

MMA veut sensibiliser au risque routier pro

Alors que son baromètre montre que les conduites à risque progressent, l'assureur lance 3 spots radios pour encourager les dirigeants à sensibiliser leurs salariés.

MMA a lancé une campagne de prévention intitulée « Quand on est pro, on ne joue pas au volant » lors des Journées de la Sécurité routière au Travail entre le 27 et le 31 mai, afin d'inciter les dirigeants à mieux prendre en compte le risque routier. Trois spots, sous la forme d'un jeu radio et diffusés en digital sur les webradios et replays de France Info, France Inter, Europe 1, NRJ, BFM et RMC, rappellent les bons comportements au volant et l'importance de mettre en place des actions concrètes pour sensibiliser ses salariés. Ils abordent trois causes potentielles d'accidents : l'utilisation d'un téléphone au volant, la vitesse et la somnolence. Ces spots sont complétés par des outils de sensibilisation mis à disposition des chefs d'entreprise pour leurs salariés.



Des salariés aux conduites risquées...

Réalisé par l'Ifop auprès d'un échantillon de 1 023 personnes effectuant des déplacements professionnels au moins une fois par mois (hors professionnels de la route), le baromètre du risque routier de MMA montre que 80 % des actifs répondent au téléphone au volant lors de leurs déplacements professionnels (+7 points par rapport à 2015) et 74 % passent des appels (+14 points), tandis que 57 % consultent leurs

SMS (+4 points) et 48 % en envoi (+6 points). Le non-respect des limitations de vitesse est seulement légèrement en hausse par rapport à 10 ans plus tôt - 70 % des actifs roulent au-dessus des limitations de vitesse (+1 point) -, mais la fréquence a progressé plus nettement : 41 % déclarent rouler parfois ou souvent au-delà de la vitesse autorisée, en hausse de 5 points par rapport à 2015.

Enfin, concernant la somnolence, 8 actifs sur 10 avouent rouler fatigués (+2 points), dont deux tiers très fatigués. 33 % disent même avoir déjà somnolé au volant.

... et jugeant mal les conséquences

L'étude révèle d'ailleurs que peu d'actifs sont conscients que le risque routier est la principale cause d'accidents mortels au travail, une proportion en baisse par rapport à 2015 (28 %, -7 points), alors que 19 % ont été impliqués dans un accident de la route et 43 % en ont évité un de justesse. Mais la majorité des actifs souhaiteraient plus d'engagement de la part de leur employeur sur la prévention des risques routiers. 42 % jugent que les actions de leur employeur sont inexistantes. Actions de sensibilisation, journées sécurité routière, chartes de bonnes pratiques... : les leviers de prévention sont nombreux pour les dirigeants.



William Duzac

fondateur et gérant de DW Trans

« Notre diversification nous protège »

William Duzac a mené progressivement la diversification de DW Trans depuis 12 ans et a aujourd'hui choisi de céder son entreprise au groupe Izaret.

camion pour voir. C'est comme cela que tout a démarré en 2012, finalement avec 2 camions. Mon père est resté chauffeur dans mon entreprise, DW Trans, et j'ai démarré comme patron-chauffeur. Je n'étais pas nécessairement voué à faire ça, c'est un peu le hasard.

Pouvez-vous me parler de votre parcours et de ce qui vous a poussé à créer votre entreprise ?

William Duzac : je suis issu d'une famille d'agriculteurs donc j'ai fait plutôt des études dans le but de devenir agriculteur que transporteur. Mais mon père, qui avait une exploitation agricole, a toujours été passionné par le métier du transport. Et pendant mes études, il a créé une petite entreprise de transport avec 5-6 chauffeurs. Après avoir fini mes études agricoles, j'ai passé mes permis et j'ai commencé à travailler dans son entreprise en tant que chauffeur. En 2011, quelques-uns de ses plus gros clients ont refusé des augmentations de tarifs, donc l'entreprise n'était plus viable économiquement. Mon père a alors pris la décision de fermer son entreprise. J'ai dû faire un choix : soit rester simple chauffeur, soit me lancer avec mon propre

Quelles sont les activités de l'entreprise ?

