

AU SOMMAIRE**01 · Actualités**

- Assemblée Générale de l'USTA
- Crise des carburants : les exigences de la FNTR
- Aides carburant : le décret est publié, mais l'urgence demeure

02 · Social

- Ouverture annuelle de négociation salariale de branche en transports routiers de marchandises
- La notion d'accident du travail
- Apprentissage dans le transport : évolution des niveaux de prise en charge applicables au 1er septembre 2026
- Le non-respect par l'employeur des préconisations du médecin du travail crée un préjudice automatique pour le salarié
- Perte de la carte conducteur : l'inertie du salarié sanctionnée
- Non-désignation de conducteur : la parole en dernier revient au prévenu ou à son avocat

03 · Réglementation

- L'arrêté TMD de nouveau modifié
- Création d'un nouveau délit routier lié à la consommation de substances réduisant la vigilance au volant

04 · Économie

- Répercussion de la variation du surcoût « gazole » (exemple)
- TRM – Indices énergie – France métropolitaine
- Historique des indices gazole bimensuels

05 · Voyageurs

- Nouvelle bonification des aides CEE pour l'acquisition d'autocars et autobus électriques
- L'entretien de parcours professionnel – Mise à disposition d'une note sur le nouveau dispositif
- Aides carburant pour le TRV
- Loi Ripost : les mesures relatives au transport public routier de voyageurs

06 · Europe

- Budget 2028-2034 de l'UE : les sujets à retenir pour les transporteurs

**01 · Actualités****INFO****Assemblée Générale de l'USTA**

Notre Assemblée Générale a été un beau moment de rencontres et d'échanges, et elle n'aurait pas été possible sans vous !

Merci à nos chefs d'entreprises pour leur forte participation : 109 convives réunis ! Votre mobilisation est un signe fort de la vitalité de notre profession dans les Ardennes.

Un merci tout particulier à Florence BERTHELOT pour sa proximité avec nos adhérents, son écoute, son professionnalisme et son soutien au département.



Florence BERTHELOT lors de l'Assemblée Générale 2026

La FNTR Ardennes remercie chaleureusement les 19 partenaires qui ont répondu présents et contribué à la réussite de cette soirée.



Merci à nos partenaires !

Journal d'informations régionales économiques et juridiques depuis 1992

ÉDITO

ENTREPRISES

HOMMES ET CHIFFRES

INVITÉS / ENTRETIENS

ANNONCES LÉGALES

ENTREPRISES

Éco-taxe et prix des carburants : les transporteurs inquiets

Transport. À l’occasion de la visite de la déléguée nationale, Florence Berthelot, Patrick Labory président de la FNTR et de la FNTV des Ardennes est revenu sur les actions de ses organismes et sur les défis économiques auxquels doivent faire face les adhérents.

Lecture 3 min
Portager :

Publié le 30 septembre 2026
Pascal Remy

Devant un parterre de professionnels, le président ardennais a bien sûr évoqué la pression sur les trésoreries des entreprises de transport due à la « grosse flambée des prix du carburant et au retard pris dans les décrets d'applications des mesures de soutien que devait prendre le gouvernement pour les mois de juin, juillet et août, lesquelles se font toujours attendre quatre mois plus tard ».

Saluant la présence de Florence Berthelot, la déléguée générale nationale de la FNTR, Patrick Labory a souligné les craintes qui pesaient sur l'emploi local qui a « déjà souffert de certaines défaillances dont celle de Ziegler à Mouzon qui

Christelle Manesse, la secrétaire générale de la FNTR des Ardennes, Patrick Labory, le président, et Florence Berthelot, la déléguée générale de la FNTR. (Crédits : DR)

Crise des carburants : les exigences de la FNTR

Réunies ce lundi 28 septembre à la demande de la Présidente de la FNTR, Florence Dupasquier, les Instances de la FNTR ont dressé un constat sans appel : le désespoir gagne les entreprises de transport routier de marchandises confrontées à la flambée des coûts du carburant. Cette crise fragilise profondément les trésoreries des entreprises et menace l'activité d'un secteur qui fait tourner l'économie française.

Les Instances ont confirmé et précisé les demandes déjà formulées par la FNTR :

➡ Renforcer l'indexation des coûts énergétiques par la loi : portée par la FNTR depuis plus de vingt ans et indispensable à l'équilibre économique des contrats de transport, elle doit être simplifiée afin de tendre vers l'application d'un seul indice de référence par énergie utilisée, correspondant au mois en cours, pour assurer une répercussion plus rapide et plus transparente des variations de prix.

La FNTR demande au Gouvernement d'intégrer sans délai l'amendement qu'elle porte depuis plusieurs mois sur ce sujet et dont la pertinence est aujourd'hui reconnue.

➡ Renforcer les contrôles de la DGCCRF sur l'indexation carburant et les délais de paiement et les assortir, si nécessaire, de sanctions administratives. Alors que les pouvoirs publics renvoient régulièrement le secteur vers l'indexation des coûts énergétiques, la FNTR demande une transparence complète sur l'application réelle de la loi : combien de contrôles ont été réalisés, combien de mises en demeure ont été adressées et combien de sanctions ont été prononcées ? Les transporteurs sont en droit d'en connaître les résultats.

➡ Prolonger les aides destinées aux entreprises de transport routier de marchandises, qui demeurent exclues des prorogations accordées à d'autres secteurs. Plus de quatre mois après les premières annonces gouvernementales, la FNTR demande l'ouverture rapide de la plateforme dédiée aux aides de juin, juillet et août, ainsi que le versement sans délai des aides d'avril et de mai encore dues à un nombre important d'entreprises. Conçues pour répondre à une situation d'urgence, ces aides perdent leur portée lorsqu'elles sont versées tardivement et placent les entreprises qui les attendent dans une situation économique encore plus critique.

Au-delà de ces demandes déjà formulées, les Instances de la FNTR souhaitent que le Gouvernement prenne une mesure supplémentaire : une baisse significative et temporaire des taxes sur les carburants professionnels pendant toute la durée de la crise. Le différentiel de prix avec l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne, qui tient uniquement au niveau des taxes, pénalise directement la compétitivité des entreprises françaises.

