traite des sujets techniques comme la sécurité des conducteurs, les conditions et les règles en vigueur pour le nettoyage des citernes alimentaires. La CNS a travaillé plusieurs mois sur la rédaction du *Guide de bonnes pratiques de nettoyage des citernes alimentaires*.

- Ex. de réalisation : mise à disposition des adhérents d'un guide co-signé avec APLICA (stations de lavage) qui définit les conditions de nettoyage des citernes pour être en conformité avec la réglementation européenne.

Président : Lylian FRISON



CNS TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS

La CNS animaux vivants continue de sensibiliser les pouvoirs publics et les chargeurs à leur difficulté de concilier le bien-être des animaux transportés et les obligations légales auxquelles ils sont confrontés, notamment sur les temps de conduite des conducteurs.

- Ex. de réalisation : lobbying auprès des autorités de Bruxelles dans le cadre de la révision du règlement 1/2005 sur le bien-être animal pour tenir compte des spécificités du transport d'animaux vivants.

Président : Thierry MAROLLEAU



CNS TRANSPORT DE VOITURES

Le transport de voitures se caractérise par le recours à des véhicules spécifiques. Les opérateurs de transports s'inscrivent dans une offre de prestations logistiques qui dépasse largement le seul stockage sur parc. Cette activité est très dépendante de la santé du marché automobile, vente de véhicules neufs ou d'occasion et de celui de la location longue ou courte durée. Un projet de révision de la directive « Poids et dimensions » vient d'être adopté par le Parlement européen.

- Ex. de réalisation : examen attentif de ce processus de révision qui pourrait avoir des conséquences importantes sur l'activité du transport de voitures en Europe.

Président : Jean-Pierre GAUMET



CNS TRANSPORT DE BOIS RONDS

Le transport routier, mode de transport principal du bois, demande des matériels spécifiques et renforcés permettant d'accéder aux forêts. Afin d'alléger les frais de transport et favoriser la mobilisation de la ressource forestière - objectif national du Grenelle de l'Environnement, une réglementation particulière sur les transports de « bois ronds » a été mise en place.

- Ex. de réalisation : travaux de la CNS qui ont actuellement pour objectif de mettre en place un contrat type dédié à ce type de transport et actualisation du décret Bois ronds du 23 juin 2009 qui encadre l'activité.

Président : Matthieu FONTAN



CNS MASSES INDIVISIBLES

Le transport exceptionnel est une composante essentielle de toute production industrielle, une composante incontournable de tout programme d'aménagement public (travaux publics, construction, développement durable), une composante nécessaire de tout projet de développement économique porté par les pouvoirs publics, politiques et privés. Dans le même temps, le transport exceptionnel est chaque jour confronté à des difficultés qui s'accumulent et entravent son activité et, par là même, entravent les projets, activités et développement de l'outil économique local, régional et national. Ces questions sont traitées au sein de cette CNS.

- Ex. de réalisation : travail en cours auprès des pouvoirs publics pour simplifier sur le plan administratif les convois exceptionnels.

Président : Jérôme PASDELOUP



LA CNS LOGISTIQUE URBAINE

Elle s'inscrit dans un contexte de plein essor de la logistique urbaine et des livraisons du dernier kilomètre, avec l'émergence de nouveaux enjeux pour les transporteurs. Cette commission, ouverte à l'ensemble des adhérents FNTR traite de problématiques telles que les ZFE, le foncier, la livraison, la QVT, l'avitaillement, la logistique urbaine responsable...

Présidente : Nathalie LE CHEVALIER



LA CNS EUROPE ET INTERNATIONAL

À Paris et au bureau permanent à Bruxelles, la FNTR suit l'évolution des dossiers européens, internationaux et douaniers et travaille à influencer les décideurs pour une plus grande convergence des règles au sein de l'Union européenne, assurant ainsi une concurrence loyale entre opérateurs européens.

Président : Benjamin JOIGNEAUX (*lire l'interview p. 28-29*)

“ LA PRÉVENTION S’INSCRIT COMME UN LEVIER DE PERFORMANCE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE POUR LES ENTREPRISES ”

INTERVIEW

Julien TONNER

Ingénieur conseil de la Direction des risques professionnels de la CNAM



En mars dernier, a été lancé le site enroutepourlaprevention.pro, une plateforme d'information sur la prévention des risques professionnels du transport routier, de la logistique et du déménagement. Julien Tonner, ingénieur conseil de la Direction des risques professionnels de la CNAM (Caisse Nationale de l'Assurance Maladie), également partie prenante, nous évoque les enjeux et bonnes pratiques associées au risque routier.

FNTRmag : Pourquoi la prévention du risque routier est-elle si centrale dans l'activité du transport routier de marchandises (TRM) et pourquoi était-il essentiel de commencer par ce risque ?

Julien Tonner : Dans les travaux menés qui ont abouti à la convention signée dans le secteur, nous avons constaté que la branche transport était mécaniquement exposée au risque routier professionnel du fait de son activité. Les accidents routiers n'arrivent pas souvent mais ils peuvent être très graves

avec des conséquences importantes pour l'entreprise. La prévention est donc un enjeu majeur, et en questionnant les modalités de déplacement à travers leur plan d'action de prévention du risque routier, les entreprises ouvrent une « fenêtre sur l'organisation du travail ». Elle permet ainsi d'aborder d'autres enjeux propres à l'entreprise, comme le chargement-déchargement et les manutentions, l'hygiène de vie ou les addictions. La prévention s'inscrit comme un levier de performance sociale et économique pour les entreprises.

La plateforme enroutepourlaprevention.pro est présentée comme un site de ressources et d'information pour la prévention des risques routiers professionnels du monde du transport routier et logistique. Comment s'inscrit-elle dans une démarche collective de la branche ?

J. T. : Cette plateforme est le fruit d'une démarche politique et collective. Elle concrétise la volonté de faire de la prévention un enjeu non concurrentiel dans la branche. Le site regroupe des informations issues de divers sites et productions des services de prévention. L'idée est que cela devienne un point d'entrée unique pour la branche, en offrant toute la visibilité nécessaire sur la thématique du risque routier.

La genèse du projet repose sur une convention, engagée sur la base de travaux statistiques conjoints entre l'ONISR (sécurité routière), l'Assurance Maladie Risques Professionnels (régime général) et la MSA (Mutualité Sociale Agricole), sous l'égide de la DGT (Direction Générale du Travail). Cette convention a donc permis à la branche de s'entendre sur les actions prioritaires à mettre en œuvre pour prévenir ce risque particulier. Au-delà du site, cette formalisation illustre la volonté politique de la branche d'agir sur la prévention du risque routier, en transformant l'engagement et les préoccupations en action de prévention/sensibilisation visant à améliorer la situation pour l'ensemble des entreprises de transport.

A-t-on des chiffres sur les accidents du travail liés au risque routier dans le secteur ?

J. T. : Nous disposons de chiffres provenant de la santé publique (sécurité routière) et de l'Assurance maladie risques professionnels. L'assurance maladie suit les accidents du travail, les accidents de trajet et les maladies professionnelles. En termes de distribution des circonstances d'accidents du travail,

sur 1000 accidents, environ 5 sont liés au risque routier. C'est un chiffre qui peut paraître bas par rapport à d'autres causes comme les chutes (environ 10 sur 1000). Cependant, le risque routier est caractérisé par sa gravité. C'est-à-dire qu'il arrive peu souvent mais les accidents sont souvent graves.

Justement, comment mesure-t-on la gravité des accidents, hormis les fatals ?

