



LE MAGAZINE DE VOTRE ORGANISATION PROFESSIONNELLE

3 LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

- Longue vie à l'OTRE !

5 À LA UNE

- Avenir du transport routier, transition écologique, fiscalité : l'avis de Laurianne Rossi

7 L'ACTU

- Le rendez-vous quotidien incontournable : Les routiers sont toujours aussi sympas !

- Christophe Boutin, délégué général de l'ASFA, revient sur la mobilisation des concessions autoroutiers à l'ouverture des stations-services

- L'ouvrage Faits & Chiffres de l'URF présenté par son directeur, Stéphane Levesque

15 EN RÉGION

- Un cadeau offert par l'OTRE Centre Val de Loire à l'ensemble des adhérents !

- Les Transports Naveau roulent au colza

- AVB Autocars investie dans le 100% électrique

17 EN ENTREPRISE

- Confinement : des chefs d'entreprise du transport de marchandises et de voyageurs nous livrent leur retour d'expérience

19 ILS NOUS ACCOMPAGNENT

- Total se transforme en un groupe multi énergies !

- Anne-Cécile Bénita, directrice de la communication de Renault Trucks nous présente les orientations stratégiques de la marque

Le mot de la Présidente

Longue vie à l'OTRE !



Eh bien voilà ! Nous y sommes. Ou plus exactement, j'y suis ! Après huit riches années passées à la présidence de notre OTRE, il est temps pour moi de passer le témoin. L'année prochaine, à la même époque, c'est mon successeur qui s'adressera à vous pour vous souhaiter de Joyeuses fêtes de fin d'année. Alexis GIBERGUES, président de l'OTRE Ile-de-France, prendra ses fonctions effectivement le 1^{er} février 2021 après son élection le 8 décembre dernier.

Sa jeunesse, sa formation, son expérience professionnelle, sa longue tradition familiale dans le transport, seront, à n'en pas douter, un atout pour notre organisation. Je lui souhaite d'être aussi heureux comme président que je l'aurais été moi-même durant toutes ces années. Je sais gré au nouveau Président de l'honneur qu'il me fait en m'ayant demandé, pour un temps au moins, de rester à ses côtés au sein du bureau exécutif. C'est avec plaisir que je le ferai.

Je serais présidente d'honneur de l'OTRE.

Quand une page se tourne, il faut surtout en écrire une autre ! Ce sera mon cas. Pour moi, elle sera plus personnelle que professionnelle. Je vais demeurer plus souvent, désormais, dans la beauté de mes montagnes pyrénéennes, loin d'une agitation parisienne qui, pour le coup, ne me manquera pas... C'est mon vœu.

Quand je me retourne sur ces huit années de présidence et, au-delà, sur mes 20 années d'engagement, sans discontinuer au sein de l'OTRE une foule de souvenirs me revient. A sa création d'abord en 2000, avec une poignée d'irréductibles transporteurs qui souhaitaient, de leur sud-ouest, prendre leur destin en main. Ils voulaient une autre forme d'organisation patronale ; une autre dimension du cadre de réflexion ; une autre approche de la prise en compte des entreprises TPE et PME ; une autre réflexion sur l'avenir ; une autre organisation. De fait, de l'autre à l'OTRE, il n'y avait qu'un pas. Il s'imposait !

Cette poignée d'hommes et de femmes a su essaimer. Vingt ans plus tard, l'OTRE a toute sa place, toute sa représentativité géographique, toute son activité dans tous les métiers du transport de personnes et de marchandises. Pari réussi ! Et oui, (pourquoi ne pas le dire ?), je suis fière de ce que nous avons bâti ! Et comme je l'ai déjà dit "Je pense avoir fait ma part"*. En écrivant ces lignes, me reviennent des visages d'abord de chefs et cheffes d'entreprises aujourd'hui disparus ou retirés. Me viennent aussi des moments heureux ou moins, c'est le lot du combat. D'interlocuteurs plus ou moins attentifs, plus ou moins hostiles aussi...



Mais je ne peux pas ne pas rendre un hommage particulier et appuyé à l'équipe des permanents du siège qui durant ces huit années ont été en permanence (quel que soit le jour !) à mes côtés. Sans eux, il faut savoir l'écrire et surtout l'affirmer, rien n'aurait pu être concrétisé réellement jusque et y compris dans cette acquisition de la représentativité actée dès 2012.

Ma gratitude va, en tout premier lieu, à Jean-Marc RIVÉRA, notre solide secrétaire général, dont la compétence et la force de travail sont aussi pour beaucoup dans le développement de l'OTRE. Respecté et reconnu par toutes et tous comme un interlocuteur incontournable du dialogue social dans le transport routier, Jean-Marc RIVÉRA incarne le sérieux et le réalisme de l'OTRE. Avec autorité (mais sans autoritarisme !) il anime un réseau de permanents régionaux qui partout, sur le territoire métropolitain et ultra marin, portent la parole des professionnels du transport routier et de leurs entreprises.

Pour le seconder avec pertinence et tact, notre secrétaire générale adjointe, Laure DUBOIS apporte son expérience riche du dialogue social dans le monde du transport et de la logistique, effectuant un travail de bénédictine (!) pour notamment synthétiser l'abondante réglementation publiée chaque semaine dans tous les domaines du droit, de la réglementation des transports... Cette équipe, elle ne serait rien sans l'opiniâtreté, la rigueur et le sérieux de Sophie PARIÉS, notre responsable administrative et réseau, et sans l'efficacité discrète de notre secrétaire comptable Céline DESNOUES. Je n'oublie pas d'associer à cet hommage, Kévin BÉARD qui durant une dizaine d'années aura su, avec parfois des moyens matériels limités, assurer tant les liens essentiels avec nos partenaires, soutiens fidèles à notre organisation, que la communication externe de l'OTRE. Parti vers d'autres horizons, il a été remplacé par Samira BOUZAGHOU qui assure depuis septembre dernier la responsabilité de la communication tandis que Fabrice WACKENIER est, lui, en charge de la direction des relations extérieures et des projets innovants. A ces deux nouveaux collaborateurs du siège, je souhaite tout le succès nécessaire dans leur mission respective.



À tous, un immense merci !

Pour conclure, je pense nécessairement à toutes ces femmes, à tous ces hommes dont le transport routier est la passion. Je sais leurs défis. A l'heure où les mots « essentiel » ou « non essentiel » classent les professionnels partout en France, chacune et chacun le sait en France, comme en Europe : le transport routier est essentiel sinon à la vie économique et sociale, du moins à la vie tout court. Et au fond pour tous c'est bien cela l'essentiel : la Vie ! Et c'est tout ce que je souhaite à l'OTRE : longue vie !

