



LE MAGAZINE DE VOTRE ORGANISATION PROFESSIONNELLE

3 LE MOT DU PRÉSIDENT

- Nous, l'OTRE ...

5 À LA UNE

- Un partenariat historique entre l'OTRE et le CNPA !

7 L'ACTU

- Le Brexit vu par la région des Hauts-de-France, un opérateur et une entreprise
- Jean-Eudes du Mesnil du Buisson, Secrétaire général de la CPME revient sur les conséquences de la crise sanitaire sur les PME
- Étude : Parlons bien, parlons cash - Quelle place pour l'argent liquide au XXIe siècle ?

13 EN RÉGION

- Le député Laurent Saint Martin visite une entreprise adhérente de l'OTRE Ile-de-France
- Otrement féminin : l'OTRE Auvergne Rhône-Alpes lance son collectif de cheffes d'entreprise.

15 EN ENTREPRISE

- Une reprise prometteuse d'Alcoser Transports
- Une protection maximale pour les personnels et les patients du transport sanitaire

17 ILS NOUS ACCOMPAGNENT

- Une nouvelle organisation pour Promotrans
- La transition énergétique et le biocarburant selon Etienne VALTEL, directeur général d'Altens.

Le mot du Président

Nous l'OTRE ...

Dans un contexte de crise sanitaire, de tensions économiques et sociales, d'inquiétudes et d'incertitudes, je veux porter pour vous un message d'optimisme et d'espoir même s'il va falloir continuer de redoubler d'efforts pour nombre d'entre nous, afin d'être non seulement entendus mais, surtout, écoutés !

Vos représentants m'ont élu à la présidence de l'OTRE en décembre dernier. J'ai l'intention de défendre et promouvoir nos PME du transport routier, de personnes comme de marchandises. Résistantes, innovantes, et créatrices d'emplois stables nos entreprises ont plus que jamais un rôle majeur à jouer dans la construction du monde de demain en France et en Europe.

Il est impératif pour cela de continuer à lutter contre le fléau de la concurrence déloyale, dans le TRM comme dans le TRV, avec ses formes nouvelles et dangereuses... Dans cet esprit, il est tout aussi impératif de défendre les métiers du transport léger. N'oublions pas non plus les métiers du transport sanitaire mis à mal récemment dans le Ségur de la Santé qui tente plus moins de le faire disparaître.

Dans tous les métiers du transport routier les enjeux sont de taille. Les défis aussi !

Ainsi, nous allons construire une transition énergétique maîtrisée de notre secteur, en nous appuyant sur nos partenaires naturels que sont les constructeurs, les énergéticiens, et nos donneurs d'ordres.

Les valeurs de l'OTRE sont miennes. Ce sont elles qui ont motivé ma candidature. Comme Président, ma volonté est de les porter en votre nom : l'éthique de la PME, le souci du dialogue permanent avec les adhérents qui restent au cœur de notre action, la mise en avant de la diversité des métiers, et la valorisation de nos territoires. Mon action sera avant tout celle d'une équipe et d'un projet. Il s'inscrit dans la continuité du travail déjà accompli par l'OTRE depuis 20 ans.

Aline Mesples laisse une marque importante au sein de l'OTRE dont elle a incarné l'action avec talent et courage. A sa suite, nous poursuivrons le travail, avec obstination, patience, et détermination.



Alexis Gibergues, président de l'OTRE ©OTRE

Notre objectif est clair : conforter mais aussi développer l'OTRE pour prendre toute notre part dans le débat public et professionnel, pour la défense et la promotion des métiers du transport et de la logistique.

Représentativité

La première échéance est celle de la confirmation de notre représentativité courant 2021. Ce renouvellement ne pourra que confirmer le développement constant de notre implantation locale, le dynamisme et la bonne santé de notre Organisation.

"Il va falloir nous battre pour faire admettre que le camion est bien une solution et non pas un problème !"

Son rôle stratégique est vital, y compris dans le développement bien compris et nécessaire du « multimodal » Le rôle capital que jouent les transports routiers pour faire face à la crise sanitaire est, de ce point de vue, probant !

Une communication plus agile, digitale et ciblée pour convaincre et mobiliser un plus grand nombre.



 Cliquez pour découvrir en vidéo le bureau exécutif de l'OTRE

Pour relever tous ces défis et atteindre ces objectifs, j'ai proposé d'abord de simplifier la gouvernance de l'OTRE. Un bureau élargi, rassemblant les représentants issus de nos Conseils de métiers se réunira à intervalle régulier afin de mieux coordonner nos stratégies.

C'est aussi dans cet esprit que je souhaite avoir un lien direct et plus personnel avec les Présidents des syndicats territoriaux dont je salue le dévouement et l'implication.

Ensuite, il faut conforter nos permanents sur le terrain, à votre écoute et à vos côtés. Ils font un travail de grande qualité à votre service en étant « les yeux et les oreilles » de l'équipe du siège qui coordonne l'action nationale et parfois européenne. Je sais et connais l'immense travail accompli par le secrétariat général et tous les collaborateurs du siège à Bordeaux comme Paris. Merci à tous !

Transition énergétique

Les enjeux pour le transport routier sont majeurs, à brève échéance. Sur ce point, le projet de loi environnemental issu des propositions de la Convention citoyenne sur le climat est inquiétant pour le TRM.

Application du Paquet mobilité

Adopté (enfin) l'été dernier par l'Union européenne, il apporte de vraies solutions dans la lutte contre la concurrence déloyale. Il est urgent d'assurer sa mise en œuvre rapide et efficace, notamment les nouvelles règles du cabotage et de son contrôle. Nous devons être davantage force de propositions sur toutes les questions de la mobilité, en développant des échanges, voire des partenariats innovants, avec tous les acteurs et parties prenantes ayant un intérêt à ces questions majeures pour notre avenir.