De nombreuses entreprises, confrontées à une crise qui se prolonge sans réponses à la hauteur de leurs difficultés, sont au bord du gouffre. La FNTR alerte : si ce désespoir devait rester sans réponse, il pourrait se transformer en manifestations de colère. Les Instances demandent donc au Gouvernement d'apporter des réponses concrètes d'ici à la mi-octobre. À défaut, une nouvelle consultation des entreprises sera engagée pour décider d'actions plus fortes afin de faire entendre la voix des entreprises.

La DGITM nous informe que le guichet de dépôt des demandes d'aides au titre de la période 3 sera ouvert dans la journée du lundi 5 octobre et jusqu'au 9 novembre prochain, à minuit.

Aides carburant : le décret est publié, mais l'urgence demeure

Le décret relatif au troisième dispositif exceptionnel d'aides carburant couvrant la période de juin à août 2026 a enfin été publié.

Cette publication intègre une évolution importante portée par la profession : la prise en compte du résultat courant avant impôt (RCAI) pour l'accès aux aides les plus significatives, un critère plus fidèle à la réalité économique des entreprises de transport.

La FNTR a demandé dès ce matin que la plateforme de dépôt des demandes de l'ASP soit ouverte dans les meilleurs délais afin que les entreprises puissent effectivement bénéficier des aides annoncées.

La FNTR demande :

- ➡ le versement rapide des aides dues au titre des mois de juin, juillet et août ;
- ➡ le règlement des aides encore attendues pour avril et mai ;
- ➡ le renforcement et l'application effective des mécanismes d'indexation carburant ;
- ➡ des contrôles renforcés de la DGCCRF ;
- ➡ l'adaptation et la prolongation des dispositifs de soutien au secteur.

Alors que les pouvoirs publics continuent de renvoyer le secteur vers les mécanismes d'indexation carburant, nous poursuivons nos signalements auprès de la DGCCRF.

Les entreprises n'attendent plus de nouvelles annonces. Elles attendent des décisions concrètes, des délais respectés et la reconnaissance du rôle essentiel qu'elles jouent chaque jour pour l'économie française.



02 • Social

SOCIAL

Ouverture annuelle de négociation salariale de branche en transports routiers de marchandises

La première réunion de négociations salariales en TRM s'est tenue le 17 septembre 2026, dans un climat globalement serein et respectueux, malgré des divergences entre partenaires sociaux. Pour rappel, cette négociation annuelle de branche est une obligation légale d'ordre public : il s'agit d'une obligation de recherche loyale d'accords salariaux, et non d'une obligation de résultat.

Elle s'inscrit dans un contexte marqué par une situation économique délicate et un climat politique incertain, deux négociations consécutives sans accord (le dernier accord salarial en TRM date d'octobre 2023), la revalorisation du SMIC de +2,41 % au 1er juin 2026 qui a fortement impacté les grilles conventionnelles, une nouvelle revalorisation attendue au 1er janvier 2027, ainsi que la finalisation par l'État d'un cadre juridique permettant de sanctionner les entreprises des branches durablement en dessous du SMIC.

Propositions des organisations patronales :

- FNTR, appuyée par OTRE : revalorisation des minima conventionnels de +2,9 % en linéaire, avec application au 1er janvier. Malgré une faible marge de manœuvre, cette proposition pourrait évoluer. Elle tient compte du SMIC au 1er juin et d'une revalorisation au 1er janvier 2027 estimée à au moins 1 %. Les demandes annexes des syndicats ont été examinées avec sérieux, mais le contexte actuel ne permet pas d'y répondre favorablement dans le cadre de cette négociation.
- Union TLF : revalorisation de +2,4 %, soit 1,8 % pour rattraper les bas de grille et 0,6 % pour anticiper la hausse du SMIC au 1er janvier 2027.

L'ensemble des organisations syndicales a jugé la proposition FNTR/OTRE respectueuse, plusieurs d'entre elles relevant positivement qu'elle ne soit pas unitaire, mais l'a considérée comme sensiblement insuffisante au regard du contexte subi par les salariés. FO, la CFTC et la CGT ont estimé inacceptable qu'elle couvre à la fois 2026 et 2027

; les organisations patronales ont rappelé leur volonté d'anticiper la hausse du SMIC au 1er janvier, sans pouvoir s'engager par avance à une nouvelle négociation au 1er semestre 2027. Les syndicats ont demandé un nouvel examen des demandes annexes.

Sur les conditions de travail, FO a alerté sur les conditions dégradées cet été, lors des canicules successives, pour les conducteurs comme pour les personnels sédentaires (agents de quai). La FNTR a indiqué poursuivre ses actions auprès de l'État (chargement-déchargement, conditions d'accueil chez les clients) et avoir élaboré deux projets d'accords de branche sur la prévention des risques professionnels, en cas d'intempérie et de manière plus globale, qu'elle souhaite discuter avec les syndicats de salariés.

✚ À retenir

Prochaines réunions de négociation : 13 octobre 2026 et 3 novembre 2026.

Source : Réunion de négociation salariale de branche TRM du 17/09/2026

SOCIAL

La notion d'accident du travail

Selon l'article L411-1 du Code de la sécurité sociale, l'accident du travail est celui qui survient « par le fait ou à l'occasion du travail » à toute personne salariée. Il suppose un fait générateur matériellement vérifiable, un dommage qui en résulte et la soudaineté du fait ou du dommage. Le fait peut être objectif (lésion corporelle) ou subjectif (choc psychologique après une altercation avec un client ou un supérieur, par exemple).

Un accident survenu en dehors du temps de travail peut-il être qualifié d'accident du travail ?

Pour la Cour de cassation, le salarié est au temps et au lieu de travail dès lors qu'il est soumis à l'autorité et à la surveillance de son employeur. Un accident survenu hors des heures de travail peut donc être professionnel, s'il présente un lien, même indirect, avec l'activité. Le lieu de travail s'entend de plus en plus largement : c'est l'ensemble des lieux où l'employeur exerce son contrôle.

Le salarié en mission victime d'un accident, lors d'un acte professionnel comme d'un acte de la vie courante, bénéficie d'une présomption d'accident du travail. L'employeur ou la caisse ne peut la renverser qu'en prouvant que la mission avait été interrompue pour un motif personnel.

Un accident survenu lors d'une situation de télétravail peut-il être qualifié d'accident du travail ?

Oui. Le tribunal judiciaire de Clermont-Ferrand (13 août 2026) a reconnu comme accident du travail la brûlure causée par la cigarette électronique personnelle d'un salarié pendant une réunion en visio. L'accident étant survenu au temps et au lieu de travail, la présomption d'imputabilité s'appliquait, même si l'usage de la cigarette électronique était proscrit en réunion dans les locaux de l'entreprise.

