OT3066_P08_P12_ACTU_05-ACTU 05/05/21 16:16 Page8

2E SEMAINE NATIONALE DU TRM

Des élus en visite chez les transporteurs

Pour la deuxième année consécutive, la Semaine nationale du transport routier de marchandises aura lieu du 31 mai au 6 juin sous l'impulsion de la FNTR. L'objectif est de « mettre en lumière le secteur », selon les organisateurs qui tablent sur la participation d'une trentaine d'entreprises, au minimum, partout en France. Parmi eux, les Transports Cordier-Hyper Volume (430 collaborateurs, 51 M€ de chiffre d'affaires) réitère l'expérience. Mais l'entreprise n'a pas attendu le lancement officiel de l'opération pour ouvrir ses portes aux décideurs politiques locaux. Le 29 avril dernier, lors d'une demi-journée, elle a accueilli sur son site historique d'Is-sur-Tille deux députés de Côte-d'Or – Yolaine de Courson et Didier Martin – en présence du délégué régional de la FNTR Bourgogne Philippe Demonteix. Cette rencontre a été l'occasion de « *mener des échanges très constructifs, de parler de la réalité du secteur et de nos problématiques mais aussi de notre savoir-faire, de présenter notre quotidien, notamment, dans le contexte actuel* », raconte Thomas Ormansay, chargé de la communication. Le transporteur en a profité pour mettre en avant ses engagements pour la transition écologique en faveur du combiné rail-route et du gaz (8 camions sur une flotte de 350 véhicules). Autre sujet de discussion : les recrutements. « *Nous faisons face à une pénurie de conducteurs. Cette rencontre a permis d'évoquer les leviers à activer pour rendre le métier plus attractif.* » Au sein du groupe Barré à Poincy, en Seine-et-Marne (200 collaborateurs, 20 M€ de chiffre d'affaires, 80 véhicules), le programme demande à être affiné mais le maire de la commune Daniel Berthelin, le député de Seine-et-Marne, Jean-François Parigi, et le président de la CCI Jean-Robert Jacquemard sont attendus. L'occasion de mettre sur la table des sujets houleux, comme le retour possible de l'écotaxe régionale. « *Nous taxer davantage, c'est limiter nos capacités d'investissement pour l'acquisition de véhicules plus propres et rogner notre marge qui n'est déjà pas grande.* » Tel est le message qui sera envoyé par Pascal Barré à la tête du groupe éponyme (également président de la FNTR Île-de-France Centre), qui participe pour la première fois à l'opération. Il veut « *donner un coup de projecteur, montrer le vrai visage du transport routier, un acteur vital de l'économie* ». •

Didier Martin (député), Philippe Demonteix (FNTR), Anne-Marie et Ludovic Colley, qui dirigent les Transports Cordier-Hyper Volume ont notamment échangé sur l'actualité du TRM.

DR

FLORENCE FALVY

WEBINAIRE EVE

Impact environnemental et chaîne logistique durable au programme

Comment réduire l'impact environnemental du transport et construire une chaîne logistique durable ? Tel était le thème d'un webinaire organisé par le programme EVE (Engagements volontaires pour l'environnement) ce mardi 4 mai pour les entreprises utilisatrices de services de transport et de logistique. Quelque 200 personnes étaient connectées, selon Estelle Posnic, chargée de mission chez Eco CO_2, qui a orchestré les échanges pendant deux heures. Ce rendez-vous virtuel a été l'occasion de présenter deux des quatre dispositifs du programme EVE qui doivent inciter les entreprises à « *s'engager volontairement dans la réduction de l'impact carbone de leurs transports* ».

Une première partie a été consacrée à FRET21, mis en œuvre depuis 2015 (prolongé jusqu'à 2023) à destination des chargeurs. Pour en parler, deux ont témoigné parmi les 72 entreprises impliquées : Bouygues Construction Matériel, qui se fixe pour objectif de réduire ses émissions de GES à hauteur de 15 % par rapport à 2019 (soit 927 tonnes) et Carrément Fleurs, une PME spécialisée dans le commerce de fleurs en libre-service (43 860 kilos de marchandises transportées chaque année par la route et dans les airs).