Très chers adhérents, je suis heureux de vous servir pour ces quatre prochaines années. Vous pourrez compter sur moi et je suis convaincu qu'ensemble, nous réussirons.

À la une

Un partenariat historique entre l'OTRE et le CNPA !

Alexis Gibergues, Président de l'OTRE et Francis Bartholomé, Président du CNPA, ont signé le 10 février 2021 [une convention de membres associés des deux fédérations](#), ouvrant la voie à un partenariat ambitieux.



De gauche à droite : Francis Bartholomé, Président du CNPA – Alexis Gibergues, Président de l'OTRE – Xavier Horent, Délégué général du CNPA et Laure Dubois, Secrétaire générale adjointe de l'OTRE. ©OTRE

Ce partenariat concrétise et conforte la démarche entreprise par la création de l'OPCO Mobilités en avril 2019 à savoir structurer l'emploi, les compétences métiers de la mobilité dans une logique interbranche au regard de la proximité des métiers. Il doit permettre de bâtir un programme pour valoriser le secteur et d'instituer des discussions matures entre la filière et les pouvoirs publics.

Jean-Marc Rivéra, Secrétaire général de l'OTRE et Xavier Horent, délégué général du CNPA, nous livrent leurs réactions.



 Cliquez pour voir les réactions des présidents

C'est un partenariat historique entre l'OTRE et le CNPA, quelles sont vos réactions ?

Jean-Marc Rivéra : Nous sommes très heureux de ce partenariat avec le CNPA et très enthousiastes à la concrétisation de sa mise en œuvre tant les objectifs que nous nous sommes fixés abordent des enjeux majeurs pour nos secteurs d'activité respectifs. Depuis de nombreuses années la mobilité des personnes et des biens est au cœur des politiques publiques européennes nationales et régionales débouchant sur des réflexions menées par les différents acteurs qu'ils soient institutionnels ou professionnels. Ainsi, face aux enjeux économiques, climatiques, environnementaux et sociaux, nos deux fédérations ont décidé d'unir leurs efforts et réflexions pour relever ce défi d'une meilleure efficacité énergétique et environnementale, et ce dans un contexte législatif très hostile aux usagers de la route (loi climat résilience).



Jean-Marc Rivéra, SG de l'OTRE ©OTRE

Xavier Horent : C'est en effet un partenariat historique, qui est salué comme tel, je le crois, par nos adhérents respectifs. Ce qui nous rapproche est supérieur à nos différences et c'est bien ce qui est constitutif d'une vraie complémentarité. Nos entreprises ont face à elles des défis immenses à relever, et le niveau de contraintes - en particulier fiscales et réglementaires - n'a jamais été aussi élevé. L'objectif collectif d'accompagner nos secteurs dans les multiples transitions à l'oeuvre, écologique, numérique ou sociétal, implique d'instaurer des nouvelles coopérations en nous décloisonnant. Un partenariat d'ordre historique se fonde surtout sur le long terme et sur un socle commun de valeurs. Nous sommes très heureux de ce rapprochement avec l'OTRE, son nouveau Président, ses équipes et ses entreprises. A nous de renforcer une confiance mutuelle et d'engager des actions ensemble au service des acteurs de l'automobile et des transporteurs.

Cette collaboration va créer des synergies dans le respect des spécificités des métiers et des intérêts professionnels.

Qu'attendez-vous de ce partenariat ?



Xavier Horent, DG du CNPA. ©CNPA

JM.R : Ce partenariat va nous permettre d'enclencher de véritables synergies visant à construire une vision prospective des métiers, à bâtir un programme pour valoriser le secteur et à instituer des discussions matures entre la filière et les pouvoirs publics. Nous travaillerons également à prioriser et à partager les enjeux du développement des motorisations alternatives devenant des acteurs incontournables dans la transition énergétique. Nos maillons territoriaux respectifs assureront une proximité optimale avec nos adhérents. Enfin, l'implantation de nos bureaux dans un même lieu, au sein de la maison des mobilités, contribuera à l'efficacité et à la qualité de nos travaux. Bonne route au partenariat CNPA OTRE.

X.H : Il doit être le vecteur d'une performance accrue au service de nos entreprises. Nous évoluons dans un environnement complexe, incertain et profondément anxiogène depuis plusieurs années et encore plus avec la crise sanitaire. Nul ne sait véritablement, au-delà de toutes les incantations sur le "monde d'après", ce que seront les futurs équilibres économiques ou les mix énergétiques et la manière dont nous pourrions en garantir la soutenabilité - y compris dans le domaine social.

Nous avons par conséquent un important travail à mener dans les domaines de la prospective, du lobbying et de la communication sans oublier la formation professionnelle où nous collaborons déjà fortement avec l'OTRE dans le cadre de l'[OPCO Mobilités](#). Le CNPA et l'OTRE doivent en ce sens réfléchir à une plateforme de ressources et de solutions pour accompagner au plus près nos entreprises et leurs salariés. Vive la mobilité et les acteurs qui en sont le support, quotidien et bravo à l'OTRE pour son dynamisme !

L'actu BREXIT



Vu par
la région

La région des Hauts-de-France a été la principale région française impactée directement par le Brexit. Explications avec Franck Dherain, Vice-Président et en charge des Transports et des Infrastructures de Transport.

La région des Hauts-de-France est la porte d'entrée de l'Europe vers l'Angleterre, quelles seront les conséquences du Brexit pour le transport et l'économie ?

Franck Dherain : La région des Hauts-de-France a toujours eu de fortes relations logistiques avec le Royaume-Uni affichant un solde de 2,2 milliards d'euros dans nos transactions, ce qui fait de lui notre 2ème partenaire commercial après la Belgique.

Depuis le 1er janvier, de nouvelles formalités s'appliquent au Royaume-Uni, devenu pays tiers.