Illustration jurisprudentielle de la tendance à définir extensivement la notion d'accident du travail

L'accident survenu lors d'un séminaire est en principe un accident du travail, même pendant une journée « libre » ou une activité personnelle. La Cour de cassation l'a jugé pour un accident de ski survenu lors d'un moment de détente (Cass., 21 juin 2018).

Quelles sont les conséquences de la qualification d'accident du travail pour une entreprise ?

Selon le nombre et la gravité des accidents, l'entreprise peut :

- être confrontée à des problématiques humaines en interne ;
- voir sa responsabilité juridique engagée (civile, pénale ou en droit de la sécurité sociale) ;

- voir son taux de cotisation AT-MP augmenté (en tarification collective comme individuelle).

Source : Fiche technique n° 447 – Social, 22/09/2026

SOCIAL

Apprentissage dans le transport : évolution des niveaux de prise en charge applicables au 1er septembre 2026

Un décret du 29 août 2026 fixe les niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage applicables à compter du 1er septembre 2026.

Lorsque France compétences identifie des contrats d'apprentissage dont le niveau de prise en charge n'a pas été déterminé, elle invite la branche professionnelle concernée, par tout moyen donnant date certaine à la réception de cette demande, à le déterminer (C. trav, art. D. 6332-79).

À ce titre, un décret du 29 août 2026 fixe les valeurs de carence des niveaux de prise en charge des contrats d'apprentissage conclus à compter du 1er septembre 2026.

Les plafonds de prise en charge sont les suivants :

- pour un conducteur de transport en commun sur route : 12 254 € ;
- pour un exploitant régulateur en transport routier de voyageurs : 11 000 € ;
- pour un conducteur du transport routier de marchandises sur tous véhicules : 13 344 € ;
- pour un conducteur du transport routier de marchandises sur porteur : 17 310 €.

Source : D. n° 2026-832, 29 août 2026, JO 30 août

JURISPRUDENCE

Le non-respect par l'employeur des préconisations du médecin du travail crée un préjudice automatique pour le salarié

Dans un arrêt de principe du 9 septembre 2026, la Cour de cassation admet un nouveau cas d'indemnisation automatique au profit du salarié : le non-respect par l'employeur des préconisations du médecin du travail.

En droit commun de la responsabilité, celui qui réclame une indemnisation doit prouver un dommage, un préjudice et un lien de causalité. En droit du travail, la jurisprudence avait d'abord dégagé la théorie du préjudice nécessaire (tout manquement de l'employeur ouvrait droit à réparation), avant de la tempérer au cas par cas : certaines situations dispensent le salarié de prouver son préjudice (ex. : dépassement des durées maximales de travail), d'autres non. Jusqu'ici, le non-respect des préconisations du médecin du travail relevait de cette seconde catégorie.

Par un revirement de jurisprudence, la Cour de cassation juge désormais que « le seul constat du non-respect par l'employeur des préconisations faites par le médecin du travail de mesures individuelles d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail, qui engendre inévitablement une atteinte à la sécurité et à la santé du salarié concerné, ouvre droit à réparation ». Le salarié n'a donc plus à démontrer l'existence d'un préjudice.

Pour la FNTR, l'arrêt soulève deux difficultés au regard des pouvoirs respectifs du juge et du législateur : sa rédaction peut laisser penser à un arrêt de règlement, théoriquement prohibé en droit français, et il revient au juge de fixer, sans disposition légale, des dérogations au droit commun de la responsabilité. Sur le fond, ce revirement n'est toutefois pas étonnant : il traduit la volonté de la Cour de renforcer la protection de la santé et de la sécurité des salariés, en s'appuyant explicitement sur le droit de l'Union européenne (directives de 1989).

✚ À retenir

Les préconisations du médecin du travail (aménagement, adaptation ou transformation du poste) doivent être strictement respectées : à défaut, le salarié peut obtenir réparation sans avoir à prouver un préjudice.

Source : *Cass. soc.*, 9 septembre 2026, pourvoi n° 25-11.901

JURISPRUDENCE

Perte de la carte conducteur : l'inertie du salarié sanctionnée

Dans un arrêt du 3 septembre 2026, la cour d'appel de Nancy a confirmé le bien-fondé du licenciement pour faute grave d'une salariée à laquelle l'employeur reprochait notamment son inertie pour récupérer sa nouvelle carte conducteur, malgré ses nombreuses relances.

Tout conducteur salarié, affecté à la conduite d'un véhicule soumis au règlement 561/2006 équipé d'un tachygraphe, doit détenir une carte conducteur en cours de validité et l'insérer dans l'appareil de contrôle afin d'enregistrer ses temps de conduite et de repos.

Les principales infractions en matière de temps de conduite et de repos proviennent de la réglementation européenne (Règl. UE n° 165/2014, 4 févr. 2014, JOUE 28 févr. 2014, n° L 60/1 ; Règl. CE no 561/2006, 15 mars 2006, JOUE 11 avr. 2006, no L 102). La répression des infractions – délit, contravention – est prévue par le Code des transports (C. transp., art. L. 3315-4 et s. ; C transp., art. R. 3315-9 et s.). L'entreprise veille à ce que les données soient téléchargées à partir de la carte conducteur (Règl. n° 561/2006, art. 10).

En cas de perte de la carte, le conducteur doit le signaler à l'employeur et demander son remplacement dans le délai de 7 jours (Règl. UE n°165/2014, art. 29§4). Il peut conduire sans carte pendant une période maximale de 15 jours, à condition d'en justifier (Règl. UE n° 165/2014, art. 29§5, par exemple, au moyen d'une déclaration de perte, ou de l'édition d'un ticket récapitulatif de l'activité).

Si les mesures ne sont pas prises pour faire cesser l'infraction, l'entreprise s'expose à de lourdes sanctions, notamment pénales (Cass. crim., 24 janv. 2023, n° 21-86.947, l'entreprise et son président déclarés coupables des infractions de transport routier sans insertion de la carte de conducteur dans le chronotachygraphe). Le Code des transports punit le fait de se livrer à un transport sans carte insérée dans le tachygraphe de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende (C. transp., art. L. 3315-5).