Aline MESPLES

À la une

Avenir du transport routier français, transition écologique, fiscalité : l'avis de Laurianne Rossi

Laurianne Rossi, députée, questeuse de l'Assemblée nationale, présidente du Conseil national du bruit et administratrice de l'association Avenir-Transports, donne sa vision de l'avenir du transport routier français, de la fiscalité ou encore de la décarbonation du secteur, à l'OTRE;

Quelle est votre vision sur l'avenir du transport routier français ?

Je suis avant tout convaincue que le transport routier a de l'avenir, mais il passe par la transition écologique que nous avons engagée. Miser sur sa disparition serait une utopie et une erreur : je crois aux véhicules et aux énergies moins polluantes, à l'optimisation des flux de transports de personnes comme de marchandises, aux transports combinés. Il n'en demeure pas moins que le transport routier demeure l'un des plus polluants et qu'il est à l'origine de nombreuses nuisances contre lesquelles nous devons lutter : la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de CO₂, la diminution des nuisances sonores, la congestion due au transport, la sécurité routière.

Je veux d'ailleurs saluer les efforts accomplis par le secteur pour s'engager dans une trajectoire environnementale plus vertueuse. Je pense aux démarches entreprises par les transporteurs et les constructeurs pour améliorer l'empreinte carbone : le recours à des énergies plus vertueuses et à faible taux d'émissions telles que le GNL, l'électricité et le biocarburant, l'éco-conduite, l'éco-entretien... Le rôle des pouvoirs publics est d'inciter et d'accompagner ces changements, c'est tout le sens des réformes adoptées depuis 2017 et de mon action au sein de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale.

Le recours à des carburants plus vertueux, notamment le gaz naturel véhicule (GNV), le biométhane carburant (bio-GNV), l'électrique et l'hydrogène, permettront aux transports routiers d'atténuer l'impact environnemental des déplacements et d'améliorer l'environnement sonore des riverains, le bruit étant également une nuisance majeure. Pour cela, les efforts des constructeurs de véhicules lourds et le rôle de l'innovation sont essentiels. C'est tout le sens notamment du plan hydrogène décarboné dont nous faisons une priorité.

Enfin et surtout, cette transition exige des pouvoirs publics et de la profession une véritable réflexion sur l'optimisation des flux de marchandises, la logistique et le maillage territorial en bornes de recharge et d'avitaillement. Ce sont les préalables à la transition écologique de ce secteur.

Soutenez-vous le principe que toute fiscalité nouvelle sur le carburant professionnel soit conditionnée au développement d'une offre de véhicules alternatifs fiables et d'une autonomie suffisante, à la réalité du déploiement sur l'ensemble du territoire des points d'avitaillement en énergie et à l'engagement des constructeurs et des distributeurs dans l'affichage d'objectifs chiffrés annuels ?



Laurianne Rossi, députée des Hauts-de-Seine ©L.Rossi

accompagner les constructeurs. Cela implique aussi de densifier le déploiement de points d'avitaillement et de recharge sur l'ensemble du territoire.

Je sais les difficultés que traversent les entreprises du transport et les milliers d'emplois qu'elles représentent et qu'il nous faut avant tout préserver.

C'est une politique d'aménagement du territoire qu'il faut mener pour tenir les objectifs de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) et du plan de déploiement massif des bornes de recharge, en tenant compte du mix énergétique.

Au regard des performances énergétiques indéniables des carburants dits de transition, ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de délivrer les vignettes Crit'Air1 aux véhicules qui fonctionneraient uniquement au Bio Carburant, type B100, B85 ?

Cette mesure permettrait notamment aux entreprises d'avoir accès aux ZFE (Zones à Faibles Émissions) tout en répondant aux exigences environnementales.

Le certificat qualité de l'air atteste du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de la sobriété énergétique des véhicules. Leur classement tient compte notamment de leur catégorie, de leur motorisation, des normes techniques applicables à la date de réception des véhicules ou de leur date de première immatriculation mais aussi des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules. Le certificat prend en compte les émissions des polluants atmosphériques locaux, et principalement les particules fines et les oxydes d'azote (NO_x) émis à l'échappement des véhicules.

Ces polluants ont un impact direct sur la santé des populations, tout particulièrement celles vivant à proximité des axes à fort trafic. Le choix de la vignette n'est donc pas une décision industrielle mais bien une décision environnementale et sanitaire, qui elle seule peut juger opportun d'intégrer des carburants tel que le diesel synthétique à la classification Crit'Air 1. Dès lors que les émissions de pollution atmosphérique offriront les garanties sanitaires inhérentes à cette catégorie.

Le rendez-vous quotidien incontournable : Les routiers sont toujours aussi sympas !

Animateur incontournable et engagé de [Radio Vinci Autoroutes](#), Sébastien Ponchelet accompagne les conducteurs routiers au quotidien notamment grâce à son émission Les routiers sont toujours aussi sympas, clin d'œil à la célèbre émission de RTL. Dans une interview accordée à l'OTRE, il revient sur sa création survenue lors du premier confinement en France, en solidarité aux conducteurs.

Comment est née votre émission « Les routiers sont toujours aussi sympas » et pourquoi ?

Lors du confinement, les transporteurs routiers très mobilisés parfois même isolés, ont été des acteurs de première ligne. En solidarité, nous avons souhaité leur donner la possibilité de passer des messages, d'échanger entre eux ou avec leur famille via l'émission [Les routiers sont toujours aussi sympas](#) que j'ai commencé à animer le 11 mai 2020. Fils de routier, j'ai toujours eu une grande affection pour la profession, j'ai donc tout de suite accepté ce rôle !

Très rapidement plébiscitée, nous avons décidé de prolonger ce lien avec les conducteurs post-confinement en la faisant évoluer en une émission qui permettait aux routiers de partager leur quotidien et de mettre en avant leur métier.

Au départ, c'était une émission quotidienne d'une heure, diffusée en début de soirée du lundi au jeudi tout en maintenant l'information trafic. Il a été très compliqué voire impossible d'évoquer plusieurs thématiques en une heure, des messages de routiers passaient même à la trappe, c'était très frustrant ! La pause estivale m'a permis d'aller sur le terrain directement auprès des conducteurs afin de connaître leurs attentes sur ce rendez-vous qui leur est dédié. Et c'est avec joie que notre émission reprenait le 24 août sur un format de deux heures.

Une émission disponible sur les applications Vinci Autoroutes, Apple Podcast, Spotify et Deezer.



Cliquez

©Vinci Autoroutes

Pourriez-vous nous présenter l'émission que vous animez tous les soirs de 21h à 23h ?