F.D : Depuis plus de trois ans, la région, l'État ou encore les compagnies maritimes se préparent au Brexit. Il y a une nette baisse du trafic fret et un effondrement du trafic passager. L'activité halieutique durement impactée des deux côtés de la Manche a été la plus grosse inquiétude juste avant l'entrée en vigueur du Brexit.

Globalement toutes les entreprises françaises ont fait preuve de plus d'anticipation que les anglais eux-mêmes notamment concernant les démarches douanières.

Les nouveaux flux et donc les chiffres seront connus à partir du mois de mars 2021.

Aujourd'hui, nous n'avons pas assez de recul pour évaluer les conséquences économiques surtout dans le contexte sanitaire actuel avec une économie qui est déjà, en plus, au ralenti.

Comment accompagnez-vous les entreprises de fret maritimes et ferroviaires transmanche ?

Un nouveau dispositif a été proposé en juillet 2020 par Euralogistic, en réponse au contexte exceptionnel réunissant la crise sanitaire et le Brexit. Il permet de répondre de façon individualisée aux entreprises régionales avec un accompagnement sur mesure grâce à des experts de haut niveau et l'utilisation d'une application dédiée.

Par ailleurs, nous accompagnons le développement du fret maritime et ferroviaire de la région à travers plusieurs projets. Par exemple, la modernisation de la voie mer au port de Calais, l'exploitation et le développement commercial du port de Boulogne-sur-Mer / Calais ou encore l'ouverture d'une ligne maritime opérée par un navire hybride (voile, diesel, biocarburant). L'État propose également une aide au démarrage pour une nouvelle compagnie ou de nouveaux services.

Sur les premiers impacts observés en janvier 2021, les entreprises du secteur ont des difficultés dans les échanges avec le Royaume-Uni ce qui pourrait engendrer une réduction des flux notamment à cause de l'allongement des délais et la hausse effective du coût de transport.

La région des HDF a mobilisé des moyens humains et logistiques pour venir en aide aux transporteurs bloqués à l'approche de Noël. Pouvez-vous nous faire un retour ?

Je me suis mobilisé personnellement sur le sujet. J'ai été à l'origine du partenariat entre l'État, la région et la Croix Rouge pour la distribution de repas aux conducteurs bloqués aux frontières. Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Nord ont, quant à eux, été mobilisés pour faire les tests PCR.

Eurotunnel, au cœur du Brexit

Eurotunnel, filiale du groupe Getlink, a été un acteur majeur du Brexit en raison de son activité transmanche. Christian Dufermont, directeur commercial Fret de l'entreprise revient sur la préparation et l'impact de la sortie de

Vu par un
opérateur



©Eurotunnel

Votre activité est totalement tournée vers la liaison transmanche, quelles mesures avez-vous mis en place, depuis le Brexit, pour fluidifier le trafic ?

Christian Dufermont : Eurotunnel a commencé à travailler avec les autorités publiques dès l'annonce du Brexit en 2016 et a investi plus de 47 millions d'euros dans de nouvelles installations. Chaque année, 1,6 million de camions et 138 milliards d'euros de marchandises transitent par le tunnel sous la Manche. C'est pourquoi notre entreprise a mis en place un certain nombre de mesures pour faciliter et fluidifier le trafic. Nous avons créé Eurotunnel Border Pass, un portefeuille connecté et sécurisé qui communique avec l'infrastructure Eurotunnel et permet l'envoi automatique des documents douaniers aux administrations françaises et britanniques de façon automatisée lors de l'arrivée sur le terminal de contrôle du Tunnel.

Des mesures destinées à faciliter et simplifier les passages des transporteurs.

C.D : Le terminal de Coquelles (France) s'est agrandi avec un nouveau parking de 270 places et l'augmentation de la capacité de contrôle de plus de 40% avec trois voies de contrôle supplémentaires. Le centre Douane-SIVEP a également été créé à la demande des douanes et services vétérinaires pour effectuer des contrôles additionnels, vétérinaires et phytosanitaires.

D'après vous, quel sera l'impact du volume fret à court et moyen terme ?

C.D : Eurotunnel a enregistré un trafic dense aux mois de novembre et décembre en raison de la fin de la période de transition du Brexit entrée en vigueur le 31 décembre dernier. Globalement sur l'année 2020, une baisse de trafic a été constatée notamment à cause de la crise sanitaire actuelle. Nous espérons un retour à la normale rapidement et sommes confiants de l'évolution du volume fret à court et moyen terme. En effet, si le Brexit entraîne davantage de déclarations douanières et administratives l'accord trouvé le 24 décembre exempt la plupart des produits de taxes. De plus, les économies britanniques et européennes sont très interconnectées et le Brexit ne va pas modifier cette tendance de fond.



Christian Dufermont, directeur commercial fret d'Eurotunnel

Votre entreprise s'est rapidement mobilisée afin de rapatrier les chauffeurs bloqués, le 21 décembre dernier. Pouvez-vous nous expliquer les mesures qui ont été mises en place ?

C.D : Eurotunnel s'est immédiatement mobilisée en augmentant considérablement la fréquence de circulation de ses trains sur cette période, afin de venir en aide aux conducteurs bloqués pendant les fêtes de fin d'année.

Une nouvelle organisation pour les entreprises

CN'J Groupe, entreprise spécialisée dans le transport routier de marchandises industriels et sous température dirigée, circule quotidiennement entre le nord de la France et l'Angleterre. Jérémie Bogaert, président directeur général de l'entreprise nous explique comment il a fait face au Brexit.



©CN'J Groupe

Votre entreprise est directement impactée par les mesures entrées en vigueur le 1er janvier concernant le réseau transmanche, comment avez-vous adapté votre entreprise à ce nouveau contexte ?