Dans cette affaire, l'employeur reprochait à une salariée, chauffeur-livreur, d'avoir dissimulé la perte de sa carte conducteur et de ne pas avoir fait preuve de diligence afin de récupérer sa nouvelle carte, malgré plusieurs relances (appel, mails), condition pourtant nécessaire à la reprise de son activité. L'employeur lui reprochait également d'avoir payé des frais de remorquage du véhicule de l'entreprise, tombé en panne d'essence.

Saisie du litige, la cour d'appel a confirmé le jugement ayant retenu la faute grave. Elle a estimé que son « inertie vis-à-vis de l'employeur » pour récupérer sa nouvelle carte était suffisamment établie, la salariée ne produisant aucun élément de nature à contredire les pièces versées au dossier. Elle a également relevé qu'elle avait manqué à son obligation de vérifier le niveau de carburant du véhicule.

Source : *Cour d'appel de Nancy, Chambre sociale, Section 2, Arrêt du 3 septembre 2026, Répertoire général n° 25/01847*

JURISPRUDENCE

Non-désignation de conducteur : la parole en dernier revient au prévenu ou à son avocat

À l'audience, le prévenu ou son avocat doit toujours avoir la parole en dernier. Le principe est rappelé par la Cour de cassation dans une décision du 8 septembre 2026.

Poursuivie pour dix infractions de non-désignation de conducteur, une société est déclarée coupable et condamnée par le tribunal de police à dix amendes de 675 €. Saisie de l'affaire, la cour d'appel d'Amiens confirme la déclaration de culpabilité mais ramène le montant de chacune des amendes à 375 €.

La société se pourvoit en cassation, faisant valoir que son avocat n'a pas eu la parole en dernier à l'audience, en violation des articles 460 et 513 du Code de procédure pénale.

La parole en dernier doit pouvoir être établie

La Cour de cassation rappelle qu'il résulte de ces textes que : « le prévenu ou son avocat doit toujours avoir la parole en dernier ».

Or, en l'espèce, elle constate que les énonciations de l'arrêt attaqué ne permettent pas d'établir que l'avocat de la société prévenue a pu reprendre la parole après les observations du ministère public, qui ont précédé la mise en délibéré.

Elle ajoute que les notes d'audience ne permettent pas davantage de s'en assurer, celles-ci étant dépourvues de force probante en l'absence de visa du président d'audience.

Dès lors, faute de pouvoir vérifier que l'avocat de la prévenue a effectivement eu la parole en dernier, la Haute juridiction censure l'arrêt de la cour d'appel d'Amiens (cassation et renvoi).

Source : *Cour de cassation, Chambre criminelle, Arrêt n° 942 du 8 septembre 2026, Pourvoi n° 26-80.075*



03 • Réglementation

INFO

L'arrêté TMD de nouveau modifié

La réglementation française des transports de marchandises dangereuses par voies terrestres a été retouchée par un arrêté du 3 septembre 2026.

L'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit arrêté TMD, a été modifié par un arrêté du 3 septembre 2026. Le nouveau texte apporte plusieurs modifications aux règles existantes.

Véhicules de moins de quatre roues

L'arrêté du 3 septembre 2026 prévoit que le transport de marchandises dangereuses réalisé au moyen de véhicules de moins de quatre roues ou n'excédant pas 25 km/h n'est autorisé que dans les cas d'exemptions prévus aux 1.1.3.4 (dispositions spéciales, emballage en quantité limitée ou exceptée) et 1.1.3.6 (quantités transportées par unité de transport) de l'ADR.

Les colis ne sont alors soumis qu'aux prescriptions relatives à l'emballage, à l'emploi de suremballages, au marquage et à l'étiquetage des colis prescrites aux 4.1, 5.1.2 et 5.2 ou aux chapitres 3.4 (quantités limitées) ou 3.5 (quantités exceptées) de l'ADR. En outre, les dispositions du chapitre 1.3 (formation du personnel) et de la section 7.5.4 (précautions relatives aux denrées alimentaires) doivent être respectées.

Le texte précise que l'usage des véhicules à deux ou trois roues est interdit pour le transport des marchandises dangereuses à haut risque suivantes : matières et objets explosibles (classe 1), gaz toxiques (classe 2) – à l'exclusion des aérosols –, liquides et matières explosibles désensibilisées (classes 2 et 3), matières toxiques (classe 6.1) et matières infectieuses (classe 6.2).

Chargement ou déchargement sur la voie publique

L'arrêté du 3 septembre 2026 introduit une nouvelle obligation en cas de chargement ou déchargement de colis contenant des marchandises dangereuses sur la voie publique.

Il prévoit que lors des opérations, le conducteur délimite et balise la zone d'intervention à l'aide d'un dispositif approprié (cônes, rubalise, etc.) afin d'éloigner et d'interdire la présence dans cette zone de toute personne étrangère.

Il précise, par ailleurs, que les matières et objets concernés par ces opérations de chargement, de déchargement ou de reprise de colis ne peuvent pas faire l'objet d'un dépôt préalable sur un emplacement public.

Le texte complète, en outre, la liste des matières dont le chargement ou la vidange en citerne est autorisé sur la voie publique en y ajoutant les numéros ONU 1202 et 1203 (carburant diesel), 1993 (liquide inflammable n.s.a.) et 3295 (hydrocarbures liquides n.s.a.).

On rappellera que, sauf dérogation préfectorale, le chargement ou le déchargement sur la voie publique de colis renfermant des matières dangereuses est interdit. Il en va de même du remplissage et de la vidange des citernes.

Immobilisation du véhicule

La catégorie de risque I regroupe les manquements les plus graves aux prescriptions réglementaires, susceptibles d'entraîner l'immobilisation du véhicule.

L'arrêté du 3 septembre 2026 y ajoute les deux manquements suivants :

- absence à bord d'un agent agréé de convoyage ;
- non-respect de l'interdiction de transport de marchandises dangereuses dans un véhicule de transport en commun de personnes.

Transport de déchets dangereux

Les prescriptions de l'appendice IV.11 de l'annexe IV qui réglementent spécifiquement le transport de certains déchets dangereux faisant l'objet d'une collecte auprès des déchetteries et à destination des sites de regroupement ou de prétraitement sont étendues aux déchets collectés auprès des centres techniques municipaux lorsque de tels déchets ont fait l'objet d'une activité de collecte sur la voie publique.