C'est avant tout un rendez-vous avec une profession essentielle puisqu'elle assure la logistique et l'approvisionnement de notre pays. L'émission s'articule autour d'un sujet dévoilé quelques heures plus tôt sur la page [Facebook](#). Des invités viennent échanger en direct sur divers sujets : les opportunités de carrière dans le secteur du transport, la culture Routier ou encore l'actualité.

Sébastien Ponchelet sera aux côtés des conducteurs les 24 et 31 décembre pour 2 émissions playlist !

Quel est votre public et imaginez-vous déjà des évolutions dans son format ?

Cette émission est certes un programme dédié aux routiers mais ne doit pas être exclusif puisque nos auditeurs, de tout horizon, l'écoutent sur le réseau VINCI Autoroutes.

Parmi les prochaines évolutions auxquelles nous réfléchissons, il y a la volonté de partir à la rencontre des routiers dans le cadre d'événements professionnels ou sur des aires d'autoroutes. J'en ai d'ailleurs très envie, j'espère pouvoir le faire dans les mois à venir !

Christophe Boutin, délégué général de l'ASFA, revient sur la mobilisation des concessions autoroutières à l'ouverture des stations-services

L'OTRE a souhaité interviewer Christophe Boutin, délégué général de l'[ASFA](#) sur la réactivité dont ont fait preuve les concessionnaires autoroutiers pour apporter leur soutien à la profession.

Les sociétés d'autoroutes ont été très réactives lors de cette deuxième vague de confinement afin d'assurer un service minimum pour le confort des chauffeurs routiers, quel est votre retour d'expérience de cette nouvelle période de confinement ?

Bien que particulièrement affectées dans leur activité économique, les sociétés d'autoroutes ont réagi immédiatement lors de ce deuxième confinement pour rétablir les mesures d'accueil des chauffeurs routiers mises en place au printemps.



Christophe Boutin, délégué général de l'ASFA ©ASFA

Pour le premier épisode, un plan d'action spécifique a été mis en place avec la distribution de plusieurs milliers de repas (Foodtrucks, paniers repas, cafés gratuits...), de kits d'hygiène, et sur certaines aires la mise à disposition de lave et sèche-linges. Nombre de ces actions ont été reprises lors du deuxième épisode. Pour mettre en valeur leurs actions pendant cette crise et recréer un lien disparu avec la fermeture des espaces de convivialité, une émission radio 107.7 leur a été dédiée : « les routiers sont toujours aussi sympas ».

Quels enseignements tirez-vous de ces deux périodes de confinement ?

Ces périodes très particulières ont bouleversé les habitudes et les modalités de fonctionnement de nos services.

Elles ont fortement affecté les habitudes : la fréquentation des aires de services a nettement diminué du fait des mesures imposées par les pouvoirs publics dans le but de limiter au strict minimum les interactions sociales.

Le cadre réglementaire et administratif d'exploitation s'est aussi retrouvé caduc, avec des instructions parfois totalement contradictoires à respecter. Les exploitants sur le terrain ont réussi à s'adapter et faire remonter très vite les problèmes locaux.

La baisse de fréquentation des installations commerciales a dépassé la baisse des trafics, en ce qui concerne la restauration. La corrélation que nous observons habituellement entre le trafic et la fréquentation des aires s'en est trouvée modifiée, ce qui a rendu très compliquée l'anticipation des services à offrir.

Quel message souhaiteriez-vous faire passer à la profession ?

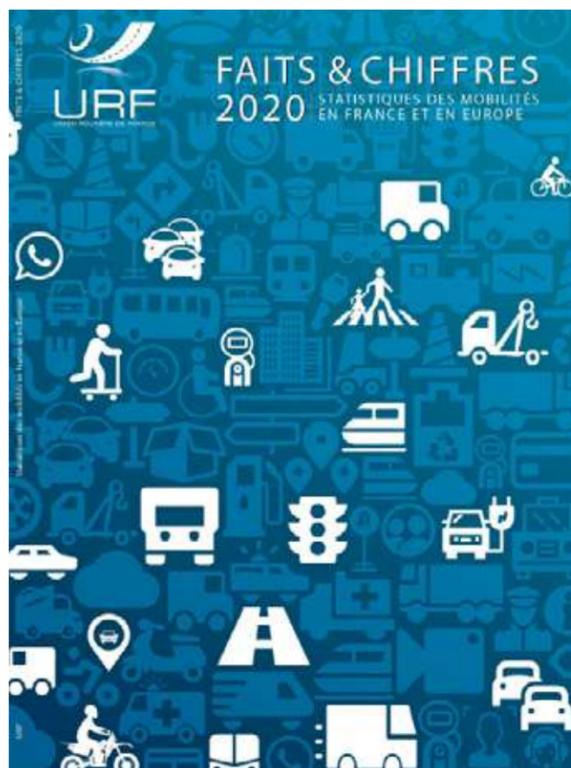
Comme les chauffeurs routiers, les personnels des sociétés d'autoroutes se sont mobilisés 24h/24 pour tenir la deuxième ligne face à la pandémie. Les efforts des uns ont permis le travail des autres. Nous faisons ensemble partie de la « seconde ligne ». Il me semble en effet que cet épisode a contribué à mettre en valeur l'importance capitale du travail accompli par nos professions au service du pays. 85% des marchandises et des voyageurs circulent par la route. Pour une large part, ils empruntent les réseaux autoroutiers. Le travail des hommes et des femmes qui exploitent ces réseaux comme les services de transport qui les empruntent nous ont collectivement rappelé, en cette période de crise exceptionnelle, que les autoroutes sont des infrastructures critiques d'intérêt général pour le pays. Il convient que la puissance publique en tire les leçons pour mieux reconnaître nos professions, commander des investissements nouveaux et renforcer l'excellence du réseau autoroutier.

L'ouvrage Faits & Chiffres de l'URF présenté par son directeur, Stéphane Levesque

Pourriez-vous nous présenter l'ouvrage Faits & Chiffres de l'Union routière de France (URF) ?

Pour apprécier les enjeux liés à la mobilité, il est indispensable de disposer des bons chiffres. Ce principe a toujours guidé l'action de l'URF. En effet, en septembre 1959, l'URF a publié pour la première fois un dossier intitulé « Situation actuelle et perspectives d'avenir de la circulation ». En 1961, son nom évolue pour devenir « Circulation routière - Faits et chiffres ». Au fil des années, la publication s'est enrichie de données et de graphiques pour devenir en 1994, tout simplement « Faits et chiffres ».

L'édition 2020 comporte cinq nouvelles pages consacrées à la production automobile, aux deux-roues motorisées, aux véhicules électriques et à leurs infrastructures de recharge. « Faits et chiffres » est un document unique qui s'appuie sur des données collectées exclusivement auprès d'organismes nationaux et internationaux de référence.



[Consulter tous les numéros de Faits et Chiffres](#)

Quels sont les objectifs de cet ouvrage ?