J. T. : La gravité des accidents du travail est mesurée notamment par le nombre de jours d'arrêt ou par une incapacité partielle permanente (IPP), c'est-à-dire ce qui laisse du handicap. Ces séquelles ont un impact durable sur l'activité des salariés. De plus, l'âge moyen des salariés évolue à la hausse, ce qui peut aggraver les conséquences d'un accident et augmenter la durée des arrêts. Si les accidents du travail ont un coût financier supporté par les entreprises via la tarification ATMP, les accidents de trajet sont mutualisés et supportés par l'ensemble des entreprises. La prévention est essentielle pour réduire la gravité des accidents et améliorer la situation des entreprises tant du point individuel que collectif.



L'idéal en prévention est de supprimer le risque.



Vous mentionnez que la prévention du risque routier ouvre la voie à d'autres enjeux. Concrètement, quels autres risques la branche doit-elle aborder ?

J. T. : Effectivement, la prévention du risque routier permet d'aborder d'autres enjeux propres à l'entreprise. Au-delà de l'organisation du travail, l'hygiène de vie et les addictions liées à la conduite, la démarche collective initiée avec le risque routier a vocation à être capitalisée et étendue à d'autres risques professionnels. Les prochaines étapes envisagées pour la branche concernent notamment les risques liés à la manutention et aux chutes. Il s'agit des risques de troubles musculosquelettiques (TMS) comme les lombalgies, ou des chutes de cabine, de plateau ou de plain-pied.

La transformation du monde du transport, avec par exemple le développement du multi-adressage sur le territoire national au détriment du transport international, a entraîné une augmentation de la manutention. Ces risques, bien qu'individuellement moins graves que les accidents routiers très lourds, sont plus fréquents et génèrent un absentéisme important dans les entreprises.



Au-delà des simples consignes, comment la prévention peut-elle être efficace face aux réalités complexes du travail des conducteurs ?

J. T. : Il y a une hiérarchie en prévention. La consigne, comme la règle des trois points d'appui pour monter ou descendre d'une cabine, représente le niveau de prévention le plus bas. Sa limite est qu'elle n'empêche pas les accidents globalement, sauf si elle est appliquée. Surtout, elle ne doit pas s'opposer à la réalité du travail. Demander à un salarié de respecter les limites de vitesse en milieu urbain, tout en lui fixant une tournée avec un grand nombre de livraisons espacées crée un conflit, par exemple. La réalité de la tâche l'amène à ne pas respecter la consigne de vitesse pour pouvoir finir son travail. Le sujet de la prévention est précisément d'identifier ces écarts entre la consigne et le travail réel.

Mais les risques existeront toujours ?

J. T. : L'idéal en prévention est de supprimer le risque lié au déplacement trajet domicile-travail pour certains employés. Quand ce n'est pas possible, il faut travailler sur l'organisation du travail adaptée et les équipements. Il est aussi important de rappeler que d'autres salariés de l'entreprise, au-delà des conducteurs (administratifs, commerciaux), sont exposés au risque routier, notamment lors des trajets domicile-travail ou des déplacements professionnels. Pour les trajets domicile-travail, l'employeur ne peut pas imposer le mode de transport (absence de lien de subordination pour ce risque), mais il peut faciliter et inciter à de bonnes pratiques.





TRANSPORT ET LOGISTIQUE COMMENT L'IA REDÉFINIT L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Au-delà des innovations techniques, l'intelligence artificielle amorce une transformation profonde du travail dans le transport et la logistique. AKANEA, éditeur de logiciels dédiés aux professionnels de la supply chain, intègre progressivement ces technologies dans ses solutions, avec une ambition claire : réconcilier productivité et qualité de vie au travail.



DES AGENTS INTELLIGENTS AU SERVICE DES EXPLOITANTS

Les nouvelles générations d'IA permettent désormais de créer des agents intelligents capables d'analyser des situations complexes, de proposer des solutions adaptées et d'agir de manière autonome. Cette évolution redéfinit le quotidien des exploitants et gestionnaires de transport, en leur apportant des assistants numériques capables de structurer l'information et de prendre en charge une partie des tâches répétitives.

Dans ALL ROADS, la nouvelle gamme TMS d'AKANEA, l'IA facilite le quotidien des exploitants : pré-remplissage intelligent des commandes, intégration automatisée des mails, détection d'informations clés dans les échanges. L'objectif est de recentrer l'exploitant sur des décisions à forte valeur ajoutée, en allégeant la charge administrative et en réduisant les erreurs.

ETHIQUE ET SÉCURITÉ DES DONNÉES

Cette révolution pour les professionnels de la supply chain s'accompagne d'une attention particulière à l'éthique. Le Groupe ISAGRI, maison mère d'AKANEA, veille à protéger les données des utilisateurs : leur consentement est toujours demandé, l'usage des données est expliqué clairement et les risques de biais sont surveillés de près.

À travers l'intégration progressive de l'IA, AKANEA et le Groupe ISAGRI proposent ainsi une vision équilibrée de l'innovation : libérer l'humain des tâches répétitives pour lui permettre de se recentrer sur des missions à plus forte valeur ajoutée. Cette approche s'inscrit dans un enjeu plus large : renforcer l'attractivité des métiers du transport, en offrant aux professionnels des outils modernes, plus ergonomiques et connectés.

L'intelligence artificielle devient un véritable levier pour accompagner la performance des entreprises du transport, tout en mettant l'humain au centre des évolutions technologiques.

À PROPOS D'AKANEA

Editeur de logiciels métiers depuis 1983, AKANEA conçoit et déploie des solutions logicielles de gestion à destination des professionnels de la Supply Chain pour augmenter leurs performances opérationnelles.

Avec plus de 1 500 clients et 25 000 utilisateurs finaux, AKANEA se distingue par la richesse fonctionnelle de ses solutions innovantes, sa maîtrise technologique et sa capacité à équiper aussi bien la très petite entreprise que des grands groupes internationaux.

AKANEA compte plus de 300 collaborateurs répartis sur 4 sites principaux en France (Lyon, Toulouse, Marseille, Lorient). AKANEA est également présent internationalement à travers son réseau de distributeurs.

LE FIPU

UNE AIDE POUR FINANCER SES ACTIONS DE PRÉVENTION



Le FIPU (Fonds d'Investissement pour la Prévention de l'Usure) aide les entreprises dans le financement d'actions dans la prévention des risques ergonomiques. Illustration avec Bernard Energies, entreprise adhérente de la FNTR située dans le Pas-de-Calais (62) qui a investi dans un dispositif de bâchage électrique pour ses bennes.

Les entreprises sont de plus en plus sensibilisées à la prévention des risques professionnelles, notamment les troubles musculosquelettiques (TMS). Dans le secteur du transport, outre les risques routiers (voir notre article p.16-18), les salariés peuvent aussi être exposés à des accidents corporels liés à de mauvais gestes ou manipulation. Ainsi l'entreprise Bernard Energies, spécialisée dans le transport en bennes à Autingues (62) a souhaité améliorer son dispositif de bâchage dans le souci d'améliorer les conditions de travail de ses conducteurs.

Habituellement, des filets sont apposés au-dessus de la benne pour éviter toute projection de matière transportée sur la route. Lors de sa mise en place ou de son retrait, le conducteur installe un filet ou une bâche en la déroulant sur la largeur de la benne. Pour ce faire, il doit monter sur une passerelle en tête de remorque et effectuer des mouvements de rotation des membres supérieurs. Bernard Energies a donc retenu un système motorisé et automatique, manœuvrable depuis le sol directement au moyen d'une télécommande. Coût de la solution : plus de 70 000 euros pour équiper ses 17 bennes.

Subvention de 25 000 euros

Le transporteur a réalisé cet investissement sans savoir qu'il pouvait potentiellement être soutenu dans sa démarche par la Carsat qui gère l'enveloppe du FIPU. Accompagnée par la FNTR,

l'entreprise a pu demander une subvention. Au final, elle a reçu 25 000 euros de participation de la Carsat, ce qui ramenait sa dépense à 45 000 euros.