EVcom, c'est le nom du second dispositif présenté. Depuis 2019, il s'adresse aux commissionnaires de transport également engagés pour trois ans et ayant pour objectif de réduire leurs consommations de carburant et leurs émissions de GES de leur propre flotte et/ou celle de leurs sous-traitants. Pour en parler : Tariel Chamerois, responsable du développement durable chez DB Schenker (2 000 agences et 76 000 collaborateurs dans le monde), qui vise une réduction moyenne de 1 % (soit 4 923 tonnes de CO_2e) sur trois ans. À ses côtés, Céline Dupuy, responsable transports au sein du Groupement Sud (12 transporteurs associés). « *C'est une façon concrète de donner une notion environnementale à* [son] *offre transport vis-à-vis de* [ses] *clients et fournisseurs qui sera à l'avenir un argument concurrentiel non négligeable.* » •

F. F.

OT3066_P08_P12_ACTU_05-ACTU 05/05/21 16:16 Page9

ALLEMAGNE

La loi climat de Merkel retoquée par la Cour constitutionnelle

Au regard des juges, l'objectif présenté dans la loi est « insuffisant » et « non conforme aux droits fondamentaux ». Le texte doit être modifié avant la fin 2022.

C'est un camouflet pour la chancelière. Le gouvernement allemand va devoir revoir la loi climat adoptée en décembre 2019 par la majorité des partis CDU-CSU autour d'Angela Merkel. La Cour constitutionnelle, la plus haute juridiction du pays, a en effet retoqué le texte, jugé trop peu ambitieux pour que l'Allemagne respecte l'accord de Paris de fin 2015, qui visent à contenir le changement climatique en dessous de la barre des 2 degrés. La loi de 2019 impose une réduction des émissions de CO_2 de 55 % par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2030. Au regard des juges, cet objectif est « *insuffisant* » et « *non conforme aux droits fondamentaux* ». La loi fondamentale oblige le gouvernement à œuvrer pour lutter contre le réchauffement climatique. La Cour a donné au gouvernement jusqu'à la fin 2022 pour modifier son texte. Les ministres ont annoncé vouloir réagir très rapidement, d'ici à la fin du mois de juin, à la fin de la législature. Les Allemands sont appelés à renouveler leur Parlement fin septembre 2021. C'est donc en quelques mois que devront être adoptés de nouveaux objectifs contraignants de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour l'industrie comme pour les transports. Le texte de 2019 avait fixé des objectifs quantifiés et contraignants à l'agriculture, à l'industrie, à l'isolation des bâtiments et aux transports. Concernant les transports, le texte prévoyait une réduction de 40 à 42 % des émissions de GES par rapport à 1990 pour parvenir à un seuil d'émissions du secteur de 98 à 95 millions de tonnes de CO_2 en 2030. Un arsenal de mesures qu'il faudra désormais durcir, prévoyait notamment l'immatriculation de 7 à 10 millions de véhicules électriques et un million de points de charge à travers le pays grâce à une politique de subventions coûteuse.

54 MD€ D'INVESTISSEMENT

La taxe sur les véhicules à moteur thermique devait également être adaptée pour décourager l'achat de ceux émettant plus de 95 grammes de CO_2 par kilomètre (barème du malus écologique). Une baisse des taxes sur les billets de train longue distance et une augmentation de la taxe sur les billets d'avion devait inciter les Allemands à privilégier les transports écologiques. Concernant le fret, le texte misait sur le développement du fret ferroviaire et du fluvial pour limiter le poids de la route. Au total, un investissement de 54 Md€ était prévu d'ici à 2023; 100 Md€ d'ici à 2030. Le climat risque de s'imposer au cœur de la campagne électorale, avec notamment des débats acharnés autour de la limitation de vitesse sur autoroute, et la fermeture des centrales à chabon du pays. • **NATHALIE VERSIEUX, À BERLIN**