L'arrêté du 3 septembre 2026 exclut de ce régime les déchets relevant par ailleurs de dispositions spécifiques figurant dans l'ADR, notamment :

- les matières relevant des numéros ONU 1495 (chlorate de sodium) et 2067 (engrais au nitrate d'ammonium) ;
- les piles et batteries au lithium (n°s ONU 3090, 3091, 3480 ou 3481) ainsi que les accumulateurs au sodium ionique (n° ONU 3551 ou 3552) ;
- les accumulateurs électriques remplis d'électrolytes liquides acides (n° ONU 2794) ;
- les aérosols (n° ONU 1950) ;
- les peintures transportées sous couvert de la disposition spéciale 650 ;
- les matières et objets contaminés par de l'amiante non lié (n°s ONU 2212 et 2590) ;
- les emballages au rebut, vides, non nettoyés (n° ONU 3509).

Le texte retouche, par ailleurs, les règles d'emballage des déchets transportés sous ce régime.

Source : Arrêté du 3 septembre 2026 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») – A. 3 sept. 2026, NOR : TECP2619161A, JO 8 sept.

Création d'un nouveau délit routier lié à la consommation de substances réduisant la vigilance au volant

La loi du 18 août 2026 visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens, dite Ripost, a été publiée au Journal Officiel du 1er août. Elle comporte notamment un nouveau délit routier. Décryptage.

La création d'un nouveau délit routier concernant les substances altérant la vigilance lors de la conduite

La nouvelle loi instaure un délit pénal réprimant la conduite malgré l'usage ou la consommation manifeste de substances entraînant une altération de la vigilance. Ce nouveau délit est visé par les articles L237-1 à L237-4 du Code de la route.

Cette nouvelle infraction ne remplace aucune infraction existante mais s'y ajoute (autrement, restent évidemment en vigueur les délits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique et après usage de stupéfiants).

Le délit créé est applicable dans les situations suivantes :

- lorsque la personne se trouve en état d'ivresse manifeste ;
- lorsque la personne a manifestement fait usage de substances ou plantes classées comme produits stupéfiants ;
- lorsque la personne a volontairement consommé, de façon détournée ou excessive, une ou plusieurs substances psychoactives figurant sur une liste qui sera établie dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État.

Différence entre ce nouveau délit et les infractions déjà existantes en matière de produits stupéfiants

La caractérisation de ce délit ne repose ni sur une mesure effectuée au moyen d'un éthylomètre ni sur une analyse biologique, mais sur la constatation, par l'agent verbalisateur, de signes et de troubles du comportement du conducteur, voire sur les déclarations de ce dernier.

C'est une différence notable avec les infractions de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de produits stupéfiants.

Cette différence s'explique par le fait que l'objet de l'infraction créée n'est pas le même que celui des infractions existantes : il s'agit ici de pouvoir sanctionner pénalement la prise de produits qui n'entreraient pas dans le cadre de produits stupéfiants ou prohibés par une autre législation alors que ces produits altèrent significativement la vigilance au volant et constituent donc un danger pour les autres usagers de la route (même s'il n'est pas désigné, le protoxyde d'azote est visé par cette nouvelle réglementation au regard de sa dangerosité).

Les sanctions applicables

Le conducteur incriminé encourt une peine pouvant aller jusqu'à trois ans d'emprisonnement et 9 000 €, portée à cinq ans et 15 000 € lorsque l'infraction résulte du cumul d'un état d'ivresse manifeste avec l'usage manifeste de stupéfiants ou la consommation manifeste d'une substance psychoactive.

S'ajoutent des peines complémentaires qui diffèrent selon la nature de l'infraction :

- lorsqu'elle résulte uniquement d'un état d'ivresse manifeste, les peines complémentaires applicables sont celles prévues par l'article L234-2 du Code de la route en matière de conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Ce texte liste ainsi 8 peines complémentaires (qui vont d'amendes, à des travaux d'intérêt général à l'annulation du permis de conduire et la confiscation du véhicule) ;
- lorsqu'elle résulte de l'usage manifeste de stupéfiants ou de la consommation manifeste d'une substance psychoactive, ce sont celles prévues par l'article L235-1 du Code de la route en matière de conduite après usage

de stupéfiants. Là encore, cette disposition liste 8 peines complémentaires encourues.

Par ailleurs, lorsque l'état d'ivresse manifeste est cumulé avec l'une de ces deux dernières situations, la peine de confiscation du véhicule devient obligatoire.

Il convient également de relever que les mesures et sanctions administratives suivantes sont également applicables : immobilisation du véhicule, rétention immédiate du permis de conduire et retrait de six points du permis de conduire.

Source : LOI n°2026-798 du 18 août 2026 visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens (Ripost)

04 • Économie

INDICES CNR

Répercussion de la variation du surcoût « gazole » (exemple)

	Longue distance 40 T	Régional 40 T	Régional Porteurs
1. Point de départ/Période de référence	Décembre 2025	Décembre 2025	Décembre 2025
2. Période d'application de l'indice	Septembre 2026	Septembre 2026	Septembre 2026
3. Valeur indice CNR gazole professionnel point de départ	181.52	181.52	181.52
4. Valeur indice CNR gazole professionnel période courante	282.12	282.12	282.12
5. Part du poste Gazole dans le coût de revient 2026	20,9 %	19,2 %	16,3 %
6. Calcul	$((282.12/181.52) - 1) \times 20,9 \%$	$((282.12/181.52) - 1) \times 19,2 \%$	$((282.12/181.52) - 1) \times 16,3 \%$
Variation en % du prix de transport en bas de facture	11.5829	10.6408	9.0336

INDICES CNR

TRM – Indices énergie – France métropolitaine

Mois	Indice CNR gazole professionnel	Indice CNR gazole pro. < 7,5 t	Indice CNR carburant groupe froid	Prix gazole cuve (€/l)	Prix gazole pompe (€/l)
Août 2025	182,05	191,27	265,81	1,2752	1,3366
Sept. 2025	183,25	192,38	272,06	1,2916	1,3303
Oct. 2025	183,84	192,92	272,73	1,2965	1,3322
Nov. 2025	192,03	200,49	289,28	1,3450	1,3882
Déc. 2025	181,52	190,79	268,99	1,2687	1,3384
Janv. 2026	187,66	196,16	282,47	1,3218	1,3620
Févr. 2026	193,34	201,41	297,24	1,3547	1,3937
Mars 2026	248,08	251,94	393,85	1,7575	1,7224
Avril 2026	269,49	271,70	447,65	1,8340	1,8658
Mai 2026	250,00	253,71	415,43	1,6851	1,7675
Juin 2026	229,03	234,36	371,58	1,5524	1,6185
Juil. 2026	242,15	246,47	385,93	1,6818	1,7103
Août 2026	265,80	268,29	432,63	1,8097	1,8350
Sept. 2026	282,12	283,36	463,50	1,9233	-