Grâce à la nouvelle solution technique, Bernard Energies a diminué largement les risques. Désormais, le conducteur n'a plus à monter sur la plateforme en tête de remorque, ce qui aura pour effet de limiter voire supprimer son exposition aux risques TMS, en particulier au niveau des épaules lors des séquences de montée/descente de cette plateforme. Le dispositif motorisé permet, quant à lui, de supprimer tous les gestes de rotation en force des membres supérieurs lorsque le conducteur déroule la bâche ou le filet. Enfin, la manipulation par télécommande depuis le sol supprime totalement le risque de chute de hauteur du conducteur qui n'a plus à monter sur la plateforme, voire sur la remorque en cas de blocage.

FOCUS SUR LE FIPU

L'objectif est de permettre aux entreprises de réduire l'exposition aux risques liés à des contraintes physiques par la prévention de trois facteurs de risques ergonomiques :

- les manutentions manuelles de charges ;
- les postures pénibles définies comme positions forcées des articulations ;
- les vibrations mécaniques.

Toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, ont accès au FIPU, Fonds d'Investissement pour la Prévention de l'Usure dont le dispositif s'arrêtera au 31 décembre 2026. Toutefois, elles doivent répondre aux conditions édictées par la CNAM (qui gère les CARSAT) définissant les solutions (diagnostics de situation, accompagnement, matériel, formation) éligibles au financement qui peut monter à hauteur de 70%.

Les entreprises peuvent réaliser leur démarche seules ou, pour les adhérentes, être appuyée par la FNTR.

En savoir plus :

- Net-entreprises.fr (compte AT-MP), les dossiers sont instruits par le réseau de caisses régionales (Carsat, Cramif, CGSS, CSS).
- CNAM Risques professionnels 3679 (service gratuit + prix de l'appel)





samsara

INTERVIEW

Jérôme BAMY,
Responsable Commercial Mid Market France chez Samsara



Pouvez-vous nous présenter Samsara et son rôle dans le transport routier ?

Jérôme Bamy : Samsara est une entreprise technologique spécialisée dans la gestion de flottes connectées. Nous offrons des solutions IoT (caméras, dispositifs télématiques...) qui permettent aux transporteurs d'optimiser la

sécurité, la performance et la durabilité de leurs opérations. Grâce à nos outils, les entreprises de transport suivent en temps réel les véhicules, la conduite des chauffeurs et l'utilisation des ressources, facilitant ainsi la prise de décisions éclairées pour répondre aux défis réglementaires et technologiques du secteur.

Comment Samsara améliore-t-elle la sécurité des conducteurs et des véhicules ?

Jérôme Bamy : C'est une priorité pour nous. Nos outils permettent de suivre le comportement des conducteurs, comme les freinages brusques ou les accélérations rapides, et d'identifier les problèmes mécaniques en amont. En analysant ces données, les entreprises peuvent adapter les comportements de conduite et prévenir les accidents, réduisant ainsi les risques liés à la sécurité routière.

En matière de performance, comment Samsara aide-t-elle à optimiser la consommation de carburant ?

Jérôme Bamy : L'optimisation de la consommation de carburant est essentielle pour nos clients. En suivant en temps réel la consommation et les comportements de conduite, nous aidons les transporteurs à détecter les mauvaises pratiques et à encourager une conduite plus économique. Nos clients

réalisent ainsi des économies significatives sur leur facture de carburant.

Comment Samsara accompagne-t-elle les transporteurs dans l'électrification des flottes ?

Jérôme Bamy : Avec la réglementation européenne « Fit for 55 » visant à réduire les émissions de CO2, Samsara aide les transporteurs à adopter des véhicules électriques. Nous offrons des solutions pour suivre l'autonomie, gérer les cycles de charge et optimiser l'utilisation des véhicules électriques, facilitant ainsi la transition vers une flotte plus verte tout en maintenant la continuité des opérations.

Quels sont, selon vous, les principaux défis des transporteurs, en matière de recrutement ?

Jérôme Bamy : Le secteur fait face à une pénurie de chauffeurs qualifiés, ce qui crée des pressions. Samsara facilite la gestion des chauffeurs grâce à des outils permettant de suivre leur activité et d'évaluer leur performance, tout en simplifiant les tâches administratives liées à la conformité.

Quels conseils donneriez-vous aux transporteurs pour rester compétitifs ?

Jérôme Bamy : Adopter des technologies qui permettent d'améliorer la gestion des coûts, la sécurité et l'efficacité des flottes. La digitalisation est incontournable et investir dans des solutions innovantes permet de répondre aux défis réglementaires tout en assurant la durabilité et la performance des entreprises.



DÉCARBONATION DES TRANSPORTS DANS L'UE

LA FNTR AUDITIONNÉE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE



Le 28 avril, la FNTR a été auditionnée par la députée Marietta Karamanli, rapporteure sur la décarbonation des transports au sein de l'Union européenne pour la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale. Dans le cadre de travaux qui aboutiront avant l'été à la présentation en commission d'un rapport d'information.

Cette audition a permis à la FNTR, représentée par Erwan Celerier, délégué aux Affaires techniques, à l'Environnement et à l'Innovation et Isabelle Maître, déléguée permanente à Bruxelles de la FNTR, d'exposer les réalités et défis du secteur du transport routier dans la transition énergétique.

Ils ont ainsi défendu des positions clés de la fédération en faveur :

- **d'une décarbonation pragmatique et juste.** La FNTR a rappelé l'engagement de longue date des transporteurs en faveur de la transition énergétique tout en soulignant la nécessité d'une approche pragmatique, durable et juste prenant en considération les difficultés que rencontrent les entreprises de transport.
- **d'une nécessité d'agir** de manière complémentaire au verdissement des flottes et le verdissement du fret :

- **Le verdissement des flottes** : il est crucial de s'appuyer sur un mix énergétique décarboné, au regard de la diversité des usages des transporteurs ;
- **Le verdissement du fret** : la décarbonation nécessite d'agir sur d'autres leviers : optimisation des chargements des véhicules, report modal, massification (importance de publier le rapport réalisé en 2023 par l'IGEDD (Autorité environnementale, *NDLR*) et d'organiser une expérimentation en France afin d'évaluer objectivement leurs avantages et limites avant toute décision), amélioration de l'aérodynamisme des véhicules...

- **de mécanismes d'accompagnement nécessaires** pour faciliter la transition vers des technologies propres. En raison du différentiel actuel du coût total de possession entre les poids lourds thermiques et électriques, les mécanismes d'accompagnement (fiche d'opérations standardisées, suramortissement fiscal, aide à venir pour l'installation de bornes de recharge au dépôt) revêtent un rôle stratégique pour atteindre les objectifs européens de neutralité carbone.

Toutefois, ces mécanismes d'aides demeurent à ce stade insuffisants pour couvrir l'intégralité des surcoûts liés à cette transition.

- **des infrastructures de recharge**, un enjeu crucial. La FNTR a insisté sur l'importance d'un maillage suffisant en bornes de recharge de forte puissance, compatibles avec la réglementation afférente aux temps de repos des conducteurs. Une application uniforme des règles au niveau européen est essentielle pour éviter les disparités régionales.

Par ailleurs, la FNTR a mis en garde sur les effets attendus liés à la création de l'ETS2, notamment l'impact potentiel de ces mesures sur les prix de vente des énergies et leur répercussion sur les transporteurs.

La FNTR a aussi alerté sur le risque liée à la suppression envisagée des ZFE dans le cadre du projet de loi « Simplification de la vie économique ». La fin des ZFE pourrait être pénalisante pour les professionnels qui ont déjà investi dans des solutions propres. Un effort vertueux de la part des transporteurs qui risquent de se transformer en désavantage concurrentielle.