EUROPE • DIRECTIVE TRANSPORT COMBINÉ ET CABOTAGE

La balle est dans le camp français

Le paquet Mobilité européen prévoit que le pré-post acheminement en transport combiné soit soumis aux règles du cabotage. L'objectif de cette mesure est d'éviter des contournements des mesures nouvellement votées en appliquant les règles sur le cabotage (trois opérations sur sept jours suivies par quatre jours de carence pour le véhicule) aux étapes routières initiales et finales dans les opérations de transport combiné. Néanmoins, le choix est laissé aux États membres qui doivent en informer la Commission européenne et réexaminer tous les cinq ans les mesures prises. Dans le nouveau règlement 2020/1055, l'article 10 modifié, permet aux États membres, « *lorsque cela est nécessaire* », d'appliquer les nouvelles règles sur le cabotage (comme évoqué plus haut) ou d'adapter la règle en prévoyant une période plus longue que le délai de sept jours et une période plus courte que le délai de quatre jours. « *Il appartient désormais aux autorités françaises de faire le choix d'encadrer le cabotage routier concernant aussi les opérations de transport combiné et en appliquant les dernières règles du paquet Mobilité,* soutient la FNTR. *Continuer d'exclure un encadrement du cabotage pour les étapes routières initiales et finales dans les opérations de transport combiné irait à l'encontre des nouvelles règles votées avec le paquet Mobilité en juillet dernier.* » • **GWENAËLLE ILY**

OT3066_P08_P12_ACTU_05-ACTU 05/05/21 16:16 Page10

INTERDICTIONS DE CIRCULATION DES CAMIONS

Des changements **sont entrés en vigueur**

Un arrêté ministériel publié au *Journal officiel* le 24 avril, relatif à l'interdiction de circulation des camions pour le transport de marchandises à certaines périodes, vient remplacer les dispositions du précédent arrêté, qui datait de 2015. Les changements opérés à travers ce texte sont entrés en vigueur le 1er mai 2021.

Le nouvel arrêté ajoute de nouveaux types de transport à la liste des véhicules bénéficiant d'une dérogation générale à l'interdiction permanente du week-end et aux interdictions complémentaires des départs en vacances. Il s'agit :

- des véhicules indispensables aux opérations non programmées de dépannage et de réparation sur l'énergie, l'eau, l'assainissement, le chauffage ou les communications ;
- des véhicules en intervention pour le maintien en sécurité des infrastructures de transport ;
- des camions-citernes pour approvisionnement en carburants des stations-services, aéroports et ports maritimes ;
- des camions d'évacuation des déchets des navires, des déchetteries et des abattoirs.

Certains de ces véhicules, comme les camions-citernes pour approvisionnement en carburant, pouvaient déjà bénéficier d'une dérogation émise par les préfets. Désormais, la dérogation est systématique et ne nécessite plus d'arrêté préfectoral spécifique.

Cependant, les préfets peuvent écarter certains véhicules de la dérogation, par un arrêté motivé. Autre changement, l'arrêté prévoit de nouvelles modalités de délivrance des autorisations préfectorales individuelles pour les véhicules de transport de certains produits dangereux. Ces dérogations peuvent être accordées sur demande spécifique des entreprises concernées.

CE QUI CHANGE PEU

L'arrêté du 16 avril 2021 reprend les grands principes des restrictions en vigueur. Ainsi, l'interdiction générale pour les véhicules de plus de 7,5 t s'applique sur l'ensemble du réseau routier les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22 h, ainsi que les dimanches et jours fériés jusqu'à 22 h.

Les restrictions estivales concernent également tout le réseau routier. Elles sont un peu plus nombreuses : chaque année, le ministère des Transports devra fixer sept samedis (contre cinq auparavant) où la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 t sera interdite de 7 h à 19 h. Durant cette période, la circulation sera autorisée de minuit à 7 h et de 19 h à minuit.

En période hivernale, les restrictions ne concernent que certaines portions du réseau Auvergne-Rhône-Alpes. Elles s'appliqueront pour cinq samedis au plus. La circulation ne sera autorisée que de minuit à 7 h et de 19 h à minuit. Comme pour la période estivale, ces restrictions sont précisées chaque année par un arrêté du ministère des Transports.

CE QUI NE CHANGE PAS : RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN ÎLE-DE-FRANCE

Les interdictions de circulation spécifiques à certaines portions de l'Île-de-France ne changent pas. Pour rappel, elles concernent :

- les autoroutes A6A et A6B, du boulevard périphérique de Paris à leur raccordement avec les autoroutes A6 et A10 (commune de Wissous) ;
- l'autoroute A106, de son raccordement avec l'autoroute A6B jusqu'à l'aéroport d'Orly ;
- l'autoroute A6, de son raccordement avec A6A et A6B jusqu'à son raccordement avec la RN 104-Est (commune de Lisses) ;
- l'autoroute A10, de son raccordement avec A6A et A6B jusqu'à la RN 20 (commune de Champlan) ;
- l'autoroute A13, du boulevard périphérique de Paris jusqu'à l'échangeur de Poissy-Orgeval (commune d'Orgeval) ;
- l'autoroute A12, de son raccordement avec l'autoroute A13 (triangle de Rocquencourt) jusqu'à la RN 10 (commune de Montigny-le-Bretonneux).

