

Newsletter



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Toute l'actualité transport et logistique de Franche-Comté

+ d'infos sur fntr.fr

N° 94 – Janvier 2021

Toute l'équipe de la FNTR Franche-Comté vous souhaite
une bonne année 2021



VOEUX DE JEAN-CHRISTOPHE PIC, PRESIDENT DE LA FNTR

Chers Adhérents, chers collègues, chers amis,

Une nouvelle année s'ouvre à nous et, avec elle, l'espoir renouvelé d'un possible prochain retour à plus de normalité dans notre quotidien. 2020 a été pour nous tous, à différents niveaux, une année très éprouvante.

Elle a aussi été l'occasion de relever ensemble un certain nombre de défis, de se mobiliser et de démontrer la solidarité qui nous lie. Je tiens ici à le rappeler et à le saluer.

Je tiens également à remercier tous ceux qui, à mes côtés, font notre Fédération au quotidien, nos élus et toutes les équipes qui travaillent sans relâche partout en France tout au long de l'année.

L'avenir demeure incertain et beaucoup d'entre vous sont inquiets. Nous redoutons tous qu'une crise économique vienne s'ajouter à la crise sanitaire.

Une nouvelle année doit être l'opportunité de porter un regard neuf sur ce que nous vivons. Elle est l'occasion de réaffirmer nos forces, nos valeurs, ce qui nous rassemble en tant que communauté. Et c'est mon rôle de Président de notre belle Fédération que de porter cet espoir et de faire vivre ce collectif.

En 2021, plus que jamais, notre Fédération sera aux côtés de chacun de ses adhérents pour les accompagner.

Alors même que la crise sanitaire se poursuit, nous devons mener bien d'autres combats pour faire entendre la voix des transporteurs à tous les niveaux :

- Projet de loi issu de la Convention citoyenne pour le climat
- Elections départementales
- Elections régionales
- Et bien d'autres rendez-vous stratégiques pour notre secteur

Et nous serons là, comme toujours, mobilisés, au travail et à votre écoute.

2021 sera enfin une année où nous poursuivrons les évolutions engagées pour être toujours au plus près de vos attentes.

Je vous souhaite à toutes et à tous une belle année 2021, qu'elle vous apporte santé, bonheur et prospérité, ainsi qu'à ceux qui vous sont chers. Ensemble consolidons nos forces !

Amicalement,
Jean-Christophe PIC,
Président de la FNTR



AGENDA

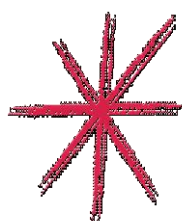


15 Janvier 2021 : Visio-conférence avec Mme Fanette CHARVIER, Députée en lien avec sa fonction d'animatrice du groupe de travail LRM sur le volet se déplacer

28 Janvier 2021 : Réunion sur les formations conducteurs avec la Région

28 Janvier 2021 : Présentation d'une formation sur le risque routier par APTH dans le cadre du projet Risque Routier de la CARSAT

3 Février 2021 : Instances Nationales de la FNTR



ELECTIONS CONSEIL PROFESSIONNEL

Le 15 Décembre 2020 s'est tenu le dépouillement des votes concernant l'élection du nouveau Conseil Professionnel de la FNTR Franche-Comté. A l'issue du scrutin, vous avez élu les membres suivants pour une mandature de 3 ans (2021-2023). Le nouveau Conseil Professionnel est ainsi composé :

Membres du Conseil Professionnel :

Département du **Doubs** :

- Mme Cécilia BEAUPOIL DIOLEY – Transports IDOUX
- Mr Maxime COULET – Transports Bernard GAVIGNET
- Mr Philippe JEANNERET - Transports JEANNERET
- Mr Patrick MENARD - ATS
- Mr Patrick VERMOT-DESROCHES - Transports VECATEL

Département de la **Haute-Saône** :

- Mr Xavier BERGELIN – BERGELIN SA
- Mr Mickaël DEMEUSY – Transports GERARD
- Mr Bernard IENN - ICP