AMBITION FRANCE TRANSPORTS, UNE CONCERTATION NATIONALE POUR FINANCER LES MOBILITÉS DE DEMAIN

La conférence interministérielle sur le financement des infrastructures de transports a ouvert le 5 mai, à Marseille. Ambition France Transports doit se poursuivre jusqu'à la mi-juillet et vise à tracer une perspective stratégique à horizon 20 ans en rassemblant les parties prenantes du monde des transports. La FNTR participe à l'atelier « Report modal et transport de marchandises ».



Philippe Tabarot, Ministre chargé des Transports, le 5 mai à l'ouverture de la conférence à Marseille

DECARBONATION

Announced by the Prime Minister, the interministerial conference on the financing of transport infrastructures sets the bases of a sustainable, equitable and oriented towards the future. Ambition France Transports was launched on May 5 in Marseille, presided by Dominique Bussereau, former Minister of Transport, and must be pursued until the summer.

This large national concertation brings together the stakeholders of the transport world (collectivities, operators, users, companies and representatives of civil society...) and rests on a cycle of four thematic workshops: regional and metropolitan express services, the future of road mobility, the transport of passengers and the transport of goods (seen through the prism of multimodal).

The decarbonation of road transport of goods (TRM) is among the major subjects addressed with its multiple challenges: reduction of gas emissions, reorganization of logistics, investments in road infrastructure adapted, financing of the energy transition of the sector...

The FNTR is involved in the workshop 4 « Report modal and transport of goods », dedicated

to the strengthening of the competitiveness of road freight, road and river, and to the electrification of road transport of goods. The workshop brings together experts, professional federations, public bodies and companies. The FNTR, as well as other professional organizations, were auditioned in the framework of the workshop 2 dedicated to the financing of road infrastructure. The Federation reminds that it is necessary to rely on a mix of energies to respond to different uses and specificities of the sector.

The final objective of the conference is ambitious: to build, by the summer, a financing roadmap, capable of accompanying the transition of mobility in all territories, while responding to economic and ecological requirements.

As road transport of goods remains an essential economic actor in France, it is important to take into account the difficulties of economic companies in the sector. Adding regional taxes cannot be a solution to finance the transition of the sector. The Federation will not accept the idea of a new eco-tax and the law must be understood, other ways must be envisaged.

INDICATEUR CLIMAT

UN NOUVEL OUTIL

POUR ANTICIPER L'AVENIR

Pour accompagner les entreprises dans leur transition vers un modèle plus durable, la Banque de France propose un Indicateur Climat, un instrument gratuit et indépendant pour évaluer leur impact et anticiper les risques climatiques.



Face aux défis climatiques et aux nouvelles exigences réglementaires, les entreprises du transport doivent repenser leur stratégie. Entre la réduction des émissions de CO₂ et l'adaptation aux aléas climatiques, la transition est un défi de taille.

Pour les aider à y voir plus clair, la Banque de France, mandatée par le Comité du Financement de la Transition Écologique et le législateur, a développé l'Indicateur Climat.

Cet instrument est mis à disposition des entreprises de plus de 1,5 M€ de chiffre d'affaires. Son objectif pour les entreprises : mesurer leur trajectoire d'émissions de gaz à effet de serre et évaluer leur exposition aux risques climatiques. Cette évaluation repose sur des données scientifiques alignées sur l'Accord de Paris et une méthodologie rigoureuse.

Grâce à une collecte directe et limitée d'informations quantitatives et qualitatives, les entreprises obtiennent un diagnos-

tic précis, leur permettant d'identifier les leviers de décarbonation qu'elles peuvent choisir d'activer.

Cartographie des risques climatiques

Dans un secteur où la pression des financeurs, des clients et des régulateurs s'intensifie, prouver son engagement climatique devient un avantage concurrentiel. Potentiellement diffusable avec l'accord de l'entreprise et de la Banque de France, l'Indicateur Climat facilite la communication avec les parties prenantes et renforce la crédibilité des entreprises engagées dans une démarche de transition. Il peut également jouer un rôle clé dans l'accès aux financements, en apportant aux investisseurs une vision claire et structurée de la stratégie climatique de l'entreprise.

Outre l'évaluation des émissions, la Banque de France proposera dès cette année une cartographie des risques climatiques accessible en ligne via l'Espace Dirigeant, espace en ligne proposé à toutes les entreprises par la Banque de France. Ce service gratuit permettra aux entreprises de visualiser leur exposition aux aléas climatiques (températures extrêmes, précipitations, tempêtes...) selon différents scénarios de réchauffement. Une aide précieuse pour anticiper les impacts sur les infrastructures et l'exploitation.

Gratuit et conçu pour s'adapter aux réalités du terrain, l'Indicateur Climat représente une opportunité pour les entreprises du transport soucieuses de préparer leur avenir. Avec un déploiement progressif à plus de 20 000 entreprises d'ici 2027, cet outil pourrait devenir un standard pour évaluer et structurer la transition écologique du secteur. Ne pas s'y intéresser, c'est prendre le risque de subir la transition plutôt que de la maîtriser.

L'INDICATEUR CLIMAT COUVRE LES DEUX DIMENSIONS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

TRANSITION VERS UNE ÉCONOMIE BAS-CARBONE

Indicateur climat de **transition**
(en cours de déploiement)



Évaluation de la maturité de la
stratégie de l'entreprise
(**indice de maturité**)



Évaluation de la trajectoire de la
décarbonation

ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Indicateur(s) climat d'**adaptation**
(2026-27)



Évaluation de la maturité de la
stratégie de l'entreprise
(**indice de maturité**)



Évaluation de l'exposition aux
aléas climatiques



En complément, un service
sur l'Espace dirigeant de la
Banque de France

Information en ligne des
entreprises sur l'évolution des
aléas climatiques

Pour toutes les entreprises
(fin 2025)



Téléchargez l'application FNTR !

dédiée aux adhérents



Scannez le QR code
pour télécharger l'application



LES CHIFFRES CLÉS

DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

Pour une cartographie chiffrée du secteur, voici quelques chiffres pour comprendre ce qu'il représente dans l'économie.

ENTREPRISES ET SALARIÉS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

4%

de conductrices
seulement dans
l'Union européenne

97%

des entreprises adhérentes
de la FNTR sont des
TPE-PME

52 084

entreprises actives en
France en 2022 (hors
messagerie)

44 ans

âge moyen des
conducteurs
en France

443 000

salariés dans le secteur
transport-logistique
en 2023



+65%

de croissance des
volumes transportés
entre 1990 et 2022

89,3%

des biens sont
transportés par la route
en France en 2024

624 938

véhicules dans le parc
du transport routier en
France en 2024



233 000

postes de conducteurs non
pourvus dans l'UE en 2023

-9,12%

d'émissions de CO2
équivalent depuis 2011
(30,7 Mt -> 27,9 Mt)





À BRUXELLES, J'AI COMPRIS QUE DERRIÈRE CHAQUE TEXTE, CHAQUE ORIENTATION, IL Y A UN TRAVAIL DE CONVICTION ET D'INFLUENCE



INTERVIEW

Benjamin JOIGNEAUX

Président de la Commission Europe et internationale de la FNTR et dirigeant des transports Joigneaux

La présidente de la Commission Europe et internationale de la FNTR, Florence Dupasquier, étant devenue présidente de la Fédération à l'automne dernier, un successeur devait lui être trouvé ! Désormais, c'est Benjamin Joigneaux, à la tête des transports Joigneaux, situés près de Valenciennes (59), qui occupe la fonction. Il nous partage sa vision des enjeux des dossiers européens.