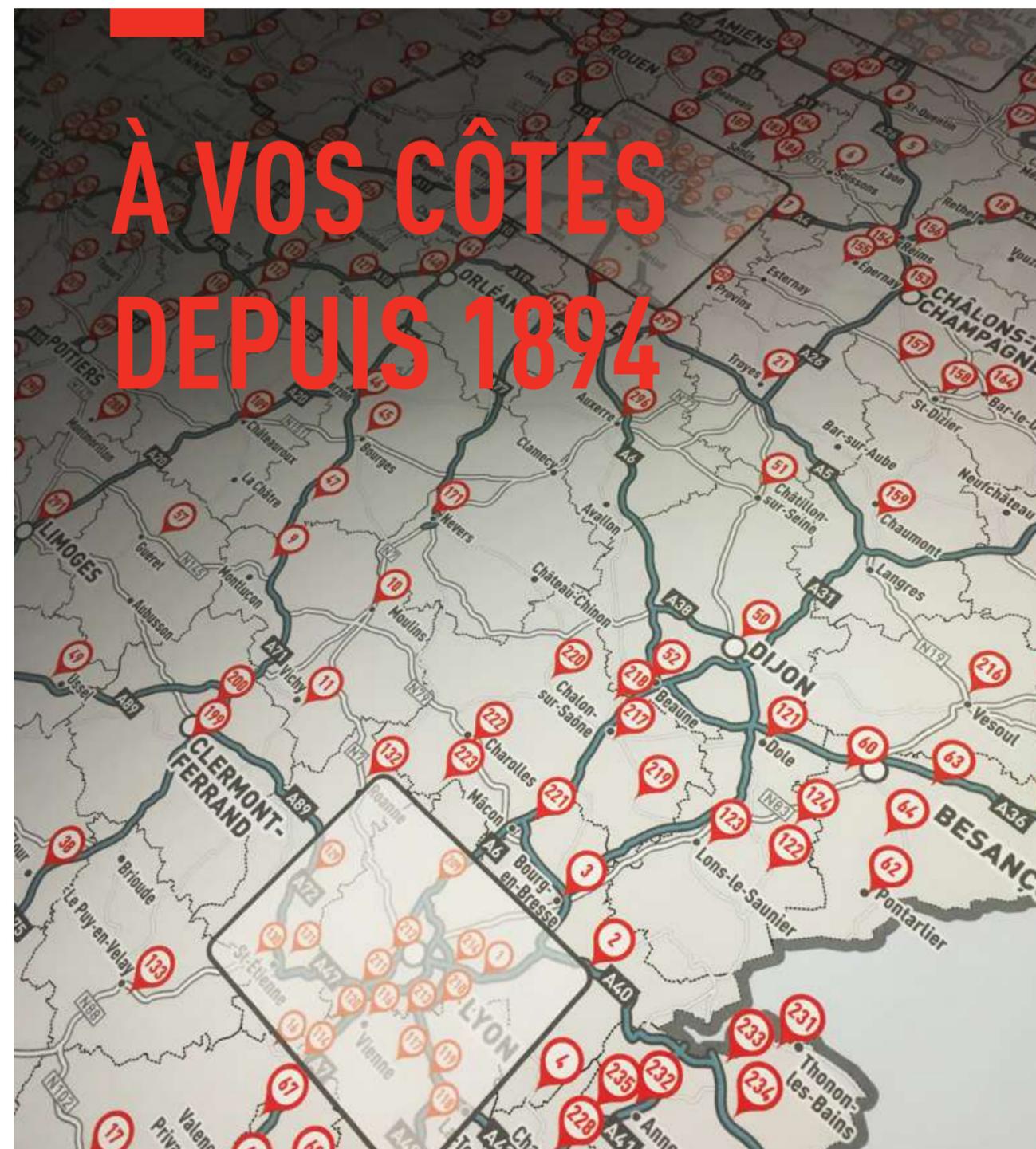
En apportant des éléments factuels et objectifs, l'URF souhaite mettre en évidence le rôle majeur joué par la route : premier patrimoine public français et important contributeur à l'économie nationale. L'URF souhaite ainsi contribuer au débat public en présentant des éléments objectifs sur le rôle, le poids économique et les enjeux futurs d'une mobilité routière innovante, performante et durable.

Quels sont les points ou les chiffres marquants à retenir dans cette nouvelle édition ?

Ce qui est le plus marquant, c'est le poids social, économique et fiscal de la filière française de la mobilité routière :

- 2,2 millions d'emplois, soit 8 % des emplois français ;
- 13,8 % du PIB ;
- 1,1 million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen ;
- 87 % des déplacements de voyageurs (voitures et autocars) ;
- 89 % des transports de marchandises ;
- 42,8 milliards de recettes fiscales spécifiques, hors TVA.

La crise de la Covid-19 est venue rappeler que la route est un objet vivant. Sa capacité d'adaptation a été mise en évidence avec notamment la mobilisation de nos routiers qui a garanti l'approvisionnement de nos concitoyens. Ils ont ainsi pu apprécier l'importance stratégique des métiers du transport routier et de la logistique sur leur vie quotidienne. Plus largement, à la lecture de « Faits et chiffres », la crise actuelle nous rappelle que la mobilité, c'est l'accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation, à la culture, aux loisirs, etc...



1^{er} réseau de pros pour les pros
+ de 8 000 experts agréés à votre service
Un point de service toutes les 30 minutes

renault-trucks.fr



En région

Un cadeau offert par l'OTRE Centre Val de Loire à l'ensemble des adhérents !



Un cadeau en lien avec la crise sanitaire, pourquoi ce choix ?

Un objet simple, symbolique « le PATOUCH (couleur de l'espoir) » à usage permanent est une manière d'exprimer une nouvelle fois notre soutien en cette période longue et complexe, tout en rappelant d'une certaine manière, les gestes simples pour limiter la propagation du virus sans pour autant rabâcher le protocole sanitaire !

La période Covid a été dictée par la nécessité d'œuvrer encore davantage pour la défense des professionnels du transport et leur représentativité auprès des instances publiques. En Région Centre-Val de Loire, les entreprises de transport sont majoritairement des TPE/PME.

Il est donc primordial de transmettre des informations et des réponses claires, avec compétence et réactivité, aux interrogations et ou problématiques rencontrées par les adhérents.

La Covid-19 n'a pas atteint notre pugnacité, l'ensemble des entreprises du transport ont été défendues, malgré le désengagement de celles qui considèrent « que le syndicalisme professionnel n'apporte que peu ou prou, voir rien pour certain » !

L'engagement à long terme y compris par des actions périphériques d'un syndicat de proximité est essentiel et indispensable pour la défense / la survie de notre profession !