Département du **Jura** :

- Mr Pierre-Emmanuel BOUSSAUD – Transports JULIEN
- Mr Hervé GROSDIDIER – Malherbes Rhône-Alpes
- Mr Laurent PICARD – BOUQUEROD Pierre SAS

Département du **Territoire de Belfort** :

- Mr Jean-Michel LABBAYE – Déménagements DE BONI

A l'issue de ce vote, nous devons procéder aux élections suivantes :

Président Régional

Vice-Président du Doubs

Vice-Président de la Haute-Saône

Vice-Président du Jura

Vice-Président du Territoire de Belfort

Les membres du nouveau Conseil Professionnel se réuniront prochainement en visio ou en présentiel selon les règles sanitaires qui seront en vigueur afin d'élire les Présidents Départementaux et le Président Régional.

Nous félicitons les nouveaux membres du Conseil Professionnel et les remercions pour leur engagement au sein de notre organisation professionnelle.



COMITE INTERMINISTERIEL de la LOGISTIQUE, le CILOG du 7 DECEMBRE 2020

Des entrepôts aux ports, en passant par l'ensemble des modes de transport, 16 mesures sont annoncées pour couvrir chaque maillon des chaînes logistiques. 1,7 milliards d'euros sont mis sur la table pour les financer. Le gouvernement décline les priorités de ce plan d'action en trois volets :

- « *Soutenir la décarbonation du transport de marchandises et accompagner la reprise d'activité des entreprises de la filière logistique, pour 805 millions d'euros,*
- *Renforcer l'attractivité du territoire français pour la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces sur le plan environnemental, pour 800 millions d'euros,*
- *Rendre plus fluides nos points d'entrée et de sortie du territoire des marchandises, pour 65 millions d'euros.* »

⇒ 1ère mesure, le **soutien au fret ferroviaire**, 65 millions d'euros d'aides d'urgence via la prise en charge des péages ferroviaires, 250 M€ d'investissements spécifiques pour le fret ferroviaire auxquels il faut ajouter des financements prévus par la loi d'orientation des mobilités. L'ensemble porte l'investissement global dans le fret ferroviaire à hauteur de 1 Md€ d'ici 2022.

⇒ Autre mode de transport favorisé, la 2e mesure prévoit 175 millions d'euros pour le **transport fluvial**, pour la rénovation des canaux et des voies navigables. En outre, le gouvernement annonce renforcer le plan d'aide à la modernisation de la flotte fluviale (PAMI). Destiné à accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques, l'aide se voit portée à 20 millions d'euros. Les projets de coopération public-privé pour la transition écologique et énergétique du secteur fluvial sont également favorisés par la mise en place du dispositif ECV (Engagements pour la Croissance Verte) dont la signature du premier programme est attendue au premier semestre 2021.

⇒ La 3e mesure porte sur le mode qui représente 90% du fret de marchandises en France : le **TRM**. Parent pauvre des investissements verts du plan de relance, le CILOG reprend les mesures prévues dans ce cadre en faveur de la transition vers des motorisations plus écologiques : prolongement jusqu'en 2024 du dispositif du suramortissement pour les véhicules lourds à énergie alternative au diesel et prime à la conversion et à l'acquisition des véhicules lourds dans le cadre de l'aide à l'achat de véhicules propres, des véhicules industriels électriques et hydrogènes.

⇒ La 4e mesure, accompagner les transformations de **l'emploi et des compétences** de la filière, s'appuie sur un plan emploi-compétences dédié à la filière, élaboré en collaboration avec France Logistique et les secteurs concernés. 3,7 millions d'euros seront mobilisés pour la filière, dont 2,1 millions d'euros à la charge de l'Etat, au titre du plan d'investissement dans les compétences (PIC) annoncé en 2018.

⇒ La 5e mesure réserve une nouveauté aux enjeux massifs : une **stratégie pour une logistique urbaine**, cordonnée au niveau national et relayée au niveau local, va voir le jour. Cette stratégie pour une « logistique urbaine durable » (LUD) aura vocation à se déployer sur l'ensemble du territoire dans trois domaines : les conditions de livraison (circulation et stationnement), la prise en compte des outils de planification, l'apport aux commerces de centre-ville.