FNTRmag : Les objectifs européens de décarbonation représentent un défi majeur pour les transporteurs. Quels sont, selon vous, les obstacles mais aussi les solutions à mettre en place pour les accompagner ?

Benjamin Joigneaux : Il est important de mentionner tout d'abord que la profession est pleinement engagée dans la décarbonation du transport routier de marchandises notamment dans la perspective de la neutralité carbone qu'il faudra atteindre en 2050.

Cette transition doit cependant s'effectuer de manière plus juste, plus pragmatique mais également plus durable. Il est important de considérer les effets que la transition peut avoir pour les entreprises notamment en matière sociales et économiques. C'est par exemple le cas concernant le prix d'acquisition d'un poids lourds électrique qui est actuellement 3 fois plus coûteux qu'un véhicule thermique. Il faut promouvoir la complémentarité du mix énergétique pour répondre aux différents usages et permettre l'accélération de la décarbonation sans idéologie et sans opposer les solutions.



Qu'en est-il du côté des infrastructures ?

B. J. : Nous sommes loin du compte en termes de mise en place de bornes de recharge qui est un aspect primordial dans le développement de la technologie électrique au sein des flottes du TRM.

La transition énergétique doit se faire en collaboration avec tous les acteurs concernés, c'est-à-dire les constructeurs, les énergéticiens, les institutions locales et européennes mais aussi l'ensemble de la supply chain avec nos clients chargeurs.

Le Paquet Mobilité, adopté en 2020, a pour objectif d'harmoniser les règles sociales et économiques du secteur en Europe mais sa mise en

place s'avère être compliquée. Quelles solutions envisageables pourraient permettre une bonne application du Paquet Mobilité dans le futur ?

B. J. : En effet, ce Paquet Mobilité s'avère aujourd'hui essentiel pour renforcer la lutte contre le dumping social, des conditions de concurrence loyale, améliorer les conditions de travail des conducteurs et une meilleure application de la législation européenne.

Cependant, il est vrai que sa bonne application laisse à désirer. Ainsi, pour rendre le Paquet Mobilité réellement effectif, la FNTR demande notamment à ce que le nombre de contrôles soit intensifié, de qualité et de même envergure dans chaque État Membre. Pour ce faire, il faut instaurer une meilleure approche méthodologique en renforçant les connaissances des processus de contrôles de chaque État et promouvoir le partage d'informations. La coopération entre les autorités nationales et européennes de contrôle est centrale pour soutenir la bonne application des textes de manière harmonisée dans l'Union des 27.

Je regrette également la décision de la cour de justice de l'UE d'annuler la disposition obligeant le retour du véhicule toutes les 8 semaines dans son pays d'établissement. L'obligation de retour est essentielle pour garantir des conditions de travail bonnes et équitables aux entreprises de transport routier et à leurs conducteurs en Europe, pour lutter contre les pratiques de « pavillon de complaisance » et pour établir un bon équilibre entre les textes législatifs du Paquet Mobilité liés entre eux. Il faudra ainsi que la Commission européenne présente le plus rapidement une proposition législative pour réintégrer cette disposition.

La FNTR compte parmi ses adhérents environ 80% de PME comme celle que vous dirigez. Quels sont, selon vous, les principaux défis de ces PME aujourd'hui ?

B. J. : Parmi les principaux obstacles, je peux évoquer les objectifs climatiques ambitieux – peut-être un peu trop – de l'UE. En effet, et comme évoqué auparavant, l'acquisition de véhicules alternatifs représentent des investissements et des coûts élevés pour les PME, pouvant mettre sous pression les entrepreneurs qui disposent de moyens financiers limités. Irréalisable dans un contexte économique et fiscal instable et sans visibilité, où la pression tarifaire et la concurrence dérégulée de certains acteurs mettent à mal les trésoreries et la compétitivité de nos PME.

Enfin, la pénurie de conducteurs et l'attractivité du métier de conducteurs représentent un enjeu réel pour le futur du sec-

teur. La pénurie pourrait atteindre 745 000 postes de conducteurs non pourvus en 2028 en Europe. C'est pourquoi le métier doit devenir plus attractif. Cela peut se faire à travers différents leviers : développer des perspectives d'évolution, accompagner les transitions professionnelles et les carrières longues, offrir de meilleures conditions d'accueil chez les clients et proposer des parkings sûrs et sécurisés.

Vous connaissez bien Bruxelles puisque vous y avez étudié et commencé votre carrière. Que gardez-vous de votre expérience dans la capitale européenne ?

B. J. : Bruxelles occupe une place particulière dans mon parcours. C'est là que j'y ai fini mes études, commencé ma carrière et découvert toute la complexité du projet européen. Travailler au sein des institutions européennes sur des dossiers liés à l'industrie ou à l'innovation a été une expérience fondatrice. J'y ai compris que derrière chaque texte, chaque orientation, il y a un travail de conviction et d'influence.

Être plongé dans ce processus m'a donné une conscience aiguë de la nécessité d'être acteur de la défense de nos intérêts. Dans le secteur du TRM, cette nécessité est vitale : notre activité, essentielle à l'économie européenne, est souvent au carrefour de choix politiques majeurs. C'est tout le sens du travail que nous menons avec Isabelle Maître, déléguée permanente à Bruxelles et à travers notre Bureau Commun, qui rassemble le BGL (fédération allemande des transporteurs), la NLA (Nordic Logistics Association) et la FNTR pour parler d'une seule voix et peser sur les décisions.

Quel est votre vœu pour le futur ?

B. J. : Aujourd'hui, je suis convaincu qu'une nouvelle génération d'entrepreneurs du transport européen doit émerger. Au-delà des liens déjà établis, je souhaite renforcer les alliances avec nos homologues allemands et nordiques. Nous partageons une vision commune : défendre un modèle de transport responsable, innovant et compétitif. Ensemble, nous pouvons peser davantage dans les débats européens et contribuer à une Europe différente qui respecte nos entreprises, qui valorise son industrie logistique tout en affirmant sa souveraineté économique.



SCANNEZ CE QR CODE
Retrouver l'intégralité de cette interview sur fntr.fr

AU CŒUR DE BRUXELLES

AVEC VIRGINIE FLAVIO,

PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION FORMATION DE LA FNTR

Depuis un an, Virginie Flavio, directrice générale des Transports Flavio à Nice (06), est à la tête de la commission Formation de la FNTR. Femme engagée, elle est aussi investie dans les actions régionales de son territoire qu'au national, au titre de ses différents mandats. Au printemps, elle s'est rendu dans la capitale de l'Union européenne. Elle nous raconte sous forme de carnet de route ses rendez-vous et ses impressions.

Jour 1 RDV à l'IRU et à l'ETF



C'est mon premier déplacement majeur en tant que présidente de Commission. Ces rencontres à Bruxelles sont importantes pour moi, elles se tiennent dans le cadre de l'évolution de la Directive européenne de formation des conducteurs. Je retrouve Célia Prudent, déléguée à l'Emploi et la Formation de la FNTR avec qui je travaille en étroite collaboration, et Isabelle Maître, déléguée permanente de la FNTR à Bruxelles qui y défend au quotidien les dossiers européens du secteur au plus près des institutions européennes.

Mes premiers rendez-vous ont lieu avec les partenaires sociaux européens. Je commence par Oleg Kamberski de l'IRU, l'Union internationale des Transports Routiers dont la FNTR est membre actif pour la France. Avec ce représentant européen des employeurs du transport, j'ai partagé mes convictions sur le potentiel d'attractivité du secteur. J'ai défendu l'idée d'une meilleure valorisation des compétences professionnelles dans la Directive européenne de formation. C'est ce texte qui régit actuellement la formation obligatoire initiale et continue des conducteurs professionnels au sein

des États membres. En France, sa transposition est matérialisée par les dispositifs FIMO et FCO.