Notre mission d'accompagnement et ou de soutien moral, menée en « télétravail », a pour la belle équipe que nous formons, été accomplie.... Notre bureau ne s'autodétruit pas dans 30.... Secondes !

Pourquoi avez-vous décidé d'offrir un cadeau à vos adhérents ?

L'OTRE Centre Val de Loire, une équipe professionnelle, dynamique au service et proche de ses adhérents, a souhaité transmettre un message de soutien simple, par un autre biais que celui d'informations qu'elle leur adresse quotidiennement !

Dans la continuité de sa présence et de ses actions menées sur la Région Centre Val de Loire, l'équipe a eu à cœur de soutenir l'économie locale en travaillant avec une entreprise Blaisoise innovante.



Les Transports Naveau roulent au colza

La société nordiste [Transports Naveau](#) installe sur son site une cuve de carburant Oléo 100 au colza produit sur le territoire français. Son dirigeant, Éric NAVEAU, nous explique ce choix d'une énergie 100% végétale ainsi que son engagement pour l'environnement.

Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

Fondée en 1964 par mon père Roland Naveau, j'ai repris la gérance de l'entreprise Transports Naveau en 1995, qui compte aujourd'hui 41 personnes dont 35 conducteurs. Située dans le village de Bas-Lieu (Nord Pas-de-Calais), notre activité de transports régionale s'articule autour de plusieurs services : vracs, plateaux, plateaux-grues et tautliners. Nous sommes également négociants en granulats et en alimentation du bétail et disposons d'une station de lavage ouverte au public professionnel.



©Transports Naveau

Vous avez décidé d'équiper votre flotte avec du carburant Oléo 100, pouvez-vous nous présenter ce carburant et ses avantages ?

Engagé et soucieux de l'environnement depuis 2004, c'est sans difficulté que j'ai signé la charte CO2 en 2008, la part du gazoil représente jusqu'à 30 % du prix de revient dans notre activité, même lorsque nos consommations sont optimisées. C'est dans cette logique et après une présentation du [Groupe Avril](#) lors d'un salon, que j'ai signé un accord-cadre et investi dans une cuve Oléo 100 à base de carburant 100% Colza de 50 mètres cubes.

Notre premier véhicule B100 a circulé en novembre !

Nos véhicules sont neufs et programmés d'usine pour rouler au B100, il n'y a aucune modification technique particulière comparé à un véhicule diesel par exemple, ce ne sont que des réglages. Le bilan écologique est brillant puisque nos véhicules rejettent 60% de CO2 et 80% de particules fines en moins. Le seul inconvénient est l'entretien vidange à faire plus régulièrement.

Nous envisageons 1/3 de notre parc roulant au B100 grâce au retrofit d'ici début d'année 2021.

Pour finir, j'encourage les transporteurs à agir pour la planète en passant au B100, c'est un produit non ADR et possible de transporter sans autorisation particulière.

Qu'est-ce qui vous a poussé dans cette démarche ?

Il est évident que je suis attentif à l'image des Transports Naveau mais mon action pour améliorer mon empreinte carbone va au-delà. Je suis fier d'agir pour que mes enfants puissent respirer un air meilleur, il est temps de respecter la planète ! Grâce à l'OTRE, j'ai eu la chance d'échanger avec Xavier Bertrand, Président des Hauts-de-France, sur la possibilité de rendre éligible le B100 au même niveau que les autres carburants car aujourd'hui il n'y a aucune aide de l'État, malheureusement.

AVB Autocars investie dans le 100% électrique

La société [Autocars Vincent Bobet - AVB](#) située à Theix-Noyal à l'entrée du Golfe du Morbihan, s'engage dans une démarche éco-responsable avec l'acquisition de deux cars électriques. Explications avec son président, Vincent Bobet.



©AVB

devenant le transporteur de l'agence. Aujourd'hui, nous disposons d'une flotte de 13 autocars (Euro 6 et électrique) allant de 9 à 63 places et répondons à tous types de demandes de transports : séminaires, tourisme d'affaires et réceptif, transport vip ou encore voyages scolaires. Nous assurons également la liaison sur la ligne 8 de Vannes à la Roche Bernard pour le compte de la région Bretagne et son réseau [BreizhGo](#).

Qu'est-ce qui vous a poussé à cette transition vers les autocars électriques ?

Nous sommes situés en plein parc naturel régional du golfe du Morbihan ce qui nous a poussé à nous engager rapidement dans la transition énergétique en répondant à cette question : comment faire mieux et être innovant ? Tous les événements marquants de ces dernières années concernent l'accélération de la transition énergétique, le développement des nouvelles énergies ou encore les accords mondiaux environnementaux de la COP 21, nous ont poussé à agir vite. Pour cela, nous avons investi, dès avril 2018, dans un autocar 100% électrique, fiable et bien équipé, fabriqué par l'entreprise Yutong, leader

mondial dans la construction d'Autocar et d'autobus. Pas de contraintes particulières au niveau de l'exploitation et aussi performant qu'un thermique Euro 6, il convient parfaitement à tous les services que nous proposons (hors voyage longue distance). Le 2ème autocar électrique a été mis en service en septembre 2019 pour le réseau BreizhGo. Notre flotte est suivie par une application numérique qui retransmet en direct tous les éléments d'exploitation, afin d'aider et de guider nos conducteurs en suivant leur consommation et suivre les charges, pour ainsi améliorer leur écoconduite.



Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

AVB Autocars, entreprise de transports de voyageurs, a débuté en 2014 sur la presqu'île de Rhuy au bord des rives du golfe du Morbihan avec la reprise de deux autocars de l'agence de tourisme Rouxel Lambert Voyage,

Vous vous êtes lancé dans la démarche du programme EVE, qu'attendez-vous de cet engagement ?

Comment faire mieux à budget équivalent ? Telle est la question que l'on s'est posée pour éviter de lourds investissements. C'est dans ce sens et sous les recommandations de l'OTRE, que notre engagement au Programme EVE nous a permis d'avoir un fil conducteur pour mettre en place des actions correctives davantage éco-responsables avec nos personnels.



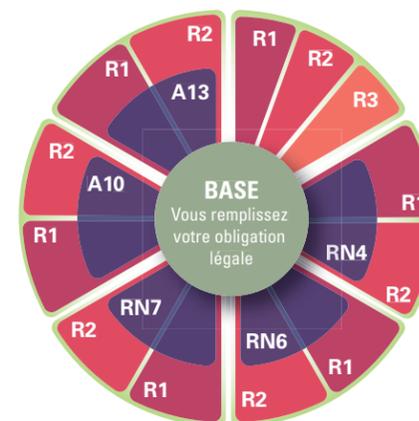
AVB Autocars est chartée et labélisée "Objectif CO2"

Les données chiffrées fiables et précises (taux de charge par véhicule, consommation réelle etc.) collectées d'un véhicule permettent à notre entreprise d'éviter au maximum les kilomètres à vide et de développer de nouveaux objectifs.