Indices en base 100 : décembre 2000. Source : CNR

Historique des indices gazole bimensuels

Indices CNR gazole bimensuels	Indice CNR gazole professionnel (TRM)	Indice CNR gazole professionnel moins de 7,5 tonnes (TRM)	Indice CNR gazole professionnel TRV
1ère quinzaine mars 2026	237,97	242,60	147,52
2ème quinzaine mars 2026	258,19	261,28	161,48
1ère quinzaine avril 2026	275,94	277,66	165,10
2ème quinzaine avril 2026	263,04	265,74	160,20
1ère quinzaine mai 2026	253,78	257,20	153,92
2ème quinzaine mai 2026	246,22	250,22	148,62
1ère quinzaine juin 2026	237,55	242,22	143,76
2ème quinzaine juin 2026	220,51	226,50	131,90
1ère quinzaine juillet 2026	227,68	233,11	138,99
2ème quinzaine juillet 2026	256,62	259,33	158,37
1ère quinzaine août 2026	268,82	271,08	165,44
2ème quinzaine août 2026	262,78	265,50	159,92
1ère quinzaine sept. 2026	277,57	279,16	171,16
2ème quinzaine sept. 2026	286,67	287,56	176,22

Source : CNR



05 • Voyageurs

INFO

Nouvelle bonification des aides CEE pour l'acquisition d'autocars et autobus électriques

L'arrêté du 18 septembre 2026 publié ce jour au journal officiel prévoit les nouveaux critères d'éligibilité et niveaux de bonification pour la fiche certificat d'économie d'énergie (CEE) pour les autocars et autobus jusqu'au 31 décembre 2029.

Il augmente encore le niveau de bonification de l'aide à l'acquisition pour les véhicules électriques mais conditionne désormais cette aide à l'assemblage des véhicules dans l'Espace économique européen, excluant ainsi les autocars assemblés en Turquie notamment.

Ainsi, pour les opérations engagées à compter du 1er janvier 2027, le coefficient de bonification pour les autocars électriques neufs ou rétrofités augmente de 50% passant de x4 à x6. L'aide pour un autocar standard passe d'environ 51 K€ à 77 K€, pour un modèle grande capacité d'environ 82 K€ à 123 K€, et pour un véhicule rétrofité d'environ 33,5 K€ à 50 K€.

Ces montants restent des ordres de grandeur donnés à titre indicatif pour un niveau de valorisation de 8 €/MWh cumac, le niveau de valorisation effectif des CEE dépendant du marché au moment de l'opération et du prestataire.

À compter du 1er octobre 2026, le coefficient de bonification pour les autobus électriques neufs passe de x4 à x5 pour les agglomérations de moins de 250 000 habitants, et reste à x4 pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Un autobus standard en agglomération ≤ 250 000 habitants voit son incitation passer d'environ 75 K€ à 94 K€ (+25 %), et pour un autobus grande capacité d'environ 105 K€ à 131 K€ (+25 %).

À compter du 1er novembre 2026, le même schéma s'applique au rétrofit électrique d'autobus.

Chaque palier de bonification sera désormais conditionné à la localisation au sein de l'Espace économique européen, des sites de fabrication du véhicule (carrosserie, châssis, structure autoportante, peinture, assemblage final) ou, en cas de rétrofit, des sites de conception, de production et d'installation du kit ; ces types-variantes

devront figurer sur une liste publiée par l'administration.

 **Consulter l'arrêté**

Source : Arrêté du 18 septembre 2026

INFO

L'entretien de parcours professionnel – Mise à disposition d'une note sur le nouveau dispositif

La loi n°2025-989 du 24 octobre 2025, qui a réformé l'entretien de parcours professionnel (anciennement l'entretien professionnel), laissait aux entreprises et aux branches ayant conclu un accord collectif sur l'entretien professionnel antérieurement au 24 octobre 2025 jusqu'au 1er octobre 2026 pour se mettre en conformité pour les nouvelles règles de périodicité de cet entretien.

Pour rappel, l'[article L.6315-1 du code du travail](#) dispose que l'entretien professionnel doit avoir lieu tous les quatre ans, et que l'état des lieux récapitulatif intervient tous les huit ans.

L'accord de branche relatif à la formation professionnelle de 2017 étant toujours en cours de négociation, la FNTV a préparé une note expliquant les règles applicables aux accords collectifs non renégociés au 1er octobre 2026.

Cette note rappelle également les mesures applicables depuis le 26 octobre 2025, à savoir :

- L'organisation de l'entretien dans l'année suivant l'embauche du salarié,
- Le contenu de l'entretien de parcours professionnel,
- L'organisation des entretiens de mi-carrière et de fin de carrière.

Source : [Loi n°2025-989 du 24 octobre 2025](#) · [Code du travail, art. L.6315-1](#)

URGENT

Aides carburant pour le TRV

Le décret du 23 septembre 2026 instituant un troisième dispositif d'aides exceptionnelles attribuées aux entreprises de transport public routier au titre des mois de juin à août cumulés a été publié.

Si les critères d'éligibilité ont été à nouveau durcis, le mécanisme reste identique à celui des 2 aides précédentes mais cumule trois mois d'aides et maintient un cadre très restrictif.

L'ouverture de la plateforme ASP est en cours de préparation. Les bénéficiaires de l'aide doivent s'enregistrer auprès de l'Agence de services et de paiement (ASP) au plus tard le 9 novembre 2026.