Sur ces sections, la circulation des véhicules de plus de 7,5 t ne pouvant bénéficier de dérogations est interdite.

- Dans le sens Paris-province :
  - les vendredis, de 16 h à 21 h ;
  - les veilles de jours fériés, de 16 h à 22 h ;
  - les samedis, de 10 h à 18 h ;
  - les dimanches ou jours fériés, de 22 h à 24 h.

- Dans le sens province-Paris :
  - les dimanches ou jours fériés, de 22 h à 24 h ;
  - les lundis ou lendemains de jours fériés, de 6 h à 10 h. •

OLIVIER HIELLE (PIXEL6TM)

De nouveaux types de transport ont été ajoutés dans l'arrêté ministériel entré en vigueur le 1er mai 2021.

RÉGLEMENTATION

Autorisations de circulation pour le mois de mai

Un arrêté du 28 avril stipule certaines levées d'interdiction de circulation pour les jours fériés du mois de mai. Il comprend :

- une autorisation de circulation pour permettre les retours à vide des opérations engagées avant le 1er mai (toutes marchandises), sur le 1er mai, et des mesures similaires le 8 mai et le 13 mai, afin d'éviter que les conducteurs ne soient bloqués et puissent rentrer à leur domicile pour le week-end et le jour de l'Ascension ;
- une autorisation de circulation pour le dimanche 2 mai, afin d'approvisionner les commerces en produits essentiels (alimentation humaine et animale, droguerie et jardinerie), jusqu'à 10 heures du matin, et une possibilité de retour à vide ensuite pour permettre le retour du conducteur ;
- une autorisation de circulation pour le samedi 8 mai, pour les mêmes produits, jusqu'à 12 heures avec retour à vide possible ensuite. Le jeudi de l'Ascension ne fait pas l'objet de dérogation, les approvisionnements devront s'effectuer les autres jours de la semaine. •

G. I.

OT3066_P08_P12_ACTU_05-ACTU 05/05/21 16:16 Page11

CARGO SOUS TERRAIN

Le système de transport visionnaire **qui doit décharger les routes suisses**

Depuis 2013, la société helvétique Cargo Sous Terrain (CST) travaille, en Suisse, au développement d'un réseau de tunnels pour marchandises de près de 500 km à travers le pays afin de désengorger les routes et d'agir pour le climat. CST estime économiser jusqu'à 80 % du CO_2 émis pour chaque tonne de marchandises, réduire les émissions sonores de 50 % et absorber 30 % du trafic urbain pour les livraisons d'ici à 2045. Le projet, entièrement privé, est soutenu par la grande distribution, l'industrie et les banques du pays. Au total, 70 partenaires sont engagés aux côtés de CST. Celui-ci prévoit la construction de tunnels pour transporter sous terre de petits conteneurs dans lesquels circuleront deux palettes 24 heures sur 24 – à une vitesse constante de 30 km/h – sur des rails à induction dans des tunnels à trois voies reliés à un réseau de centres logistiques souterrains, équipés de porte-charges verticaux. Ce projet titanesque devrait coûter 33 Md de francs (31 Md€). Depuis le début de l'année, le parlement suisse débat sur le principe du projet, et ses éventuelles répercussions sur l'environnement. Une autorisation de principe est attendue d'ici à fin juin. CST veut rapidement lancer les travaux d'une première tranche de 70 km entre Härkingen et Zurich. Cette portion du projet devrait être achevée en 2031, pour un montant de 3 Md de francs suisses (2,7 Md€). •