Jérémie Bogaert : Je m'y suis préparé depuis plus d'un an notamment en participant à plusieurs réunions d'informations organisées par la région Hauts-de-

France, les services des douanes ou encore la CCI où j'ai pu rencontrer Franck Dhersin, Vice-Président de la Région HDF. Ces réunions destinées aux professionnels du secteur nous aiguillaient sur les différentes modalités et les nouvelles réglementations liées au Brexit. Il y a eu un véritable accompagnement de la part du Pôle d'action économique des douanes à Dunkerque et de la région dans tout le processus.

En parallèle, nous nous sommes chargés d'informer nos clients pour éviter que nos transporteurs ne se retrouvent en difficulté à la frontière notamment avec toutes les déclarations douanières à faire en amont.

Amende de 300 livres pour être arrivé dans le Kent avec 17 minutes d'avance !

J.B : Par ailleurs, une nouvelle règle s'est ajoutée côté anglais, il est désormais obligatoire de faire le Kent Access en déclarant 24h avant le transit d'un camion pour prendre le tunnel sous la Manche ou le bateau. Ce dispositif a été mis en place pour gérer les transits et le flux des camions arrivant dans la région du Kent.

Un de vos chauffeurs est resté bloqué à Noël, comment avez-vous fait face à ce problème ?

La France a fermé ses frontières avec la Grande Bretagne quelques jours avant Noël à cause du variant Covid britannique.

Notre chauffeur s'est retrouvé bloqué dans une file d'attente de plus de 3000 camions en Angleterre, nous n'avions pas eu la possibilité de le faire revenir en urgence au vu des annonces brutales faites par le Gouvernement. Si les autorités nous avaient laissées 24h pour nous organiser, la situation se serait beaucoup mieux passée et un maximum de transporteurs auraient pu rentrer chez eux pour les fêtes. Avec un peu de chance, notre chauffeur a pu rentrer le 24 au soir grâce à un bon positionnement dans la file, après que l'armée anglaise lui ait fait un test PCR.

"Je ne voyais pas revenir mon conducteur pour Noël"

Il n'est pas simple pour un chef d'entreprise de voir son chauffeur dans une situation aussi contraignante que celle-ci.

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité transmanche ?

J.B : Certains de nos clients ont commencé à se fournir autrement pour ne plus passer par l'Angleterre mais cela reste minime. Nous avons deux problèmes aujourd'hui, le confinement en Angleterre et le Brexit, il n'y a aucun moyen d'évaluer s'il y aura une baisse de volume pour l'instant, mais je reste confiant et espère un retour à la normale rapidement.

LE NOUVEAU CONTRAT MALADIES GRAVES, LA GARANTIE DES ENTREPRISES QUI AGISSENT !

Plus que jamais, l'Entreprise joue aujourd'hui un rôle déterminant dans la prévention des Maladies graves et l'accompagnement des salariés fragiles.

Cancer

1 personne sur 2 atteinte au cours de sa vie

40 % des nouveaux cas de cancer sont détectés chez des actifs

AVC

1 AVC toutes les 4 minutes

25 % concernent les actifs



Afin que vos collaborateurs soient prémunis des conséquences financières et sociales d'une maladie grave, Carcept Prev en tant qu'assureur d'intérêt général et l'OCIRP VIE, s'associent et innovent en vous proposant une solution collective unique sur le marché.

OCIRP vie

carcept prev

GRUPE KLESIA



Pour en savoir plus

<https://www.carcept-prev.fr/maladies-redoutees-la-garantie-des-entreprises-qui-agissent>

Contrat collectif de prévoyance complémentaire assuré par l'OCIRP Vie - OCIRP VIE, société anonyme au capital de 26 192 964 €, régie par le Code des assurances. RCS PARIS 339 688 608 ; Siège social situé au 17 rue de Marignan CS 50 003 Paris (8e) CARCEPT-Prévoyance - Institution de prévoyance régie par le Titre III du Livre IX du Code de la Sécurité sociale - Siège social situé 4 rue Georges Picquart - 75017 PARIS

Sources : Cancer / Etude British Journal of Cancer 2015; DOI : 10.1038/bjc.2014.606 & INCA - AVC / France AVC & Société Française Neurovasculaire

Jean-Eudes du Mesnil du Buisson, Secrétaire général de la CPME revient sur les conséquences de la crise sanitaire sur les PME

Le Covid-19 a impacté fortement l'économie de notre pays, pouvez-vous nous faire un état des lieux de la situation des PME ?

Jean-Eudes Du Mesnil du Buisson : La situation varie fortement d'un secteur à l'autre mais sans surprise, les plus impactés par la crise sont ceux qui font l'objet d'une fermeture administrative.

Une enquête réalisée par la CPME entre le 7 et le 20 janvier dernier auprès de 2400 TPE-PME est venue confirmer la fragilité d'un certain nombre d'entre elles. Ainsi, au cours des 2 derniers mois de 2020, les deux tiers des entreprises ont connu une baisse de chiffre d'affaires par rapport à la même période en 2019. Cela se traduit pour la moitié d'entre elles par une dégradation de leur trésorerie.

Pour 2021, les perspectives sont mitigées mais pas catastrophiques. Près de la moitié des entreprises anticipent une hausse ou un maintien de leur activité dans les prochains mois. Dans ce contexte, la majorité des dirigeants ne cède pas au pessimisme.

À votre sens, les mesures qui ont été mises en place par le gouvernement ont-elles été suffisantes ? Et à votre avis quelles sont les mesures à consolider ?

Globalement, le gouvernement a pris des mesures efficaces comme l'activité partielle, les reports de charges, le fonds de solidarité ou le PGE.

Pour autant, beaucoup de ces mesures sont des aides ponctuelles qui devront faire l'objet d'un remboursement. Ce n'est pas un hasard si un tiers des TPE-PME reconnaît aujourd'hui être sous perfusion de l'Etat. Certaines ne seront pas en mesure de rembourser ces aides.