W. D. : historiquement, nous faisons de la location avec chauffeur de camions semi-frigorifiques, une activité qui représente encore actuellement 70 % de notre chiffre d'affaires. Mon premier client a été Lidl, et aujourd'hui nous travaillons pour toutes les enseignes de la grande distribution. Petit à petit, j'ai essayé de diversifier notre activité pour sécuriser au maximum notre portefeuille clients. Aujourd'hui, nous avons élargi notre flotte de camions au-delà des semi-frigorifiques, ce qui nous permet de faire du transport frigorifique, de produits pharmaceutiques, mais aussi du transport de marchandises générales sur des secteurs nationaux. Nous avons investi pour être capables de pro-



a été nommé dans le classement des Champions de la Croissance 2024 du journal *Les Échos* pour la 5^e année consécutive.

DW Trans



Activité

Transport frigorifique, de marchandises générales, de travaux publics...



Chiffre d'affaires

17,0 M€ en 2022



Croissance

> +35% en moyenne par an entre 2019 et 2022



Web

www.dw-trans.fr

poser différents types de transports pour le BTP : transport d'enrobés, de sable, évacuation de gravats, transport d'engins de chantier...

Comment s'est déroulée cette diversification ?

W. D. : les premières années, Lidl représentait jusqu'à 70 % de notre chiffre d'affaires donc ça n'était pas très sécurisant, ni pour nous, ni pour le client. Après les 2-3 premières années, je n'ai eu de cesse de démarcher des nouveaux clients et

des nouveaux marchés. Nous avons essayé de nous positionner sur des activités assez spécifiques, moins sur le transport « classique » sur lequel il y a beaucoup plus de concurrence et où les prix ne sont pas toujours au rendez-vous. Et depuis 2012, nous faisons à peu près 30 % de croissance de notre chiffre d'affaires chaque année. Ce qui nous a aidé, c'est notre très bonne image de marque et notre qualité de service – et c'était un point très important pour moi depuis la création de l'entreprise. Notre exploitation est disponible 24h/24 et 7j/7. Nous avons également un atelier interne et un véhicule de dépannage, lui aussi disponible 24h/24 et 7j/7. La principale problématique a plutôt été le recrutement, c'est compliqué d'agrandir les équipes chaque année.

Certaines entreprises du secteur ont également été mises en difficulté par la hausse des coûts, est-ce que c'est une problématique pour vous ?

W. D. : oui, c'est un sujet, bien sûr, comme pour tout le monde. Mais

▲ DW Trans propose des prestations de transport dans toute la France.



▲ DW Trans a ouvert une station-service, une station de lavage, un atelier et un parking sécurisé accessibles à tous les professionnels de la route.

notre bonne image de marque nous permet de négocier plus facilement les tarifs avec les clients, qui globalement nous suivent sur ce point. J'essaie d'être le plus clair et transparent avec eux : le coût du camion, du chauffeur... Mais de toute façon, ils savent très bien combien ça coûte. En général, nos clients répondent présents. Notre diversification nous protège également, et c'est pour cela que c'était important. Si un client refuse les augmentations de tarifs, on peut plus facilement se permettre d'arrêter de travailler avec lui.

” Nous avons essayé de nous positionner sur des activités assez spécifiques, autres que le transport classique. “

Avez-vous dû investir dans une flotte plus verte ?

W.D. : nous répondons aux demandes des clients et, pour l'instant, le choix s'est porté sur le gaz comme énergie alternative. Il y a une problématique de coûts avec les autres énergies. Évidemment, je suis pour, mais il

faut que les clients veuillent suivre. Ensuite, sur quelle énergie alternative partir ? Il n'y a pas de ligne de conduite claire aujourd'hui. Les clients ont aussi des doutes, surtout dans le contexte actuel. La conjoncture économique fait que personne ne prend trop de risques donc ça freine un peu les changements.

Quels sont vos projets dans les prochaines années ?