NATHALIE VERSIEUX, À BERLIN

FOCUS ENTREPRISE

Pierre Transports mise sur le collectif avec **Tred Union**

Bénéficier de la force d'action d'un réseau professionnel. Voilà ce qui a motivé Pierre Cottenceau, dirigeant de Pierre Transports à Chemillé-en-Anjou (Maine-et-Loire), à intégrer fin février le groupement Tred Union, qui réunit plus de 150 adhérents et 9 500 collaborateurs sur le territoire hexagonal. « *Intégrer un groupement de transporteurs est la suite logique pour notre entreprise. À plusieurs, nous sommes plus forts. Avec les commissions de travail et les formations proposées, nous allons tous progresser et partager notre regard, notre expertise sur le métier* », explique le patron (actionnaire majoritaire à hauteur de 70 %) qui emploie 52 salariés dont 35 conducteurs, possède 38 moteurs et enregistre 6,5 M€ de chiffre d'affaires pour un résultat de 4,6 % en 2020. Cette adhésion est l'occasion de parler développement. Pierre Cottenceau, qui table cette année sur 1 M€ de chiffre d'affaires supplémentaire, prévoit dans les deux ans à venir de centraliser ses activités logistiques (20 % du chiffre d'affaires) sur deux sites d'exploitation, contre six déployés localement sur environ 70 000 m^2 (27 500 m^2 couverts et 40 000 m^2 en extérieur). La SARL – qui intervient dans le transport industriel, le textile ou encore l'alimentaire et a diversifié ses activités dans le transporteur plateau avec la reprise de la société voisine Transports Cesbron en 2020 –, se lance dès septembre 2021 dans la manutention avec un tracteur grue. L'entreprise envisage aussi de se développer dans l'événementiel avec la toute nouvelle marque commerciale Pierre Événements avec des propositions de solutions complémentaires au transport. •

F. F.

FUSION-ACQUISITION

BRTP entre dans le giron du groupe Mauffrey

Nouvelle acquisition pour le groupe vosgien Mauffrey, à Saint-Nabord, qui s'empare cette fois-ci de la société de transport BRTP située à plus de 400 km au sud, plus précisément à Izeaux (38). Cette opération signée le 21 avril dernier est l'occasion de « *confirmer notre position d'acteur majeur sur le marché du transport de vrac* » et d'« *améliorer notre couverture géographique dans la région où l'on compte déjà cinq autres sites* », indique le président du groupe Dominique Mauffrey par voie de communiqué de presse. Fondée en 1965, BRTP est spécialisée dans le transport pour les travaux publics avec une flotte d'une centaine de véhicules. Ses activités principales couvrent le concassage, le transport par benne, par plateau et le convoi exceptionnel. Elle assure également un service de location de camions et d'engins de chantier avec chauffeur en Rhône-Alpes. La SAS revendique un chiffre d'affaires de 13 millions d'euros et un effectif de 87 collaborateurs.

Le groupe Mauffrey, fondé en 1964, compte plus de 4 000 collaborateurs répartis sur plus de 50 sites en Europe. Avec le rachat de BRTP, il montre une fois de plus qu'il reste très actif en matière de croissance externe. Pour rappel, le groupe familial avait déjà amélioré sa couverture géographique avec, notamment, la reprise de Synergie Services (Transports Pressac, Pressac Services et Transports Le Val d'Argent) et du groupe familial Giroud en 2020. Des acquisitions qui s'ajoutaient à celles de TGB, d'Agri Bennes (33), de VLB Trans (59) ou encore de Poulet & Cie (38) en 2019.•

FLORENCE FALVY

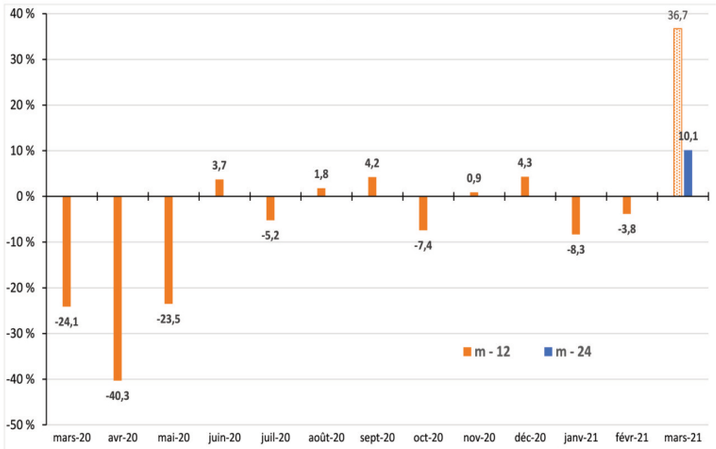
OT3066_P08_P12_ACTU_05-ACTU 05/05/21 16:16 Page13

CONJONCTURE

Le secteur reste fragilisé mais des signes de rebond apparaissent

Selon le baromètre portant sur le premier trimestre 2021 publié par la FNTR, l'activité demeure très en deçà de sa moyenne de longue période et de son niveau d'avant-crise. Une amélioration sembre toutefois poindre à partir du mois de mars, selon une étude du CNR.