- Montant de l'aide par véhicule : 3 x 250 € par autocar, 3 x 70 € par véhicules de moins de 10 places affectés au transport collectif de voyageurs.
- Plafond de l'aide : 180 000 € par entreprise.
- Entreprises éligibles : entreprises de moins de 1000 salariés disposant d'une licence intérieure ou communautaire de transport public de personnes ne disposant pas de dette fiscale ou sociale impayée au 31 décembre 2024, à l'exception de celles qui, à la date de dépôt de la demande d'aide, ont été réglées ou sont couvertes par un plan de règlement. Il n'est pas tenu compte des dettes fiscales inférieures ou égales à 1 500 euros ni de celles dont l'existence ou le montant font l'objet, au 1er avril 2026, d'un contentieux pour lequel une décision définitive n'est pas intervenue.
- Pour les entreprises dont l'activité principale relève des codes NAF 49.39A ou 49.39B, le nombre de véhicules de moins de 10 places éligibles est plafonné au nombre de copies de licence de transport léger de voyageurs dont

dispose l'entreprise.

- Véhicules éligibles : 3 conditions cumulatives à remplir à la date du dépôt de la demande :
 - Véhicule propriété de l'entreprise bénéficiaire de l'aide ou pris en location par celle-ci, dans le cadre d'un contrat de location de longue durée ou de crédit-bail ;
 - Véhicule effectivement exploités pour du transport public routier par l'entreprise bénéficiaire de l'aide ;
 - Véhicule en conformité avec les exigences de la réglementation relative au contrôle technique ;
- Demande d'aide inférieure à 5000 € par mois (soit 15 000 € au titre de cette 3e aide) : Sans condition
- Demande d'aide supérieure à 5000 € par mois : sont éligibles les entreprises dont le ratio du résultat courant avant impôts sur le chiffre d'affaires est inférieur ou égal à 1 % sur les deux derniers exercices comptables clos avant la date du 30 avril 2026 ou sur le dernier exercice pour les entreprises ne disposant que d'un exercice comptable clos avant la date du 30 avril 2026. Pour les entreprises ne disposant pas d'exercice comptable clos avant la date du 30 avril 2026, l'aide est plafonnée à 5 000 euros par mois,
- Toute entreprise ayant bénéficié d'une aide de plus 5 000 euros par mois au titre de ce 3e dispositif et dont l'excédent brut d'exploitation de l'exercice comprenant le mois d'août 2026, et duquel les aides au titre des 3 vagues d'aides (avril, mai, juin, juillet, août) sont déduites, est supérieur à 65 % de celui de l'exercice précédent, doit restituer l'aide perçue.
- L'entreprise transmet à l'Agence de services et de paiement avant le 31 octobre 2027 les justificatifs prouvant le respect de cette condition. En cas de non-conformité ou d'absence de transmission, l'Agence de services et de paiement procède au recouvrement des sommes perçues.

Les aides exceptionnelles des 3 décrets relèvent de l'application du règlement européen qui encadre les aides de minimis fixant un plafond de 300 000 € par entreprise sur 3 ans.

L'aide de ce 3e dispositif est cumulable avec les aides au titre des mois d'avril et mai définies par le décret n° 2026-289 du 17 avril 2026 (aide pour avril) et par le décret n° 2026-591 du 3 juillet 2026 (aide pour mai).

Nous attirons votre attention sur la nécessité de déposer un dossier complet (fourniture du pouvoir du responsable, tableau des véhicules au format Excel demandé...) en vue d'accélérer le traitement de la demande.

Nous vous informerons de l'ouverture de la plateforme de dépôt des demandes dès qu'elle sera effective.

 [Voir le décret](#)

Source : Décret du 23 septembre 2026

INFO

Loi Ripost : les mesures relatives au transport public routier de voyageurs

Publiée au journal officiel le 19 août 2026, la loi du 18 août 2026 visant à offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité des concitoyens, dite loi Ripost, prévoit de nouvelles mesures destinées à renforcer la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs. Focus sur les dispositions applicables au transport routier de voyageurs.

Atteinte à la sûreté ou à la sécurité des transports

La loi du 18 août 2026 réprime désormais d'une peine de deux mois d'emprisonnement « le fait de monter ou de s'installer sur un véhicule de transport public de personnes, de l'utiliser comme engin de remorquage ou de se tenir sur les marchepieds ou à l'extérieur du véhicule pendant la marche sans autorisation » (C. transp., art. L1634-5, mod. par L. n° 2026-798, art. 15).

Par ailleurs, la commission de certaines infractions sexuelles « dans un moyen de transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à [son] accès » constitue désormais une circonstance aggravante (viol : C. pén., art. 222-24 ; agressions sexuelles autre que le viol : C. pén., art. 222-28 et 222-30 ; harcèlement sexuel : C. pén., art. 222-33 ; infractions sexuelles commises contre les mineurs : C. pén., art. 227-26 et art. 227-27 ; L. n° 2026-798, art. 16).

Enfin, la loi punit également d'une peine de deux mois d'emprisonnement le délit d'outrage sexiste et sexuel, caractérisé par la circonstance qu'il soit commis dans les véhicules affectés au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à son accès (C. pén., art. 222-33-1-1, mod. par L. n° 2026-798, art. 17).

Lutte contre la vente à la sauvette

La loi étend aux services de transport public routier de personnes réguliers et à la demande le bénéfice du régime prévu à l'article L. 2241-5 du Code des transports en supprimant l'exception qui figurait auparavant à l'article L. 3116-1 (L. n° 2026-798, art. 24). Ce régime est rendu applicable aux « stocks de marchandises » découverts dans les emprises concernées (L. n° 2026-798, art. 23).

Expérimentation de la vidéoprotection

La loi du 28 avril 2025 a déjà fixé un cadre expérimental des caméras individuelles pour les conducteurs d'autobus et d'autocars (L. n° 2025-379, 28 avr. 2025, art. 11), dont le décret du 27 juin 2026 a précisé les modalités de mise en œuvre. La loi Ripost s'inscrit dans cette même logique en étendant l'expérimentation à d'autres activités. Elle autorise notamment les services de la police et de la gendarmerie nationale et des douanes à utiliser des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules, pour photographier les occupants dans les zones frontalières, portuaires ou aéroportuaires ainsi que sur les grands axes de transit national ou international (CSI, L. 233-1, L. n° 2026-798, art. 44).

Elle prolonge par ailleurs jusqu'au 31 décembre 2030 l'expérimentation et en élargit le champ aux traitements algorithmiques appliqués aux images de vidéoprotection, notamment dans les véhicules et emprises de transport public ainsi que sur les voies qui les desservent, afin de détecter en temps réel des événements prédéterminés présentant un risque terroriste ou une atteinte grave à la sécurité des personnes (L. n° 2026-798, art. 50).