⇒ 6e : cette mesure concerne le **numérique qui** fera l'objet d'appels à manifestation d'intérêt ou d'appels à projets à partir de 2021 dans le cadre du programme d'investissement d'avenir (PIA4) 2021-2025. Deux thématiques ont été identifiées :

- **Systemes** automatisés pour la sécurisation des opérations liées au transport de fret sur « work-zones » (transbordements, chargements, entreposages sur zones logistiques et multimodales) ;
- **Logistique** du dernier kilomètre automatisée et intelligente.

⇒ La 7e mesure simplifie la construction d'entrepôts sur des terrains artificialisés ou d'anciennes friches industrielles en donnant accès au **fonds de réhabilitation des friches industrielles** annoncé dans le plan France Relance.

⇒ La 8e mesure puise cette fois dans le dispositif visant à renforcer l'attractivité du territoire au travers de **78 sites « clés en main »** répartis dans les régions métropolitaines. Destiné à devenir les vitrines de la (re)localisation d'activités, bénéficiant d'un accompagnement prioritaire de l'Etat, en lien avec la Banque des territoires et les collectivités territoriales, au moins trois d'entre eux se prêtent à des activités de logistique : LOG'IN 4 développant 200 hectares à Thionville (Grand Est), le parc d'activités Hordain Hainaut (Hauts-de-France) et la ZAC d'Ozans à Châteauroux (Centre-Val de Loire) qui propose une plate-forme logistique de 120 000 m² prête à construire.

Horizons #3 - Edition hiver 2020

La FNTR publie le troisième numéro de son magazine HORIZONS.

En cette fin d'année 2020, la FNTR est heureuse de vous proposer un nouveau numéro de son magazine Horizons. Un numéro qui s'inscrit dans un contexte extraordinaire au sens propre, aussi bien pour la profession que pour l'ensemble des Français.

Au programme, retrouvez tous les sujets pour lesquels la Fédération est mobilisée au quotidien : économie, Europe, social, transition énergétique, innovation technique... avec, à chaque fois, la parole donnée à des acteurs clés de notre filière.

Ce 3ème numéro revient également sur le succès de la première Semaine Nationale du TRM lancée par la FNTR cet automne, et rend hommage à un grand homme de la profession, par ailleurs ancien Trésorier, Vice-Président, et Co-Président de la Fédération, Monsieur Georges CAUSSE.

A lire sans tarder...