Chiffre d'affaires transports – évolution par rapport à une situation d'avant crise



Source : CNR

Au premier trimestre, 41 % des chefs d'entreprise ont constaté une baisse de leur activité, constate la FNTR dans son baromètre portant sur le premier trimestre 2021. De fortes disparités apparaissent entre les différentes régions et en fonction du type de transport réalisé. La situation s'améliore par exemple dans le commerce de gros et l'industrie manufacturière, mais se dégrade fortement dans le commerce de détail généraliste. En matière d'emploi sur le premier trimestre, seulement 10 % des transporteurs ont recruté. Plus des deux tiers des entreprises ont vu leurs effectifs stagner sur cette période et 17 % ont même connu une baisse. L'indicateur qui mesure le niveau d'emploi reste clairement en dessous de sa moyenne de longue période et les chefs d'entreprise sont dans l'incertitude quant à l'évolution future du nombre de leurs conducteurs. Concernant les investissements, seulement 26 % d'entre eux ont acheté des véhicules neufs. En ce début d'année, seuls un peu plus d'un tiers des chefs d'entreprise (36 %) se déclarent satisfaits de la situation de leur entreprise. En point de comparaison, la moyenne de satisfaction en 2019 avoisinait les 50 %.

DES SIGNES DE REBOND À PARTIR DE MARS

Selon l'enquête mensuelle du CNR, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur a augmenté en moyenne de 36,7 % par rapport à mars 2020, premier mois de la pandémie en France. Une hausse qui « *témoigne d'une situation de rebond par rapport au premier mois de la crise* », indique le CNR, qui précise néanmoins que par rapport à une situation d'avant-crise (mars 2019), le chiffre d'affaires transport des entreprises répondantes n'augmente plus que de + 10,1 %. Entre février et mars 2021, il a enregistré une hausse comprise entre 19,4 % et 25,9 % avec une moyenne de 22,7 %. L'effectif conducteurs présents pour l'exploitation du parc apparaît relativement stable par rapport à mars 2019, à + 1,7 %. L'évolution sur douze mois, plus marquée avec + 11,3 %, montre également « un effet rebond » par rapport à la période du premier confinement. • **GWENAËLLE ILY**

GEFCO

Une baisse de 19,7 % de chiffre d'affaires en 2020

Impacté par la crise sanitaire, le groupe Gefco, spécialisé dans la chaîne logistique multimodale et automobile, a réalisé un chiffre d'affaires de 3,8 Md€ en 2020, soit une baisse de 19,7 % par rapport à l'exercice 2019. Liée à l'activité de l'industrie automobile, la division Finished Vehicle Logistics (FVL), l'une des quatre qui composent Gefco, a réalisé un chiffre d'affaires de 1 545,7 M€, contre 1 978,8 M€ en 2019, soit une baisse de 21,9 %. La division Overland & Contract Logistics (transport routier et logistique contractuelle) a été moins affectée que FVL en raison d'un portefeuille de clients diversifié. Avec un chiffre d'affaires de 1 828,5 M€, elle affiche toutefois une baisse de 19,7 %. La division Air & Sea (transport aérien et maritime) est en revanche en hausse de 1,6 %, portée par une demande de transports urgents par voie aérienne pour la distribution de produits pharmaceutiques (chiffre d'affaires de 339,8 M€). Enfin, la division Industrial Services a réalisé un chiffre d'affaires de 90,8 M€, contre 147,2 M€ en 2019, soit une baisse de 38,3 % expliquée par le transfert des activités d'assemblage au groupe PSA. Pour limiter les effets de la crise sanitaire et des arrêts d'activité de ses clients, le groupe a renforcé les contrôles financiers dans toute l'organisation afin de maîtriser les coûts et a réduit de 667,4 M€ le coût des services fournis par des tiers (modèle « asset light »). Par ailleurs, Gefco a réduit son endettement de 57 %, à 150 M€ fin 2020 et a maintenu une marge opérationnelle significative de 3,7 %, contre 4,3 % en 2019. Côté investissements, l'entreprise indique « *s'être concentrée sur des initiatives stratégiques par des achats sélectifs, notamment des bornes de recharge pour véhicules électriques sur plusieurs de ses sites afin de soutenir l'électrification de l'industrie automobile* ». • **G. I.**