Elle permet, en outre, aux agents privés de sécurité des transports, dans le cadre de leurs interventions, et sous réserve de circonstances laissant présumer la survenance d'un incident, de « procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel » (L. n° 2026-798, art. 53).

En revanche, les Sages ont censuré les dispositions de la loi visant à équiper de caméras individuelles les agents gestionnaires du réseau routier. Ils ont estimé qu'elles méconnaissaient l'article 12 de la Déclaration de 1789, dont découle l'interdiction de déléguer à des personnes privées des compétences de police administrative générale inhérentes à l'exercice de la fonction publique (art. 47, II, Cons. const., 14 août 2026, n° 2026-915 DC).

Des décrets d'application doivent venir préciser les modalités de mise en œuvre de ces mesures.

Source : L. n° 2026-798, 18 août 2026, JO 19 août

Budget 2028-2034 de l'UE : les sujets à retenir pour les transporteurs

Dans une époque particulièrement troublée, l'Europe travaille à son indépendance énergétique, militaire et technologique. Le 16 septembre dernier devant les eurodéputés, la présidente de la Commission européenne a présenté le prochain budget 2028-2034 mais sera-t-il à la hauteur des ambitions avancées ? Quatre points concernent particulièrement les transporteurs routiers et la compétitivité de leurs entreprises en Europe. Nouvelle coopération européenne sur les matières premières critiques. Mise en place de réserves communes pour les voitures électriques, batteries et semi-conducteurs. La Commission européenne défend l'électrification des véhicules et lance un appel à l'accélération des raccordements.

« L'IA devra maximiser les avantages que nous en tirons » a déclaré Ursula von der Leyen, notamment dans les secteurs qui offrent le plus grand potentiel. Elle a ainsi cité la santé, les transports, l'agroalimentaire et la défense. La FNTR suivra en particulier la communication sur « l'IA et le transport », attendue avant la fin de l'année 2026.

Un « cadre pour la résilience au changement climatique » devra répondre au long été de canicule que vient de connaître le continent européen. La sécheresse a mis à l'arrêt des centrales électriques, des industries ou ravagé des récoltes. La Commission européenne va identifier 100 territoires les plus vulnérables et la manière d'apporter des solutions aux risques.

La compétitivité, axe clé de l'action de la Commission européenne, pourrait être relancée en levant les barrières internes au marché unique. D'où la grande entreprise de simplification législative entreprise par la Commission, secteur après secteur. Un texte sortira en mars 2027 afin de proposer d'alléger une partie de la législation européenne sur le transport.

La FNTR est déjà entrée à ce sujet dans un dialogue avec la Commission. La présidente Von der Leyen en a profité pour cibler les États qui tendent à ajouter des couches de législations au-dessus des réglementations européennes, le fameux « goldplating », littéralement « recouvrir d'or ».



L'expertise se met en mouvement !

Un programme d'actions dédié

Parce que les meilleures solutions naissent au plus près du terrain, l'AFT Transport & Logistique lance « **Expertise en mouvement** », un parcours d'action dédié aux enjeux RH, emploi et prévention. Il propose aux **TPE et PME Transport-Logistique du Grand Est** un accompagnement pour anticiper les mutations du secteur.

Une série de webinaires et d'ateliers

14
webinaires

4
ateliers
(présentiel)

Animés par des professionnels reconnus, experts métiers et partenaires spécialisés **partage de savoirs, de solutions concrètes et de retours d'expérience.**

Pour en savoir +
cyrielle.brun@aft-dev.com
06 30 24 37 27



Thématiques

- ✓ L'emploi des seniors
- ✓ La Santé et la Sécurité au travail
- ✓ Les difficultés de recrutement et l'attractivité des métiers
- ✓ La Qualité de Vie et les Conditions de Travail (QVCT)

Agissez concrètement

Ce parcours d'accompagnement vous permettra de **vous outiller** et **vous donner des axes d'actions concrets** pour établir une stratégie autour des enjeux d'attractivité et de recrutement, de santé au travail et de développement des compétences.

Planning des webinaires

05/10/26 Mieux prévenir les risques du quotidien : TMS, risque routier, manutention et incivilités	29/10/26 Valoriser la QVCT : pour renforcer l'attractivité des métiers	08/12/26 Agir pour la santé : suivi de santé, nutrition et sommeil, en tenant compte des spécificités conducteurs	14/01/27 Encourager le mentorat intergénérationnel : pour favoriser le partage de compétences
04/02/27 L'entretien de parcours professionnel : un outil pour développer les évolutions	18/02/27 Améliorer les conditions de travail : des solutions concrètes pour le secteur	11/03/27 Adapter les parcours professionnels : valoriser l'expérience et accompagner les parcours de carrières	08/04/27 QVCT et marque employeur : un duo clé pour attirer et intégrer durablement
13/05/27 Structurer les initiatives collectives : en faveur de la prévention routière	10/06/27 Management et qualité de vie au travail : des leviers d'engagement	08/07/27 Le Document Unique : comme un outil de management et de prévention des risques professionnels	09/09/27 Transmission des savoir-faire et anticipation des fins de carrières
07/10/27 Mieux prévenir l'usure professionnelle : pour préserver la santé et la sécurité des salariés	09/11/27 Agir contre l'âgisme : valoriser les compétences des salariés de plus de 50 ans	Pour vous inscrire Cliquez ici ou scannez le QRcode 	

Planning des ateliers

09/10/26 📍 51 Attirer les compétences dans un secteur qui recrute	27/11/26 📍 57 Diversifier ses recrutements et améliorer les conditions de travail pour attirer et fidéliser durablement	28/01/27 📍 67 Prévenir plutôt que réparer, la santé et la sécurité comme facteurs de performance	03/06/27 📍 88 Seniors, une richesse à valoriser et transmettre
--	--	---	---

Pour vous inscrire

[Cliquez ici ou scannez le QRcode](#)



- Emploi des seniors
- Difficultés de recrutement et attractivité
- QVCT
- Santé et sécurité au travail

FNTR / FNTV ARDENNES

Union Syndicale des Transporteurs des Ardennes

11 place de la Résistance
08000 Charleville-Mézières

CONTACT

fntr-08@wanadoo.fr
03 24 57 17 85
www.fntr.fr

LIENS UTILES

Indices CNR gazole
Portail ASP / PUMA
Ministère des Transports