SIMPLICITÉ ET FLEXIBILITÉ

CARCEPT PREV SANTÉ, L'OFFRE DÉDIÉE AUX PROFESSIONNELS DU TRANSPORT

L'offre Carcept Prev Santé vous donne le choix entre **UNE BASE** seule ou à compléter avec l'une des **5 OPTIONS PROPOSÉES** et **3 RENFORTS** pour permettre à vos salariés de compléter leurs garanties.



LES + CARCEPT PREV

- **2 mois gratuits** pour toute souscription d'une option et/ou d'un renfort¹
- **Gratuité** dès le 2^e enfant
- Une mise en conformité « **100 % Santé** » garantie sans impact tarifaire²
- **Sans questionnaire médical**

1. Les 2 mois gratuits s'appliquent pour toute première adhésion au contrat surcomplémentaire obligatoire (RN4, RN6, RN7, A10, A13) et pour toute nouvelle affiliation aux contrats surcomplémentaires facultatifs (R1, R2, R3) ayant pour date d'effet le 1^{er} avril 2020 au plus tard. L'offre ne s'applique pas aux contrats surcomplémentaires en cours, en cas de changement de formule obligatoire ou facultative. La gratuité de deux mois concerne uniquement la part de cotisation relative au contrat surcomplémentaire.
2. Valable jusqu'au 31 décembre 2020, sous réserve d'évolutions légales ou réglementaires durant ladite période.

POUR EN SAVOIR PLUS CONTACTEZ DÈS MAINTENANT NOS CONSEILLERS COMMERCIAUX AU

09 72 72 11 44
du lundi au vendredi, de 9h à 18h
(numéro non surtaxé)

OU RENDEZ-VOUS SUR carcept-prev.fr



carcept prev

GRUPE KLESIA

En entreprise

Confinement

Des chefs d'entreprise du transport de marchandises et de voyageurs nous livrent leur retour d'expérience

Dans ce dossier spécial, Jean-Pierre DUCOURNAU, dirigeant de l'entreprise [Ducournau Transport et Logistique](#), Jean-Philippe et Anthony GADEAU de [Transports JP Gadeau et Fils](#), Stéphane MARCON, gérant du [groupe Alcis](#) et François PIOT dirigeant de [Prêt à Partir](#) nous livrent leur ressenti suite aux deux confinements liés à la crise sanitaire de la Covid-19.

Nous traversons depuis plusieurs mois une situation de crise où le transport routier a démontré sa capacité à s'adapter et à assurer l'approvisionnement du pays. Quelle est votre analyse des derniers mois passés ?

Notre société Transports JP Gadeau et Fils a eu la chance d'éviter le chômage partiel malgré une baisse de son chiffre d'affaire. La diversité de notre clientèle fait que nous avons pu maintenir l'ensemble de nos postes conducteurs, même si la rentabilité n'était pas au rendez-vous.

Aucune entreprise de transport n'aura été épargnée par cette situation, quelque que soit sa taille.

Pour les flux départ, une partie de notre activité a pu se maintenir, grâce aux produits dits « essentiels » ou de première nécessité. En contrepartie, sur les trafics retours, nous enregistrons une baisse considérable, notamment sur l'Italie où nos retours sont basés à 80% sur la restauration.



Jean-Pierre Ducournau et son fils Frédéric, Président de Ducournau Transports et Logistique. ©JP Ducournau



©Transports JP Gadeau et Fils

JP Ducournau : Vivre un premier confinement a été très dur pour le transport routier français, le deuxième l'a littéralement anéanti. Je ne m'attendais pas à connaître deux crises de la sorte dans la même année, la première étant moins dure que celle que nous vivons actuellement car les entreprises déjà en difficulté, se retrouvent à l'être encore plus. Force a été de constater que l'accompagnement de la part de l'Etat a été minime, le soutien n'a pas été à la hauteur de l'importance majeure de notre secteur qui se démène nuit et jour pour approvisionner tout le pays. En effet, j'ai remarqué une certaine négligence de nos pouvoirs publics notamment avec la fermeture des restaurants le midi, nos transporteurs ont eux-aussi le droit de déjeuner ! ...

TRANSPORT DE MARCHANDISES

... De son côté, Ducournau Transports et Logistique a perdu 10% de son chiffre d'affaires, nous essayons de rattraper au mieux cette perte. De nombreuses entreprises ont connu des pertes beaucoup plus considérables, certaines qui auront perdu plus de 50% de leur CA mettront jusqu'à 10 ans pour se relever en dépit des différentes aides proposées par l'Etat.

Malgré la crise et les difficultés qu'elle a engendré, nos transporteurs routiers n'ont cessé de servir tous les français avec beaucoup de détermination et de courage.

Pouvez-vous nous décrire l'état d'esprit qui régnait au sein des personnels de votre entreprise et diriez-vous que vos collaborateurs et vous-même aviez mieux vécu ce deuxième confinement ?

JP Ducournau : Le deuxième confinement a été aussi dur à vivre que le premier. Nos collaborateurs ont été exemplaires et ont fait énormément d'efforts pour continuer à travailler et à satisfaire toutes les commandes, malgré les quelques cas de Covid enregistrés en interne. Mon fils Frédéric DUCOURNAU (NDLR : Président de Ducournau Transports et Logistique) a parfaitement su gérer la situation, en tenant compte des restrictions et en veillant à les faire respecter.

“Le transport routier est passé par de nombreuses crises mais celle-ci est la plus « sournoise » !”
Jean-Pierre Ducournau

Cette période de crise sanitaire a vu se développer le télétravail. Quel est votre analyse de ce nouveau mode de travail dans le secteur du transport routier ?

JP Ducournau : Selon moi, le télétravail semble très compliqué voire infaisable dans le transport routier. Nos salariés possédant jusqu'à 4 écrans, interagissent constamment entre eux, la réactivité doit être au rendez-vous, que ce soit dans le service exploitation, mécanique ou encore facturation.



Jean-Philippe Gadeau et ses fils. ©Transports JP Gadeau et Fils

JP et Anthony Gadeau : Nous avons eu la chance d'avoir une équipe exceptionnelle avec un état d'esprit remarquable. Depuis le deuxième confinement, nous ressentons un ras le bol de la situation, même si l'ouverture de certains restaurants a pu éteindre quelques départs d'incendie. Suite à cette situation exceptionnelle, nous avons décidé de distribuer la prime COVID à l'ensemble de nos collaborateurs.