W. D. : je viens de vendre mes parts de la société au groupe Izaret, dont le siège est basé près de Limoges et qui a des sites à Bordeaux, en région parisienne ou encore en Vendée. Ils interviennent dans des activités similaires aux nôtres – nous avons beaucoup de clients en commun. Cela va permettre de développer l'entreprise dans le Sud-Ouest. C'est une bonne opportunité pour les équipes et cela va permettre de continuer l'évolution de l'entreprise de façon plus sereine. De mon côté, je reste dans l'entreprise en tant que directeur de site.

Pourquoi avoir décidé de céder l'entreprise ?

W. D. : cela fait 12 ans que j'ai créé l'entreprise. Il y a eu beaucoup de réussites mais aussi beaucoup d'usure. Le groupe Izaret m'a contacté l'année dernière, ce n'est pas nécessairement quelque chose que je recherchais. L'aspect financier a, bien sûr, été important mais c'est la belle rencontre avec le dirigeant, Thibault Izaret, qui m'a décidé. Nous sommes sur la même longueur d'onde, nous avons les mêmes idées. C'est une façon aussi pour moi de continuer à évoluer mais avec certaines obligations en moins.

Kuehne+Nagel lance son propre organisme de formation

Le groupe a annoncé la création de l'OFTL, son organisme de formation dédié aux métiers du transport et de la logistique.

Pour répondre aux difficultés de recrutement dans le secteur du transport et de la logistique, le groupe Kuehne+Nagel a décidé de créer son propre organisme de formation. Baptisée OFTL, l'entité a pour objectifs de former les collaborateurs internes à Kuehne+Nagel, mais aussi de proposer des formations spécifiques aux métiers du transport et de la logistique à des externes. « Nous avons pour objectif de faire bénéficier de notre expertise à nos partenaires, notamment nos sous-traitants et agences d'intérim et ce, dans toute la France », explique Nathalie Barrière, directrice développement des compétences et organisme de formation chez Kuehne+Nagel France, en charge de l'OFTL. Conçus pour être adaptés au besoin et au niveau des apprenants, les modules de formation ont été élaborés par des experts qualifiés et expérimentés.

Une centaine de formateurs

Présent sur tout le territoire, l'OFTL dispense ses formations à travers un réseau de 60 établissements en France. Une centaine de formateurs interviennent au sein de l'organisme, dont 12 à temps plein. Le catalogue d'offres compte de nombreuses thématiques comme l'écoconduite, le transport de marchandises dangereuses, le gerbeur accompa-

La formation comme levier

Selon France Travail, les principaux facteurs des difficultés de recrutement sont le manque de candidats et l'inadéquation des profils, des problématiques que la formation peut aider à résoudre.



FEETING/GETTY IMAGES

DES RECRUTEMENTS DIFFICILES

Selon l'enquête Besoins de main d'œuvre de France Travail, 54,7 % des projets de recrutement dans les secteurs du transport et entreposage étaient jugés difficiles en 2024.

gnant et les gestes et postures. Des formations sur-mesure, propres à certains secteurs, sont également dispensées. L'offre est amenée à évoluer en fonction des nouvelles réglementations, mais aussi de l'évolution des métiers et du marché, indique Kuehne+Nagel dans un communiqué. Le groupe souhaite ainsi rendre les métiers du transport et de la logistique plus attractifs, notamment les métiers de la route, où les besoins sont colossaux. « Au-delà de la certification Qualiopi dont bénéficie l'OFTL, nous nous engageons à délivrer des formations qui serviront les apprenants dans leurs activités avec différents prestataires, de haute qualité avec une approche différenciante et très pragmatique afin de se démarquer des concurrents », précise Nathalie Barrière.