La CPME milite donc pour la mise en place d'un prêt de consolidation permettant de regrouper toutes les sommes à devoir et d'étaler leur amortissement sur une période pouvant aller jusqu'à 10 ans. Un tel outil est indispensable pour sauver un grand nombre de TPE-PME.

Rappelons que près de la moitié des 220 000 entreprises ayant utilisé leur PGE craignent d'avoir des difficultés à le rembourser. Par ailleurs, les mesures existantes doivent être adaptées pour ne laisser personne au bord de la route, en particulier dans les secteurs « connexes » dont l'activité dépend des secteurs à l'arrêt.



J-E du Mesnil du Buisson, SG de la CPME ©CPME

À la fin de cette pandémie, quelles mesures préconisez-vous pour soutenir les entreprises qui seront encore fragilisées ?

J-E.D : La vigueur de la reprise reste encore inconnue. Le Plan de relance viendra la soutenir mais au-delà de cela les entreprises auront besoin de mesures structurelles comme une accélération de la baisse des impôts de production, en particulier la fiscalité locale. Soutenir l'investissement c'est, par exemple, considérer que les sommes remontées aux fonds propres des entreprises doivent bénéficier d'un taux réduit d'impôt sur les sociétés. Il est néanmoins acquis que certaines entreprises ne passeront pas le cap. Pour celles-ci, il ne faut pas oublier l'entrepreneur, victime de circonstances extérieures.

La CPME incite le gouvernement à prendre des mesures ponctuelles comme la suspension des cautions personnelles ou le fait que les dettes sociales s'éteignent à la liquidation de l'entreprise.

Parlons bien, parlons cash ÉTUDE Quelle place pour l'argent liquide au XXIe siècle ?

Depuis quelques années : les espèces seraient un outil désormais obsolète et les jours du cash seraient comptés. Olivier Babeau, Président fondateur de l'Institut Sapiens, en partenariat avec l'USP Valeurs, a réalisé une étude sur la place de l'argent liquide au XXIe siècle.

Face à la concurrence toujours plus féroce de la carte bancaire ou encore à l'essor de nouvelles solutions de paiement, le cash serait irrémédiablement en perte de vitesse. Des voix nombreuses prédisent à court ou moyen terme la disparition des espèces et l'avènement d'une société cashless.

La question du cash est-elle donc définitivement tranchée ? Pas si sûr.

Outre que le cash montre encore une vigueur qui doit interroger sur la pertinence de ses avis de décès, rien n'interdit de considérer les nouveaux moyens de paiement et les espèces comme des outils complémentaires. De fait, les espèces possèdent des caractéristiques que ne réunit aucune alternative de paiement. Surtout, il serait regrettable de ne considérer le cash que sous un aspect technique: la capacité à payer en espèces est aussi une question sociale et politique. Il n'est pas seulement un moyen de paiement inclusif, mais un des derniers espaces de liberté dont disposent tous les individus.

Ce rapport s'intéresse principalement à la situation des espèces en France et au regard européen sur cette question. Si la disparition des espèces va pour certains dans le sens de l'Histoire, la monnaie fiduciaire est encore plébiscitée par les habitants du vieux continent.

"Ce qui est intéressant, c'est que l'écosystème du paiement concerne tout le monde."

Les limites de certaines critiques adressées aux espèces et les avantages qui devraient conduire chaque citoyen à militer pour une sauvegarde du cash, seront également étudiés.

INSTITUT SAPIENS



Parlons bien, parlons cash

Quelle place pour l'argent liquide au XXIe siècle ?

Cette étude a été réalisée en partenariat avec

USP VALEURS

Télécharger le rapport

"On est allé interroger des responsables publics, des élus, des producteurs d'espèces, la Banque de France et même des économistes européens pour avoir un regard international", Olivier Babeau.

LA MINUTE CASH #1



Cliquez pour voir la vidéo

Retrouvez tous les épisodes de la websérie La Minute Cash sur la chaîne YouTube de l'OTRE

En région

OTREMENT FEMININ

L'OTRE Auvergne Rhône-Alpes lance son collectif de cheffes d'entreprise



Les femmes travaillant dans le transport routier et souhaitant partager leurs expériences d'un milieu encore peu connu de la gènte féminine est désormais possible avec le collectif Otrement féminin.

C'est à l'initiative d'Aurélie Alexis, co-gérante d'[ALEXIS Déménagements](#) et trésorière de l'organisation régionale, et de Jean-Christophe Gautheron, Secrétaire général de l'OTRE Auvergne Rhône-Alpes que ce club de femmes a été créé dans le but de valoriser l'image de la femme dans le transport routier.

« En tant que femme je pense avoir un rôle à jouer pour faire découvrir notre secteur et reste persuadée que les femmes ont une carte à jouer. Jean-Christophe m'a proposé ce projet, qui a résonné en moi et m'incite à m'impliquer », Aurélie Alexis

Dynamiser la politique de recrutement en attirant les femmes vers un secteur encore largement dominé par les hommes et privilégier des rencontres de terrain, c'est ce qu'a poussé Sylvie Roustant directrice générale à [TMP 26](#), à s'engager dans ce projet : « J'ai eu envie d'informer et de communiquer sur les métiers du transport ouverts aux femmes, de faire un point sur les aprioris et répondre aux préjugés, en fonction de l'expérience de chacune ».

Il est également question de réfléchir à l'amélioration des conditions de travail des femmes qui y sont déjà employées ou encore porter en elles un échange de bonnes pratiques à travers un laboratoire prospectif Féminin Transport afin de faire émerger des idées novatrices en phase avec les attentes sociétales.