Plus tard, j'ai été reçue par Cristina Tilling de l'ETF, l'organisation syndicale européenne des employés du transport. J'ai réitéré mes propos et rappelé que la qualification des conducteurs reste un enjeu majeur pour la compétitivité économique des transporteurs Français. L'obligation d'une mise à jour de la formation obligatoire axée sur l'accélération des évolutions du secteur a été proposée. La qualité de cette formation réglementaire concourt non seulement à l'attractivité du secteur mais aussi à la fidélisation des professionnels. Elle se doit d'offrir des gages de qualification, de sécurité et de qualité de vie au travail dans le cadre des parcours professionnels des conducteurs.





Jour 2

Au plus près des institutions européennes

Au programme, une rencontre avec Laurent Castillo au **Parlement européen**. Il est député de la commission TRAN (Transports). Notre échange a été riche et étayé par ses nombreuses questions. En tant que présidente de la Commission formation et dirigeante de PME, j'ai pu partager mon expérience de femme de terrain. J'ai de nouveau expliqué la nécessité de réhabiliter la formation obligatoire des conducteurs en termes d'attractivité, notamment vis-à-vis des jeunes, et aussi d'efficacité professionnelle. J'ai souligné l'affaiblissement des connaissances concernant la conduite au moment où il faudrait, compte tenu des évolutions techniques et environnementales, renforcer la technicité de la formation.

Ensuite, à la **Commission européenne**, face à Claire Depré, Cheffe d'unité Sécurité routière, j'ai aussi prôné le remplacement des matières de formation par des compétences professionnelles, plus proches des attentes de la profession.

La qualité de cette formation réglementaire participe autant à l'attractivité du secteur qu'à la fidélisation des professionnels. Elle se doit d'offrir des gages de qualification, de sécurité et de qualité de vie au travail dans le cadre des parcours professionnels des conducteurs.

Ce rendez-vous était également important car c'est de la Commission européenne que partiront les prochaines propositions de modification du texte européen.

Mon déplacement s'est achevé avec la satisfaction



de g. à dr. : Célia Prudent, déléguée à l'Emploi et la Formation de la FNTR, Virgine Flavio, Présidente de la commission à l'Emploi et la Formation et Isabelle Maître, déléguée permanente à Bruxelles.

d'avoir porté la voix de la FNTR auprès des décideurs européens ainsi que nos partenaires de l'IRU et d'ETF. Le travail de la fédération va se poursuivre à Paris et à Bruxelles, en lien avec les différents acteurs nationaux comme européens, parties prenantes à l'évolution nécessaire de la directive européenne. L'eurodéputé Laurent Castillo a même accepté de venir à Nice visiter mon entreprise. Il est vraiment important que nos élus du Parlement européen puissent comprendre l'activité d'une entreprise de transport sur le terrain.

COMMENT SE PRÉMUNIR DES CYBERATTQUES ?

À l'heure où les entreprises dépendent toujours plus du numérique, la cybersécurité est devenue un enjeu stratégique. Une attaque peut paralyser une activité en quelques heures. Pourtant, de nombreux incidents pourraient être évités avec des gestes simples, une organisation rigoureuse et une bonne dose de prévention. Voici les bons réflexes à adopter, proposé par l'éditeur TMS Dashdoc, pour ne pas laisser de porte ouverte aux cybercriminels.

Renforcez votre sécurité informatique



- **Installez un firewall** : il filtre les données entrantes et sortantes.
- **Utilisez un antivirus à jour** : pour détecter les fichiers malveillants.
- **Chiffrez vos données sensibles** (ex : BitLocker sur Windows).
- **Sauvegardes régulières et multiples** : privilégiez le cloud aux équipements "sur site".

Mots de passe : soyez intransigeant !

- Longueur, complexité, et **double authentification** sont indispensables.
- Utilisez un **gestionnaire de mots de passe** pour stocker en toute sécurité.
- Exemple de mot de passe fort : UneVodka-MartiniMél
angéeAuShakerPasALaCuillère2025€



Sécurisez vos équipements connectés



- Attention aux **imprimantes, téléphones et disques partagés**.
- Protégez votre **réseau WiFi** avec des mots de passe solides et un accès limité.

Formez vos équipes

- Sensibilisez-les aux **risques du phishing** et de l'usurpation d'identité.
- Adoptez une **politique de mots de passe** et une charte de sécurité.
- Partagez le **plan de continuité et de reprise d'activité** en cas d'incident.



COMMENT REAGIR

EN CAS D'ATTAQUES ?



Premiers réflexes

1. **Alertez le RSSI** et/ou l'équipe informatique.
2. **Isolez les systèmes attaqués** pour limiter la propagation.
3. Constituez **une équipe de crise** (IT, RH, finance, com...).
4. **Tenez un registre** des événements.
5. **Préservez les preuves** (logs, fichiers, captures).
Ne payez jamais la rançon : rien ne garantit que vos données seront rendues.

Piloter la gestion de crise

6. Activez votre **plan de continuité** d'activité.
7. Déclarez le sinistre à votre **assureur**, alertez votre **banque**.
8. Déposez **plainte** auprès des autorités.
9. **Identifiez l'origine** de l'attaque et son étendue.
10. **Notifiez la CNIL** dans les 72h en cas de données personnelles touchées.
11. **Communiquez clairement** auprès des parties prenantes (interne et externe).



Sortir de la crise

- Redémarrez vos systèmes **progressivement**, après correction des failles.
- **Analysez l'attaque** pour en tirer des leçons.
- **Accompagnez vos équipes** : le stress post-attaque est réel.

Des ressources gratuites existent

cybermalveillance.gouv.fr
cnil.fr
Police-gendarmerie : 17

Dashdoc.com

POINTS A RETENIR



Face aux cybermenaces, les entreprises n'ont plus le choix : il faut passer à l'action. Une bonne cybersécurité repose sur trois piliers : la prévention, la réaction rapide et la sensibilisation. Car au-delà des outils techniques, c'est souvent l'humain qui reste le maillon faible... ou la meilleure défense. Voici ce qu'il faut garder en tête pour renforcer durablement votre sécurité numérique.

- **90 % des attaques** sont dues à une erreur humaine : la sensibilisation est clé.
- Le **RSSI** (Responsable Sécurité des Systèmes d'information), souvent le dirigeant, est responsable de la sécurité : il a une obligation de **moyens**, pas de résultats.
- Un **plan de reprise** et de **communication de crise** est aussi essentiel que les outils techniques.

LA FNTR AQUITAINE SE RENFORCE

La FNTR prend en main son développement syndical. Objectifs : booster sa représentativité, proposer des services adaptés aux adhérents, convaincre les professionnels de s'engager et les fidéliser. La FNTR Aquitaine accueille ainsi depuis peu un chargé de développement.



Olivier Hiceb (à gauche), Délégué régional FNTR Aquitaine et Maxime Barat, chargé de développement.

LE POTENTIEL EN
TERMES D'ADHÉSION
EST TRÈS CONSÉQUENT

Depuis deux ans, le réseau de syndicats de la FNTR s'étoffe avec l'arrivée de chargés de développement. Leurs missions majeures : rencontrer des entreprises pour leur proposer des services adaptés, les convaincre de s'engager et fidéliser les adhérents afin de booster la représentativité de la fédération. Maxime Barat, à la FNTR Aquitaine, compte parmi ces nouvelles recrues.

« Je suis arrivé en février dernier. Mon rôle principal ici est de développer le nombre d'adhérents. Avec l'appui d'Olivier Hiceb, le délégué régional, j'ai pu rapidement ga-

agner en compétences. En effet, l'univers du transport routier m'était jusqu'alors inconnu ! Il m'a donc accompagné sur la majorité des rendez-vous pour commencer », raconte Maxime.