Le fret aérien mondial a reculé en 2023

Après un pic post-pandémie, le fret aérien mondial a reculé 2 années consécutives (-8 % pour le trafic en tonnes.kilomètres en 2022, puis -1,9 % en 2023 selon les données de l'IATA). Les performances ont été mauvaises sur les trois quarts de l'année, puis ont connu



un fort rebond, en particulier en décembre. L'année 2023 a, en effet, été marquée par des difficultés à la fois politiques et économiques qui ont pénalisé la demande. Mais le rebond de la demande mondiale, en particulier en décembre (+10,8 %), a largement profité au fret aérien, les perturbations en mer Rouge en fin d'année – le trafic du canal de Suez a été divisé par 2 au 4^e trimestre – profitant à l'air au détriment de la mer. Ce report modal a été facilité par une hausse de 13,6 % de la capacité du transport aérien au même moment. Selon l'IATA, la reprise devrait se poursuivre au cours de l'année 2024, et l'organisme international mise sur une croissance du trafic de 4,5 %.

SAF : appel à stimuler la production

Alors que l'Europe a intégré des obligations d'incorporation graduelle de SAF (carburants d'aviation durables) dans le règlement ReFuel EU, les compagnies aériennes européennes s'inquiètent des futures difficultés d'approvisionnement. Airlines for Europe a interpellé l'Union européenne sur ce sujet, notant que les investissements et la production de SAF en Europe sont très en retard par rapport aux États-Unis.

L'association appelle à s'inspirer des incitations comme l'Inflation Reduction Act de l'administration Biden en 2022 qui a créé plusieurs dispositifs encourageant la production et l'utilisation de carburants durables pour l'aviation. Ces mesures incluent notamment un programme de subvention de 300 M\$ pour les projets de production, transport, mélange ou stockage de SAF ou de développement de systèmes aéronautiques à faible émission aux États-Unis et un crédit d'impôt pour la vente et l'utilisation de carburant incluant des SAF entre le 31 décembre 2022 et le 1^{er} janvier 2025.

Nouvel accord pour le recrutement dans le transport sanitaire

France Travail et les organisations professionnelles du secteur des ambulances ont signé un accord pour réduire les difficultés de recrutement, favoriser la construction de parcours professionnels pour les demandeurs d'emploi et renforcer l'attractivité des entreprises. Plus précisément, l'accord vise à faciliter l'information sur le secteur à destination des personnes en recherche d'emploi, à aider à l'orientation vers les emplois du secteur du transport sanitaire, à faciliter le placement des demandeurs d'emploi auprès des entreprises adhérentes, en particulier les personnes cibles des politiques publiques.

Enfin, l'un des objectifs est également de faire connaître et faciliter la mobilisation des services en recrutement de France Travail auprès des entreprises.

Nouveau calendrier de baisse des émissions pour les camions

Le Parlement européen a adopté le 10 avril 2024 le renforcement des objectifs de réduction des émissions de CO₂ des nouveaux véhicules utilitaires lourds (camions, remorques et bus/cars), qui génèrent plus de 6 % des émissions de l'UE. Ce vote valide l'accord obtenu en janvier par les négociateurs du Parlement et du Conseil. Le texte devra toutefois être également validé par les États membres. Pour les camions de plus de 5 tonnes (y compris les bennes

à ordures ou les camions de chantier), le calendrier précédent prévoyait une réduction de 15 % par rapport au niveau de 2019 en 2025 et de 30 % en 2030. Le nouveau impose une réduction de 45 % dès 2030, de 65 % en 2035 et de 90 % en 2040. Pour les autobus urbains, le calendrier est encore plus rapide et ambitieux : -90 % d'ici 2030 et neutralité dès 2035. L'UE anticipe une baisse de 62 % des émissions des véhicules utilitaires lourds d'ici 2050 grâce à l'en-

semble de ces mesures.

Le texte prévoit également que la Commission européenne mènera d'ici 2027 une étude détaillée de l'impact et de l'efficacité de ces nouvelles mesures. Cela permettra notamment d'évaluer une demande de l'Allemagne qui concerne une possible tolérance pour les camions roulant avec des carburants de synthèse, neutres en CO₂ ou encore la nécessité d'appliquer ces nouvelles règles aux petits camions.