Aurélie Alexis et Jean-Christophe Gautheron ©DR

Aujourd'hui, Otrement féminin compte 11 femmes, toutes adhérentes à l'OTRE et à la tête d'entreprises de moins de 50 salariés du transport routier de marchandises, du transport léger ou encore du déménagement.

« Nous invitons toutes les femmes et les hommes travaillant dans le secteur et qui souhaitent que le regard porté sur les femmes dans le transport évolue, à nous rejoindre », affirme Jean-Christophe Gautheron.

La charte d'engagement qui sera l'acte de naissance officiel du collectif est en cours de validation, ce club travaillera directement avec l'AFT régionale pour ainsi attirer de potentielles candidates.

Visite du député Laurent Saint Martin à une entreprise adhérente de l'OTRE Ile-de-France

SOFADOU, entreprise spécialisée dans le transport d'autocars de tourisme a reçu la visite exceptionnelle du député LREM et Rapporteur général de la commission des finances, Laurent Saint Martin, le 8 janvier dernier.



Haddou Ait Naceur, gérant de l'entreprise SOFADOU, adhérent de l'OTRE Île-de-France a eu l'honneur d'accueillir Laurent Saint Martin, dans ses locaux à Santeny (94). Cette rencontre, en présence d'Alain Martinez, président de la CPME du Val-de-Marne (94), et d'une délégation de l'OTRE Ile de France composée de Laurent Galle, son vice-président, de Kara Mendjel, président de la STAF et de Yann Viguié, secrétaire général, qui a été riche en échanges sur tous les sujets d'actualité du secteur.

Cette rencontre a permis d'échanger et d'exposer les difficultés auxquelles sont confrontées les dirigeants du secteur du transport routier de voyageurs notamment pour les PME dont l'activité est exclusivement dédiée au tourisme. Il aura notamment été évoqué les contraintes d'accès au Prêt Garanti par l'Etat (PGE), le dispositif de l'activité partielle ou encore le manque de considération des assureurs durant la crise sanitaire de la Covid-19.

« J'ai l'impression que nous sommes les grands oubliés de cette crise et que le gouvernement n'agit pas en notre faveur », affirme Haddou Ait Naceur.

Concurrence déloyale, fiscalité, évolution de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), la taxe à l'essieu, la taxe sur les entrepôts et aires de stationnement, la difficulté pour les PME d'accéder aux marchés publics et aux services librement organisés (SLO) : tous les messages ont pu être passés au député Laurent Saint Martin qui a fait preuve d'une réelle sensibilité à l'égard de la profession. Il a ainsi marqué son soutien au Transport routier sur la plupart des sujets abordés lors de cette rencontre terrain, au cœur d'une entreprise.



©OTRE Ile-de-France

Laurent Saint Martin : « Peu de fédérations épluchaient les textes à venir autant que l'OTRE et je ne doute pas de sa vigilance permanente sur ces dossiers sensibles. »

L'OTRE Ile-de-France a accompagné et appuyé cette opération auprès d'une entreprise de tourisme de sa circonscription, afin de faire entendre le « cri d'alarme » de cette profession dans un contexte de crise sanitaire dévastatrice pour ce secteur et dont la perspective de reprise apparaît très lointaine. Plus que jamais, le secteur du tourisme par autocars doit être soutenu dans le temps par des mesures à hauteur de la catastrophe que les PME du secteur subissent, c'est pour cela que l'OTRE n'a de cesse d'interpeller les ministères concernés afin d'accompagner les adhérents dans cette période délicate.

En entreprise

Une reprise prometteuse d'Alcoser Transports

Alain Buyle, gérant d'Alcoser Transports, nous présente sa nouvelle stratégie pour son entreprise reprise en juillet 2020.

Pouvez-vous nous présenter votre entreprise ?

Alain Buyle : Depuis sa création en 1992, Alcoser Transport collabore avec La Poste pour le transport du courrier postal pour générer plus de 2.5 millions d'euros de chiffre d'affaires par an. En juillet 2020, j'ai repris la gérance de l'entreprise en Occitanie et en Nouvelle Aquitaine, en voulant y apporter une nouvelle dynamique et de nouveaux services. Je reste fidèle à la relation qui existe entre notre structure et La Poste mais avec les nouvelles technologies et habitudes de consommation, nous nous sommes développés dans le transport de colis.

Avec l'arrivée des ZFE et des objectifs européens de décarbonation du transport routier, quelle est votre vision en matière de transition énergétique ?

Sur le territoire de Toulouse Métropole, le seuil de dépassement en NO2 (dioxyde d'azote) est atteint à proximité des grands axes de circulation. Les transports de marchandises et de voyageurs contribuent fortement à l'accroissement de la consommation d'énergie en France qui est aujourd'hui de 30%, contre seulement 13% en 1960.

La transition énergétique fait partie de nos priorités.

A.B : Au vu de la situation préoccupante, je suis favorable à m'engager dans la Charte Objectif CO2, pour ainsi réduire mes émissions de GES. En revanche, je me pose encore des questions sur le devenir électrique ou hydrogène de nos véhicules mais reste confiant sur les avancées technologiques faites dans le domaine des hybrides. J'envisage un mode de consommation davantage écoresponsable pour ma flotte de 40 camions et par la suite former mes conducteurs à l'écoconduite.

Vous avez repris l'activité en juillet 2020 avec la volonté de conserver l'ensemble des emplois. 9 mois plus tard, comment cela se passe-t-il ?



Alain Buyle, gérant de l'entreprise Alcoser Transports

A.B : En effet, j'ai conservé l'ensemble des 28 salariés en poste et recruté entre temps des personnels, grâce au développement de ma structure avec une ouverture probable vers la logistique.