L'équipe fonctionne plutôt bien puisque chacun se complète. De nouvelles adhésions ont même déjà pu être conclues. « Nous avons pu rencontrer des typologies de société et des profils d'entrepreneurs très variés, ce qui dans l'idée est très important pour la fédération » ajoute le chargé de développement. Cette proactivité au niveau du travail de terrain s'avère

aussi bénéfique puisqu'elle permet de renforcer la présence du syndicat en région.

« De très belles perspectives s'offrent à nous en Aquitaine, assure Maxime Barat, le potentiel en termes d'adhésion est très conséquent ». Un travail de fond est à réaliser afin d'atteindre les objectifs et de rester le premier syndicat professionnel du transport routier. Sur un territoire marqué par une forte présence des organisations professionnelles, l'équipe va de l'avant et s'engage pour développer son réseau de transporteurs.



Assistance PL sur toute l'Europe !

- 10 000 dossiers PL traités/an
- + de 2 000 partenaires fiables (du dépanneur au garage réparateur pour couvrir toutes les demandes)
- Un taux de dépannage de 89 %

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA LOIRE

UNE RENCONTRE CONSTRUCTIVE AU SERVICE DU TRANSPORT RESPONSABLE

Lors de l'Assemblée générale de la Loire, tenu le 15 mai dernier, les adhérents ont pu faire le point sur l'activité du secteur et les dossiers de la fédération avec le président de la FNTR Loire, Jean-Pierre Grangeon, le secrétaire général César Namysl et Erwan Poumeroulie, responsable des Affaires juridiques et sociales de la FNTR. Également présent, Philippe Kiehl, directeur de la Banque de France Loire, est intervenu sur la dette française et la cotation de nos entreprises.



Jean-Pierre Grangeon, président de la FNTR Loire : « Il est essentiel que nous soyons et restions unis surtout dans les moments difficiles, cette fédération nous permet ces moments d'échanges et elle nous permet de faire entendre aussi nos voix aux services de l'État pour défendre nos intérêts communs ».

Le point d'orgue de la journée fût la signature de la Charte Santé Sécurité du Transport Routier (2STR) avec le Préfet de la Loire, Alexandre Rochatte. César Namysl a ainsi souligné qu'« une signature, un engagement qui est pris au niveau national doit être pris au niveau local par les entreprises. Nous avons donc décliné la signature de la charte de la sécurité nationale directement en local dans le département de la Loire ».



Alexandre Rochatte, Préfet de la Loire : « Les transporteurs sont des prescripteurs en matière de sécurité routière, quand on a des professionnels de la route qui s'engagent et qui disent qu'il faut faire attention, cela à un effet prescripteur pour les autres. Vous avez l'habitude de la route, vos conducteurs ont l'habitude de la route et c'est donc indispensable que nous puissions travailler sur cette sensibilisation avec vous ».

Nos camions édition 2025,
vous laissent le choix de :

DÉCARBONER
DÉCARBONER
DÉCARBONER

OU



CHAQUE GESTE COMPTE.

Chez Renault Trucks, nous croyons en chaque pas, qu'il soit petit ou grand, et nous sommes fiers de vous accompagner tout au long de ce chemin. Peu importe le geste que vous ferez et la vitesse à laquelle vous réduisez vos émissions de CO₂, en choisissant un véhicule de l'édition 2025, vous êtes un acteur engagé de la décarbonation.

Contactez-nous : [renault-trucks.fr](https://www.renault-trucks.fr)



**RENAULT
TRUCKS**

HELLO, GOODBYE

La vie d'une fédération, ce sont des femmes et des hommes qui la composent. Des collaboratrices et des collaborateurs auxquels nous sommes attachés qui arrivent et parfois, nous quittons pour d'autres aventures.

Parmi les nouveaux collaborateurs des derniers mois, nous saluons l'arrivée de Sandra Panet, secrétaire générale de la FNTR Centre-Val de Loire, Vincent Parinaud, secrétaire général de la FNTR Alpes-Maritimes et Var, Maxime Faure, secrétaire général de la FNTR Rhône-Isère, Sylvie Palma, chargée de développement à la FNTR Occitanie-Pyrénées, Maxime Barrat chargé de développement à la FNTR Aquitaine, Nathan Hervé, chargé de développement à la FNTR Pays de la Loire et Quentin Muckensturm, webmaster de la FNTR nationale.



Quentin Muckensturm



Sandra Panet

et souhaitons une bonne route à...

Henry Charléty, chargé de mission à Bruxelles et Pauline Martin, déléguée régionale Île-de-France et une excellente retraite à :

Béatrice Macqueron, secrétaire générale de la Drôme Ardèche, Chantal Vincent, secrétaire générale de la FNTR Provence-Alpes, Béatrice Lupano, secrétaire générale de la FNTR Alpes-Maritimes et Didier Durand, chargé de développement de la FNTR Centre-Val de Loire.



Pauline Martin



Béatrice Macqueron et Chantal Vincent



Henry Charléty

79^{ÈME} CONGRÈS DE LA FNTR

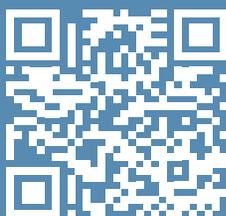
8 OCTOBRE 2025
Au Beffroi de Montrouge

Rebo



ndir

Inscription au congrès
en scannant le QR code



Ou rendez-vous sur le site :
congres.fntr.fr





TRANSPORTS DE SAVIGNEUX

UNE ENTREPRISE AUDACIEUSE, ANCRÉE SUR LE TERRITOIRE STÉPHANOIS

Depuis plus d'une quinzaine d'années, Jérémy Grandouiller, trace sa route à Savigneux, près de Saint-Etienne (42). Il dirige son entreprise, TDS, spécialisée dans le transport de matières dangereuses, en conciliant la place de l'humain, l'engagement environnemental et l'innovation logistique pour se développer.



Visionnez notre
reportage chez TDS

Ni héritier, ni repreneur, Jérémy Grandouiller a bâti seul sa petite entreprise qu'il fait rayonner près de Saint-Etienne (42). Après un BTS Transport et une dizaine d'années d'expérience au sein de plusieurs transporteurs puis chez un chargeur stéphanois, le jeune homme s'est lancé dans sa propre aventure. « *L'envie de créer mon entreprise me trottait dans la tête depuis longtemps* », raconte-t-il. De la motivation, du courage et un brin de folie plus tard, le voilà, en 2008, avec trois camions pour démarrer les Transports De Savigneux (TDS).

Dix-sept ans plus tard, il aligne une flotte d'une trentaine de véhicules et compte 42 collaborateurs. « *L'évolution a été constante* », explique le dirigeant. Bien qu'implanté dans une région dont il n'est pas originaire, il a su conquérir son territoire grâce à une approche résolument pragmatique et humaine du transport routier.

L'entreprise est spécialisée dans le transport de marchandises en lots et demi-lot, avec une expertise particulière dans les produits dangereux, soumis à la réglementation ADR. La flexibilité et la réactivité de TDS font également partie des marqueurs de l'entreprise, qui opère à la fois au niveau national et régional.

Loin de se contenter de répondre aux exigences classiques du secteur, TDS s'est dotée d'équipements rares dans la profession. Station de lavage autonome fonctionnant à l'eau de pluie recyclée, installation de panneaux photovoltaïques couvrant 2 200 m², boucle locale d'autoconsommation partagée... L'entreprise est en pointe sur les sujets énergétiques.

LA BELLE HISTOIRE

« Nous revendons l'énergie non utilisée aux entreprises voisines », indique le dirigeant. Un projet innovant, pionnier dans la région, qui reflète une volonté forte de limiter l'impact environnemental tout en créant des synergies locales.