Le transport fluvial en baisse en 2023

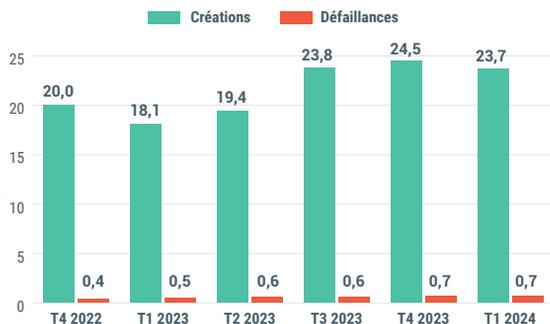
Le trafic du transport fluvial a poursuivi sa baisse en 2023, selon les données de Voies Navigables de France (VNF), les volumes transportés tombant à 43,4 millions de tonnes. En tonnes-kilomètres, les volumes se sont effondrés de 10 % l'année dernière. Le fret fluvial a été pénalisé par une conjoncture dégradée, impactant particulièrement ses principaux marchés comme la construction dont les volumes transportés ont baissé de 7,2 % ou l'agroalimentaire (-12,5 %).

Mais le bilan établi par VNF pointe également des éléments plus positifs. Le transport fluvial a continué son développement dans la logistique urbaine, en particulier en Île-de-France. 150 000 tonnes ont été transportées sur les voies fluviales de ce bassin (+40 % par rapport à 2022), soit l'équivalent de 10 000 camions. En 5 ans, l'activité a été multipliée par 2,2 sur l'ensemble des bassins. De même, le transport de colis lourds a bondi de plus de 55 % en 2023, atteignant 160 000 tonnes.



Enfin, le transport de conteneurs maritimes a continué à progresser sur l'axe Seine (+2 % sur les 9 premiers mois de l'année), malgré une baisse globale de 10 % des transports en lien avec l'arrière-pays du port du Havre, selon VNF. En revanche, cette activité s'est effondrée dans le Nord-Pas-de-Calais, sur le Rhin et sur le réseau Rhône-Saône.

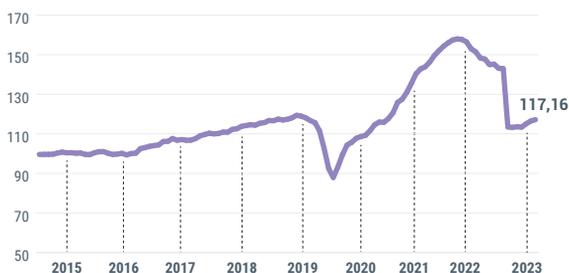
Créations et défaillances d'entreprises dans le secteur des transports et entreposage (en milliers)



* Non disponible

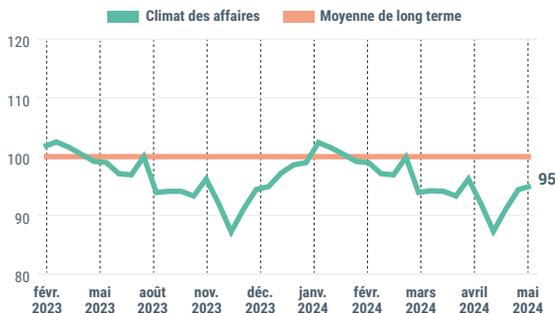
Source : INSEE, données CVS-CJO

Chiffre d'affaires en valeur du secteur des transports et entreposage (indice base 100 en 2021)



Source : INSEE, moyennes mobiles 3 mois, dernières données disponibles janvier 2024, données CVS-CJO

Indicateur synthétique du climat des affaires dans le secteur des transports et entreposage (indice moyen base 100 depuis 1989)



Source : INSEE, dernières données disponibles mai 2024

↓ -29,5 %

La baisse des immatriculations de poids lourds neufs au 4^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

↑ +2,3 %

La hausse des immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs au 4^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

➔ +0,6 %

L'évolution de la production dans le secteur des transports et de l'entreposage au 4^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes

↓ -1,6 %

L'évolution des livraisons de gazole au 4^e trimestre 2023 par rapport au trimestre précédent.

Source : Soes