« Je remercie l'ensemble de l'OTRE pour ses compétences et son accompagnement ! »

Aujourd'hui, nous avons 34 conducteurs dont 3 femmes, toutes les générations et nationalités sont représentées et c'est pour moi une force. La transmission de la passion de mon métier est un des points que j'aime exposer et c'est pour cela que j'ouvre la possibilité à la jeunesse d'acquérir une expérience professionnelle dans une entreprise à taille humaine.

Une protection maximale pour les personnels et les patients du transport sanitaire

Les Ambulances Vannet Delacroix entreprise de transport sanitaire implantée en Haute-Saône ont misé sur la protection de ses personnels et des personnes prises en charge durant la crise sanitaire de la Covid-19. Explications avec Eric Vannet, gérant de l'entreprise.

Quelles mesures avez-vous mis en œuvre pour la protection de vos personnels ?

Notre entreprise a été précurseur en instaurant le port du masque obligatoire et à les fournir à nos personnels et à nos patients transportés, un mois avant la première doctrine reçue de l'Agence Régionale de Santé. Pour les transports de patients en transport assis professionnalisé, nous proposons en plus du gel hydroalcoolique et une désinfection complète du véhicule notamment avec des lingettes et une pulvérisation désinfectante norme NF 14476. Enfin, nous désinfectons systématiquement toutes nos combinaisons.

Vous avez été les premiers à proposer une solution innovante pour les personnes prises en charge, pouvez-vous nous en dire plus ?

En début de crise sanitaire et pour nos transports couchés en ambulance, nous avons investi dans une bulle hermétique qui empêche tout contact entre le patient sur le brancard et les personnes appelées à être en contact en l'occurrence, nos personnels. Cette bulle fixée et adaptable sur le brancard du véhicule nous permet de renforcer la protection et de minimiser tout risque de contamination.



©Vannet Delacroix

La crise du covid a ramené un surcroît d'activité dans votre secteur, les efforts mis en place se sont-ils concrétisés en termes de rentabilité ?

La crise a fortement impacté notre activité. Tous les patients que nous avions l'habitude de transporter en véhicule assis se sont vu annulés ou déprogrammés leur rendez-vous.



©Vannet Delacroix

« Une chambre d'isolement » pour nos patients transportés couchés en ambulance.

Nous avons davantage été sollicités par l'activité d'Urgences Pré-Hospitalières et par l'activité des patients itératifs (dialysés, chimiothérapies, oncologie ...) aussi bien en transports assis qu'en transports couchés. Cette réorganisation a totalement déstabilisé notre entreprise bien plus basée sur une activité linéaire journalière. Mais nous avons su nous adapter.

Une baisse de chiffre de 70/100.

Sans les aides de la CNAM et le dispositif d'activité partielle les entreprises de transports sanitaires auraient périclité puisque les transports Covid ne sont pas assez rémunérateurs. Une certaine prise de conscience gouvernementale a abouti à la signature de l'avenant 10 de la Convention Nationale des transporteurs sanitaires privés, augmentant notamment ainsi la tarification.

Ils nous accompagnent

Une nouvelle organisation pour Promotrans

Nouvelle organisation, taxe d'apprentissage, formations professionnelles et diplômantes : entretien avec Peter Guillon, président de [Promotrans](#).

En tant que nouveau directeur général de Promotrans, comment avez-vous restructuré votre organisation notamment avec l'arrivée de Pierre de Surône à la direction exécutive ?

Peter Guillon : Promotrans est depuis plusieurs années en mouvement pour s'adapter aux besoins du monde de la formation en pleine mutation. Nous avons vécu, ces derniers temps, une succession de virages comme la réforme de la formation avec notamment la mise en place de la « loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel » et l'an dernier le confinement lié à la crise sanitaire. Notre organisation doit être la plus agile possible pour réagir plus rapidement et plus efficacement aux demandes de nos clients. Nous avons donc renforcé l'équipe Pédagogique afin d'améliorer notre capacité à ajuster nos contenus notamment digitaux avec Pauline Suire, à sa tête. En quelques semaines, nous avons adapté notre Bac+5 formant des managers des opérations

logistiques internationales (MOLI) à la formation à distance sans trop souffrir d'isolement car nous avons maintenu des moments de rencontre et d'échanges dans nos campus. Il est aussi important que nos étudiants puissent créer leur réseau professionnel sans attendre..

Par ailleurs, notre réseau de centres organisé autour de nos Directeurs Exploitation Réseaux a été confié à Pierre de Surône, notre nouveau Directeur Exécutif, arrivé en octobre dernier. Le département pédagogique également, et plus généralement ce qui est en lien avec la performance du réseau opérationnel de Promotrans. Ces changements ont permis de construire avec nos équipes une nouvelle feuille de route ambitieuse tout en restant réaliste. L'année va certainement être mouvementée du fait du contexte sanitaire. Néanmoins, nous sommes prêts à nous adapter si le besoin se faisait sentir, nos équipes étant orientées solutions.

“Il est certain que les débouchés ne manquent pas que ce soit dans le Transport ou la Supply Chain”.

Nous sommes confiants et abordons ce premier semestre avec l'envie de performer pour répondre de manière efficace et qualitative à nos clients.



Peter Guillon, Président de Promotrans ©Promotrans

**LA RÉUSSITE
ÇA S'APPREND
ET ÇA SE PRÉVOIT**

Contribuez à l'apprentissage de la réussite en nous versant le solde de vos 13% de T.A. sur taxeapprentissage.com

Groupe **promotrans**



Cliquez

[En savoir plus sur la taxe d'apprentissage](#)

Quelles sont les demandes en termes de formations professionnelles et diplômantes depuis le début de la crise sanitaire ?