N'hésitez pas à nous demander un exemplaire papier



- ⇒ La 9e mesure facilitera la construction de bâtiments logistiques limités par le foncier. D'une part, les **procédures d'autorisation** seront simplifiées pour l'implantation d'entrepôts dans des zones déjà artificialisées. D'autre part, à compter du 1er janvier 2021, les restrictions liées à la tenue au feu visant les entrepôts de grande hauteur seront assouplies.
- ⇒ 10e : cette mesure vise à simplifier les démarches associées au **déploiement de panneaux solaires** sur les toits des bâtiments logistiques.
- ⇒ 11e : cette mesure reprend les **allègements fiscaux** prévu par le projet de loi de finance 2021 pour les industriels. Les entreprises du secteur transport et logistique devraient bénéficier d'une baisse des impôts de production (y compris la baisse de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, CVAE) de 800 millions d'euros.
- ⇒ La 12e mesure porte à nouveau sur les entrepôts logistiques. Elle prévoit « clarification et stabilisation du régime en matière de **taxe foncière** ». L'application de cette disposition fait actuellement l'objet d'une consultation de la filière logistique.
- ⇒ La 13e mesure prévoit la création d'un **écolabel des flux logistiques** en vue de faire des ports des « *hubs de la transition écologique* ». Pour le gouvernement, il s'agit d'orienter les décisions d'acheminement des marchandises vers les chaînes logistiques les moins carbonées passant par les ports français.
- ⇒ La 14e mesure annonce un **point de contact unique aux frontières** « dans ses volets numérique et physique ». Cette démarche s'inscrit dans le cadre du projet de plateforme numérique logistique annoncé en septembre 2019. La simplification des formalités administratives aux frontières (contrôles documentaires et physiques) s'appuiera sur une plateforme en ligne nationale. Elle sera déployée progressivement, entre juin 2021 et février 2022, sur les trois ports du Havre, de Dunkerque et Marseille, avant d'être étendue aux autres ports français en 2022. Une mission conjointe regroupant le conseil général de l'environnement et du développement durable, le conseil général de l'économie et France Logistique, doit rendre un rapport de synthèse à ce sujet en mars 2021.
- ⇒ La 15e mesure va soulager financièrement les ports maritimes en 2020 et 2021 : le Gouvernement annulera le **prélèvement de dividendes auprès des grands ports maritimes** en 2020 et 2021, soit environ 30 M€ par an. Les ressources libérées au titre de l'année 2021 auront vocation à être fléchées vers des investissements en faveur de la compétitivité et la transition écologique des ports précise le gouvernement.
- ⇒ La 16e mesure porte sur la **préparation du Brexit**. En particulier, des infrastructures de contrôle pérennes seront construites et financées par la réserve spéciale d'ajustement au Brexit qui sera prochainement proposée par la Commission Européenne.



Communiqué de presse

7 décembre 2020

1^{er} COMITE INTERMINISTERIEL DE LA LOGISTIQUE (CILOG)

France Logistique se félicite des mesures annoncées à ce 1^{er} CILOG, reconnaissant l'enjeu national qu'est la mobilité des marchandises

France Logistique se réjouit des conclusions de ce premier CILOG :

- *Reconnaissance du caractère essentiel et stratégique de la filière*
- *Premières mesures pour améliorer sa compétitivité*
- *Volonté de poursuivre le travail public/privé avec France Logistique*

Le caractère essentiel et stratégique du transport et de la logistique :

La crise a mis en lumière à quel point notre agriculture, nos industries, nos commerces, nos services publics, nos collectivités locales ... ont besoin des acteurs du transport et de la logistique, pour assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement.

Face à la crise sanitaire et au premier confinement, les acteurs de la mobilité des marchandises ont été efficacement mobilisés, en particulier pour l'approvisionnement en masques ou produits alimentaires, malgré des conditions particulièrement difficiles.

Pour les enjeux à venir sur les vaccins, les entreprises du secteur ont réaffirmé leur disponibilité, sur tous les maillons des chaînes logistiques, pour aider à organiser et mettre en œuvre les décisions des autorités.

Le transport et la logistique apparaissent structurellement comme des acteurs majeurs des politiques de relocalisation industrielle, d'aménagement des territoires, de transition écologique, de compétitivité et de souveraineté de notre économie.

De premières mesures :

France Logistique souligne l'importance de la prise en compte, par les mesures annoncées, de l'ensemble des maillons des chaînes logistiques : des lieux de stockage aux portes d'entrée/sortie, en passant par l'ensemble des modes de transport.

FRANCE LOGISTIQUE

Immeuble CARDINET 8, rue Bernard Buffet 75017 PARIS

TÉL : 01 53 68 40 40

Brexit : tout comprendre des changements au 1er janvier 2021 pour le transport routier de marchandises

<https://www.fntr.fr/espace-presse/actualites-agenda/brexit-tout-comprendre-des-changements-au-1er-janvier-2021-pour-le>



Les membres de France Logistique se félicitent notamment de :

- L'approche multimodale de la transition écologique du transport, incluant tant des aides aux modes massifiés que des aides au renouvellement des flottes du mode routier ;
- Le soutien du gouvernement au plan de développement du fret ferroviaire porté par l'ensemble des opérateurs et leurs clients ;
- La prise en compte de l'importance de la performance des ports français, pour la compétitivité logistique et donc économique française dans son ensemble ;
- L'intégration de la logistique, dans les dispositifs d'aide à l'implantation dans les territoires, aux côtés de l'industrie, via l'aide au renouvellement des friches ou l'utilisation des sites « clés en main » ;
- L'appui au développement d'entrepôts écologiques, par le relèvement du seuil de rachat automatique de l'énergie photovoltaïque ou la capacité à construire en hauteur pour limiter l'empreinte au sol ;
- La sollicitation de 3 personnalités qualifiées, dont Mme Anne-Marie Idrac, sa présidente, pour proposer une stratégie nationale structurée de la logistique urbaine durable.