©Ducournau Transports et Logistique

JP et Anthony Gadeau : La diversité des tâches administratives et comptables étant très entendue, le personnel a préféré continuer à travailler au sein de l'entreprise. De plus, nos locaux permettent de travailler en toute sécurité en respectant les règles sanitaires. Nous n'avons donc pas eu recours au télétravail.

TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'annonce du confinement a mis un coup de frein sévère à l'activité du transport de personnes, comment avez-vous réagi à cette annonce et quelle est la situation de la profession ?

S.Marcon : L'annonce du confinement n'a pas été une surprise. Se retrouver confronté à un contexte d'incertitude généralisée a été une situation particulièrement complexe à gérer. Sur la partie tourisme, c'est au pire moment que la crise est survenue puisque nous étions en plein démarrage de la haute saison. Sur la partie régulière et sur le transport urbain, seules quelques lignes ont continué de fonctionner. Il faut souligner le courage dont ont fait preuve nos conducteurs afin d'assurer les missions du service public en dépit de la crainte du virus. Concernant le transport de personnes en situation de handicap avec les véhicules de moins de 9 places, l'activité s'est arrêtée soudainement et la reprise au mois de mai n'a été que très partielle. Nous avons beaucoup souffert sur ce secteur spécifique du transport.



©Alcis

“La profession a subi de plein fouet l'arrêt brutal de l'activité” Stéphane Marcon



François Piot, dirigeant de Prêt à Partir ©F.Piot

F.Piot : Je me revois fermer le siège, ce fameux mardi 17 mars après-midi. Je suis rentré chez moi plein de tristesse, avec une certaine peur de l'avenir. Toutes nos activités, autocars et agences de voyages, se sont brutalement arrêtées. Tous les collaborateurs ont été placés en activité partielle. En ce qui concerne le transport public, nous avons été soutenus par la plupart de nos clients. Nous avons été payés rapidement, même pour le transport non roulé, et nos clients collectivités nous avons été indemnisés en général à 70% du chiffre d'affaires prévu, une aide très appréciée qui s'est cumulée avec le chômage partiel. Concernant le transport adapté (TPMR) Nous sommes toujours en négociation avec nos clients. Dans notre profession, j'ai le sentiment que les acteurs du transport public s'en sortent plutôt bien, mais que les TPE et PME qui vivent essentiellement du tourisme vivent un enfer : elles sont sans activité depuis un an, les conducteurs de tourisme sont partis dans d'autres métiers. Certains clients, comme les écoles qui font régulièrement des voyages à l'étranger, n'envisagent pas de repartir en 2021. Le prix des autocars de tourisme d'occasion s'est effondré. Il y a une vraie détresse chez nos collègues.

Quelles mesures avez-vous mises en place dans votre entreprise depuis le début de la crise de la Covid-19 ?

F.Piot : Tous nos collaborateurs ont été mis au chômage partiel, nous avons mis fin aux CDD et coupé toutes les dépenses que nous pouvions arrêter. Nous avons recruté plus d'apprentis, compte tenu des aides nouvelles accordées par l'état et obtenu un prêt garanti par l'état (PGE), ainsi que le report de nos loyers de crédit-baux (autocars). Globalement, la trésorerie de l'entreprise a plutôt bien résisté mais notre dette a fortement augmenté. Certains investissements non cruciaux ont été reportés ainsi que plusieurs opérations de croissance externe, en attendant de voir comment nous allons sortir de cette crise. En interne, pendant le confinement, nous avons gardé un lien fort entre nous grâce à Workplace, un réseau social professionnel et privé. Ces posts m'ont permis de communiquer sur la façon dont notre entreprise vivait le confinement, mais aussi de parler de nos métiers, de notre histoire, de nos valeurs. En temps normal, je n'aurais jamais pris le temps de faire cela.



Stéphane Marcon, gérant du groupe Alcis ©S.Marcon

S.Marcon : Sur le plan économique et financier, il faut souligner l'importance qu'a joué l'Etat notamment avec le PGE. Nous nous sommes retrouvés avec plus de 95% de l'effectif roulant à l'arrêt et avons sollicité auprès des organismes, un report des crédits-baux de 6 mois. Sur le plan sanitaire, nous avons commandé du matériel pour assurer la protection de nos salariés

et organiser le télétravail. Il a fallu également se mobiliser au sein de l'OTRE afin d'obtenir une indemnisation de la part des Autorités organisatrices (AO) sur le restant à charge pour les transporteurs. Les charges fixes ont continué de peser lourdement sur notre activité. Certaines AO ont pris très rapidement des décisions fortes de soutien aux transporteurs, comme la Région Occitanie. Nous avons créé au sein de l'OTRE une commission spécifique pour les transports PMR et nos groupes de travail sont très actifs pour mettre en place les conditions qui vont permettre de sécuriser notre profession.



©Prêt à Partir

Comment voyez-vous l'avenir proche ?

F.Piot : Notre entreprise a des réserves qui lui permettent d'aborder les années qui viennent avec sérénité, malgré la crise. Mais il faut reprendre un rythme de travail normal et retrouver la joie d'aller travailler et de se rendre utile. Nous avons garanti 100% des salaires dès le début du confinement et notre grande transparence me laisse penser que nous nous relèverons plus vite que nos concurrents particulièrement meurtris par cette crise. Les mois qui viennent vont voir nos métiers évoluer très rapidement, sur fond de crise sociale et économique. Nous allons vivre des années passionnantes et surprenantes, où nous devons être encore plus humbles sobres et exigeants.

S.Marcon : Des épreuves nous attendent encore pour les mois qui viennent et je garde une forme d'optimisme. Je crois que l'activité de tourisme va redémarrer progressivement à l'automne prochain. Les gens auront envie de rattraper le temps perdu et de voyager. Un des enseignements que nous devons tirer de cette crise est que rien n'est acquis. Nous devons toujours être dans l'anticipation et faire preuve d'inventivité pour rassurer les clients et les Autorités Organisatrices. C'est une condition essentielle pour le maintien d'une image positive du transport de voyageurs par autocars.

Ils nous accompagnent

Total se transforme en un groupe multi énergies

Le groupe Total, acteur majeur de l'énergie, continue de faire évoluer sa stratégie pour répondre aux nouvelles demandes des clients face à la transition énergétique. Xavier Bourat, directeur adjoint des Affaires Publiques et Comptes Stratégiques de la direction Mobilités et Nouvelles Énergies de Total a accepté de répondre à nos questions.

Pourriez-vous nous présenter la stratégie et les orientations proposées par le groupe Total afin d'accompagner les professionnels sur la transition énergétique ?