P.G : L'activité a été très importante en formation initiale minimale obligatoire (FIMO) et en formation continue obligatoire (FCO) en fin et début d'année pour la formation professionnelle continue. En effet, les entreprises et organismes souhaitent disposer rapidement de ressources pour assurer la demande. Il est difficile de répondre à toutes les demandes car il manque toujours des places pour passer les examens du permis de conduire. Les titres professionnels restent donc une valeur sûre même si la durée de formation est plus longue. La logistique n'est pas en reste avec de nombreuses demandes de personnel formé pour organiser les entrepôts logistiques des grands magasins offrant de nouveaux services de livraison.

Du côté de nos campus, nous sommes actuellement en période de journées portes ouvertes virtuelles ou sur campus, pour garantir d'entrer en contact avec tous les futurs étudiants de nos écoles et centre de formation d'apprentis. Nous constatons une augmentation de la demande par rapport à l'année dernière. En plus de notre titre MOLI (Bac+5),

nous notons une demande soutenue pour les BTS Gestion des Transports et Logistique associée et Maintenance des Véhicules.

Quelles sont les actions de communications engagées en ce début d'année ?

P.G : En plus de notre campagne de communication pour préparer la rentrée de septembre à l'aide de nos journées portes ouvertes en cours partout en France, nous avons engagé une vaste campagne de collecte de la taxe d'apprentissage (solde des 13%). En ces temps particulièrement mouvementés, nous avons besoin de ces fonds pour assurer la meilleure prise en charge de tous les jeunes, y compris ceux qui ne trouveraient pas d'entreprise par exemple. La taxe d'apprentissage, c'est un cycle vertueux qui favorise à la fois l'apprentissage permanent, l'enrichissement mutuel et l'expertise durable.

Grâce à la contribution des entreprises en faveur de nos formations, nous pourrions relever ensemble tous les défis économiques et répondre à un cadre réglementaire et technologique toujours plus exigeant. Les entreprises percevront ce juste retour lorsqu'elles bénéficieront de jeunes formés à leurs attentes.

La transition énergétique et le biocarburant selon Etienne Valtel, directeur général d'Altens



Pourquoi avez-vous créé Altens ?

Etienne Valtel : [Altens](#) est une filiale de la société Enens fondée en 2015 par Mohamed Bennama et moi-même. Enens est spécialisée dans le négoce de carburants « conventionnels » ainsi que dans la fourniture en biocarburants. Notre sensibilité à la transition énergétique nous a amenés à réfléchir sur la mise en œuvre d'actions permettant l'amélioration du bilan carbone du secteur du transport. Altens a pour vocation d'apporter des solutions clé en main à tous nos clients à travers la France.

Quelles sont les différences entre les diverses solutions de biocarburant ?

E.V : Beaucoup de transporteurs ont une vue incomplète des solutions existantes de biocarburant sur le marché. Notre entreprise informe et conseille les transporteurs sur les alternatives existantes en toute transparence et objectivité pour ne pas les enfermer dans une solution unique quel que soit leur métier. La gamme PUR couvre l'ensemble du transport mais aussi le chauffage et les générateurs électriques.

Le choix pour l'un des carburants alternatifs se fait selon les intérêts des utilisateurs.

Le B100 reste la solution économique la plus proche de celle d'un diesel conventionnel mais nécessite la compatibilité des moteurs avec ce biocarburant. Les contraintes techniques peuvent être contournées avec l'utilisation d'un diesel de synthèse comme le XTL qui est un biocarburant aux performances améliorées. Issu de déchets et de résidus, il suscite aussi l'intérêt pour ses performances environnementales (85% de réductions de CO2). Enfin, parmi les carburants liquides, à ce jour, un seul permet d'obtenir la vignette Crit'Air 1 : le ED95. Issu de résidus viniques, l'éthanol qui le compose lui confère un bénéfice environnemental remarquable (90% de réduction de CO2).

La transition énergétique dans le transport passera par un mix de solutions.

Nous avons donc la particularité de fournir l'ensemble des produits afin d'apporter le meilleur choix pour nos clients.

Comment réagi le marché du biocarburant à ces nouvelles utilisations ?

E.V : Pour l'instant, le B100 est une réelle opportunité pour l'agriculture française. De 5,3 millions de tonnes de colza produits en France en 2015, nous sommes descendus à 3,5 en 2020. La filière peut donc retrouver des débouchés dans une démarche positive autour du « Made In France ». Avec la disparition de l'huile de palme et de l'huile de soja des biocarburants en Europe, nous voyons le marché plutôt haussier dans les années à venir. C'est aussi pourquoi nous privilégions les biocarburants issus du recyclage qui est une filière du futur et de plus en plus performante.



Groupe **promotrans** TAXE D'APPRENTISSAGE 2021

LA RÉUSSITE ÇA S'APPREND

Contribuez aujourd'hui à la bonne formation de vos talents de demain sur apprentissage.delareussite.com ta@promotrans.fr



Directeur de publication : Alexis GIBERGUES

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 : Haddou Ait Naceur, Aurélie Aléxis, Jérémie Bogaert, Alain Buyle, Franck Dhersin, Christian Dufermont, Jean-Eudes Du Mesnil du Buisson, Jean-Christophe Gautheron, Peter Guillon, Xavier Horent, Sylvie Roustant, Etienne Valtel, Eric Vannet et Yann Viguié.

Siège social :

Organisation des Transporteurs Routiers Européens
29, rue Robert Caumont - 33049 BORDEAUX CEDEX
43 bis route de Vaugirard - 92190 MEUDON
Téléphone : 01 53 62 83 40
Courriel : communication@otre-direction.org



SIMPLIFIEZ LA GESTION DE VOS PROTOCOLES DE SÉCURITÉ

DÉMATÉRIALISATION

ENVOI ET RÉCEPTION DES PROTOCOLES

ACCUSÉ DE LECTURE

SÉCURITÉ



Retrouvez-nous sur et
www.eprotocole.fr



Produit commercialisé par S2PWeb, Partenaire B2PWeb