À cela s'ajoute un garage interne pour entretenir les véhicules hors garantie, optimisant coûts et flexibilité, ainsi que la gestion des pneumatiques en interne. Une stratégie d'indépendance assumée.

Qualité de vie au travail

« Tous les transporteurs ont les mêmes camions, les mêmes clients, les mêmes tarifs. Ce qui fait la différence, c'est le conducteur », affirme Jérémy Grandouiller. Chez TDS, la qualité de vie au travail est au cœur des préoccupations. Bâtiments pensés pour la sécurité et le confort, climatiseurs de nuit dans les cabines, vélos électriques à disposition : tout est pensé pour fidéliser et valoriser les collaborateurs. Résultat ? Une équipe stable et investie, qui partage les valeurs de l'entreprise.

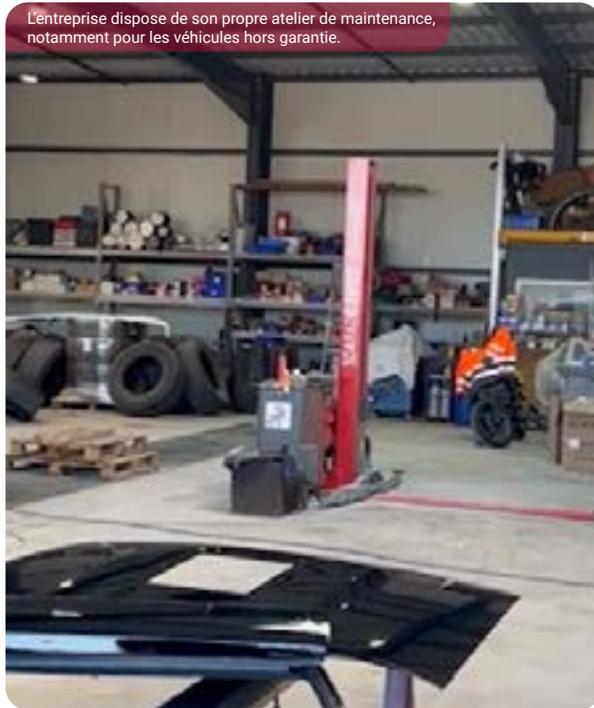
À sa création en 2008, TDS a démarré avec trois camions que Jérémy Grandouiller a conservés.



Pour couronner l'ensemble des actions menées, ancré dans une logique de durabilité, des ruches ont été installées sur le site de l'entreprise. Ce choix personnel dépasse bien l'aspect ludique pour le gérant. « Je pense que c'est important aujourd'hui de montrer que l'on peut avoir un impact positif sur nos activités », assure-t-il. La production de miel locale s'avère modeste mais symbolique, et est parfois offerte aux clients.

Jérémy Grandouiller reste un dirigeant très proche du terrain. « Je suis quelqu'un d'accessible, avec la porte du bureau toujours ouverte », sourit-il. Sa plus grande fierté ? « Être parti de zéro, sans être " fils de " et avoir gagné la reconnaissance de [ses] pairs. » Il garde pourtant la tête froide face à un contexte économique tendu. « Le plus grand défi aujourd'hui, c'est de convaincre nos partenaires bancaires de continuer à nous accompagner », affirme-t-il. Et malgré tout, il continue à croire en l'entrepreneuriat : « Il faut y aller. Même si c'est dur d'entreprendre en France, on a besoin de gens qui osent. »

L'entreprise dispose de son propre atelier de maintenance, notamment pour les véhicules hors garantie.



Jérémy Grandouiller,
gérant de TDS



Grâce à ses panneaux photovoltaïques, TDS peut redistribuer l'énergie non utilisée aux entreprises voisines.



Les femmes dans le transport à l'honneur 🧑‍💻 🚚

À l'occasion de la Journée internationale des droits des femmes, le 8 mars dernier, la FNTR a mis en lumière quelques professionnelles du secteur. Elles livrent leur témoignage en vidéo sur leur passion du transport, leur métier et leurs compétences, un secteur ouvert à toutes et tous !



VOIR VIDEO 1



VOIR VIDEO 2



Le transport routier entre de bonnes mains avec la nouvelle génération 🚚

On les avait croisés dans le FNTRmag #02. Lucie et Timéo, élèves de la filière conducteur du Lycée Hippolyte Carnot à Roanne (42), ont été choisis par l'IRU, l'Union internationale du transport routier, pour parler de leur choix dans le transport.

Leur parcours montre l'importance d'une bonne formation professionnelle pour assurer une carrière solide dans le secteur. De la maîtrise de la sécurité routière à l'exploitation des véhicules et à la logistique, les élèves acquièrent une expérience terrain grâce à l'alternance et ont hâte d'appliquer leurs compétences.



POST DE L'IRU



La visite marquante du chantier d'électrification de l'A10 ⚡

L'autoroute électrique suscite bien de l'intérêt : quel succès pour le post LinkedIn de notre Délégué aux Affaires Techniques, à l'Environnement et à l'Innovation de la FNTR, Erwan Celerier, sur sa visite du chantier d'électrification de l'A10, à Angervilliers (Essonne), en mars dernier. Cette expérimentation, en première mondiale, doit se tenir de juin jusqu'à la fin de l'année. Elle explore le potentiel des autoroutes électriques grâce à un système d'induction innovant.



LIRE LE POST

GORRIAS

G R E E P C



ENTRETIEN PRÉDICTIF | CONNECTIVITÉ | PERTE FINANCIÈRE

À partir de

1 990 € HT
/mois*

Offre sur 36 mois
300 000 km

Actros L

1845 LS 4x2

Ces loyers comprennent les prestations et/ou les assurances accessoires et facultatives suivantes: **ContratService** : MB Complete avec MB Uptime **Assurance** : Perte Financière **Garantie Perte Financière « GAP24-DTFS »** souscrite par Daimler Trucks Financial Services, contrat d'assurance collectif facultatif N° 61.013.843, auprès de BALOISE SACHVERSICHERUNG AG, dont le siège est situé à Basler St. 4, PO box 1145, 61281 Bad Homburg v.d.H., Allemagne, par l'intermédiaire de MARSH SAS, société de courtage d'assurance, RCS 572 174 415 et immatriculé à l'ORIAS sous le N° 07 001 037, dont le siège social est : Tour Ariane, 5 place des Pyramides, 92800 Puteaux. **ContratService** souscrit auprès de Daimler Truck France, RCS 841 619 307, dont le siège social est situé 7, avenue Nicéphore Niépce, 78180 Montigny-Le Bretonneux.

Cette simulation en Service Leasing (Produit Location Longue Durée) proposée par Daimler Truck Financial Services est valable jusqu'au 30/06/2025 et n'est pas une offre de financement. Elle pourra le devenir après acceptation du dossier par Daimler Truck Financial Services France S.A. Exemple de loyer pour un Mercedes-Benz Actros L 1845 LS 4x2 blanc Arctique, avec carénage latéral, aérodynamique, chauffage additionnel, climatiseur automatique, déflecteur à air réglable et déflecteurs latéraux, pare-chocs peints, système de navigation, PSM de 2e génération (hors option (s) additionnelle(s)).



www.gorrias.fr



groupe.gorrias@gorrias.eu





FALAIZE
ÉNERGIES
ALTERNATIVES
FIOUL83

VOUS HÉSITEZ ENCORE ?

Optez pour le B100 :
une énergie propre
et performante



LES AVANTAGES



80 % de réduction des
particules fines



60 % de réduction
de CO2



Biodégradable



98 % de COLZA de qualité
supérieure



Mise à disposition d'une cuve



Conversion de la
flotte captive rapide



Plus économique



04 94 35 10 34

www.falaizeenergiesalternatives.fr