En mai dernier, Patrick Pouyanné, Président-directeur Général du groupe Total, a annoncé l'ambition d'atteindre la neutralité carbone en 2050 sur l'ensemble des activités du Groupe. Augmenter l'efficacité en baissant l'intensité carbone de ses produits et développer de nouvelles énergies plus durables, sont les principales actions mises en place. C'est dans ce sens que la direction Mobilités et Nouvelles Énergies a été créée afin d'apporter des solutions et d'accompagner au mieux les clients dans leur transition énergétique.



Total devient un fournisseur de mobilité

Total couvre une grande partie de la mobilité en France et a ainsi une certaine légitimité à accompagner ses clients. Électromobilité, GNV, hydrogène, le groupe propose un large choix de nouvelles énergies mais aussi des biocarburants avec le super éthanol E85/ED95 et le diesel HVO100. Il se présente aujourd'hui comme un groupe multi énergies capable de dire au client quelle énergie utiliser demain en fonction de ses usages.

Total propose une carte de crédit dédiée aux professionnels, pourriez-vous la présenter ?

Ce produit sera lancé très prochainement et permettra de

répondre à tous les frais de mobilité professionnels des salariés.



Total s'intéresse à la télématique embarquée et à l'accompagnement de la sensibilisation à l'éco conduite, pourriez-vous nous en dire plus ?

Notre solution de télématique embarquée permet à nos clients de gérer leur flotte avec précision grâce à la collecte de données relevées en temps réel (kilométrage, consommation de carburant ou encore géolocalisation) à partir d'un boîtier installé dans le véhicule. Cela permet l'optimisation des coûts et de la logistique, ainsi qu'un audit précis du parc permettant de préparer la transition énergétique de la flotte. La remontée de ces informations permet également d'agir pour la sécurité tout en diminuant l'impact environnemental de la conduite des conducteurs et de construire ainsi activement une politique RSE.

Un mot sur le positionnement de Total sur le long terme ?

En diversifiant ses offres et services, Total se veut être un acteur majeur de la transition énergétique tout en répondant aux besoins de ses clients.

Anne-Cécile Bénita, directrice de la communication de Renault Trucks nous présente les orientations stratégiques de la marque

Pourriez-vous nous présenter Renault Trucks, unique constructeur en France ?

Renault Trucks, c'est 125 ans de savoir-faire français du camion.

Nous concevons, produisons et distribuons des poids lourds et des véhicules utilitaires de 2,8 à 120 t. Notre gamme couvre un large éventail d'activités : distribution, construction, construction lourde, longue distance, métiers du secours et incendie ou des collectivités territoriales. La conception et l'assemblage de nos camions et la production de l'essentiel des composants sont réalisés en France et sont labélisés Origine France Garantie. Renault Trucks est une entreprise du [groupe Volvo](#), l'un des premiers constructeurs mondiaux de camions et de solutions de transport.



310 points de vente en France

Votre entreprise a toujours été à la pointe de l'innovation, pouvez-vous nous présenter les solutions décarbonées déjà offertes à vos clients et vos perspectives ?

Nous nous sommes engagés, il y a plus de dix ans, en faveur des énergies de substitution pour préserver la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique. Nous sommes convaincus qu'une palette diversifiée de solutions énergétiques, qui correspond à la variété des usages et des environnements d'exploitation est la seule réponse possible aux exigences d'une mobilité durable. Une analyse approfondie des besoins de nos clients nous permet de leur proposer la bonne solution de transport avec l'énergie adaptée. Gaz, électricité, biocarburants.

Réduire les émissions CO2 et GES est le grand défi de notre industrie, sa priorité absolue.

C'est avec l'énergie électrique que sera opérée la grande transformation : usages de distribution ou de collecte, nous commercialisons depuis début 2020 une large gamme de camions 100 % électriques, fabriqués en France, qui ne produisent aucune émission polluante. Ils peuvent continuer de circuler même dans les ZFE et autorisent des livraisons silencieuses à des horaires décalés, ce qui permet de réduire la congestion en journée. Nous travaillons également à l'extension de notre offre électrique avec l'hydrogène. D'ici 20 ans, ce type de camion sera majoritaire pour la longue distance.

Quelle est la vision de Renault Trucks sur les évolutions du platooning et de la conduite autonome ?

Les convois automatisés présentent un intérêt certain en termes de réduction carburant, d'émissions de CO2 et de la congestion des infrastructures routières. Début 2000, Renault Trucks a fait partie des premiers constructeurs à travailler sur le sujet via un programme de recherche européen. Nous sommes aujourd'hui toujours associés à ces développements qui sont désormais menés à l'échelle du groupe Volvo au profit de l'ensemble des marques. Concernant la conduite autonome, pour Renault Trucks, le conducteur doit rester un élément central de la mission de transport. Nous la concevons comme une assistance au chauffeur à des fins de sécurité, de réductions de l'empreinte environnementale et de productivité accrue. Nous nous intéressons de près à l'ensemble des solutions et sommes associés aux travaux menés par le groupe Volvo. Des travaux de recherche sont menés en permanence sur les modes de transport de demain. Nos réflexions combinent différentes technologies : la conduite autonome, les convois automatisés, la connectivité et l'électromobilité.

Directrice de publication : Aline MESPLES

Rédactrice en chef : Samira BOUZAGHOU

Comité de rédaction : Philippe BONNEAU, Samira BOUZAGHOU, Laure DUBOIS, Jean-Marc RIVERA, Fabrice WACKENIER

Conception et mise en page : Samira BOUZAGHOU

Avec la participation de : Anne-Cécile BENITA, Vincent BOBET, Xavier BOURAT, Christophe BOUTIN, Isabelle BRETEAU, Jean-Pierre DUCOURNAU, Jean-Philippe et Anthony GADEAU, Séverine GILLET, Stéphane LEVESQUE, Stéphane MARCON, Éric NAVEAU, François PIOT, Sébastien PONCHELET et Laurianne ROSSI.

Siège social :

Organisation des Transporteurs Routiers Européens

« Les bureaux du Lac II »

29, rue Robert CAUMONT - Bâtiment S

33049 BORDEAUX CEDEX

Téléphone : 01 53 62 83 40

Courriel : communication@otre-direction.ora

L'INTERCONNEXION



B2P OPTIM
RECHERCHE SUR
CORRIDOR



CALCULATEUR
PALETTE



ENVOI DES
COMMANDES
TRAÇABILITÉ

ENVOI DES
DOCUMENTS
ANNUAIRE & SCORING



MAP & TRUCK
GEDMOUV CONNECT



AFFICHAGE DU
PROTOCOLE



www.b2pweb.com - www.gedtrans.com - www.gedmouv.com - www.s3pweb.com
www.pfm-solutions.fr - www.fiftytruck.com - www.eprotocole.fr

H2P HOLDING
PREMIUM
PROFESSIONNEL