Un travail public/privé à poursuivre sur la durée :

Le Gouvernement a confirmé son souhait de poursuivre le dialogue public/privé engagé avec les membres de France Logistique. Les travaux à venir doivent :

- Approfondir les mesures annoncées, notamment :
 - o Clarification et simplification des règles fiscales, réglementaires et d'urbanisme applicables aux entrepôts, afin d'assurer l'attractivité de notre territoire pour leurs implantations ;
 - o Amélioration des performances de nos ports et de nos modes massifiés ferroviaires ou fluviaux, par de meilleures réponses aux besoins de leurs clients, en termes de fluidité et fiabilité ;
 - o Partage d'une stratégie de logistique urbaine permettant d'optimiser les flux de marchandises au bénéfice à la fois des activités économiques, des consommateurs, et des enjeux environnementaux.

- Les compléter par des nouvelles mesures :
 - o Elaboration d'une feuille de route pluriannuelle pour la transition énergétique du transport routier articulant la disponibilité des véhicules, et celles des énergies et stations de recharges, les contraintes réglementaires et des mesures d'incitations financières. Mené sous l'égide des pouvoirs publics français, ce travail avec les constructeurs, énergéticiens et utilisateurs, devra intégrer la dimension européenne de cette transition ;
 - o Définition d'un programme d'actions concernant l'évolution des compétences et des emplois, notamment en matière de numérique ;
 - o Déclinaison territoriale de ces mesures, aux diverses échelles de l'aménagement des territoires.

France Logistique appelle le Gouvernement à pérenniser le CILOG, a minima, à une fréquence annuelle.

Dans le détail, cette première réunion a été l'occasion :

- **Pour la filière de :**
 - *Confirmer son engagement au service des entreprises, des consommateurs, des territoires, et de l'emploi ;*
 - *Renouveler sa volonté d'être moteur de solutions partenariales efficaces pour le développement durable de notre économie, notamment en matière de transition écologique ;*
- **Pour le Gouvernement de :**
 - *Saluer l'implication efficace des acteurs du transport et de la logistique dans la gestion de la crise sanitaire ;*
 - *Reconnaitre le caractère stratégique de la filière pour la réussite des politiques publiques, notamment en termes de croissance verte ;*
 - *Annoncer de premières mesures pour en améliorer la compétitivité ;*
 - *Confirmer la poursuite dans la durée du travail public/privé, conduit avec France Logistique et ses membres.*

A propos de France Logistique

Créée le 8 janvier 2020 et présidée par Anne-Marie IDRAC, l'Association France Logistique regroupe et coordonne l'ensemble des acteurs privés de la filière logistique française. Elle rassemble à la fois les principales organisations & associations professionnelles (AFILOG, AUTF, CGI, FNTR, OTRE, TLF/TLF Overseas), ainsi que des entreprises du secteur (à ce jour : Bolloré Logistics, Carrefour Supply Chain, Catella Logistic Europe, C-Logistics, Ceva Logistics, Daher, Geodis, Heppner, ID Logistics, Groupe La Poste, Prologis, Sogaris, STEF). La filière logistique française représente 10% du PIB et 1,8 M d'emplois.



ACTUALITE NATIONALE

QUESTIONS EUROPEENNES en cours SUIVIES par le BUREAU FNTR BRUXELLES

Paquet Mobilité : Plaintes de 6 Etats Membres : lundi 26 octobre, Bulgarie, Hongrie, Lituanie, Malte, Pologne et Roumanie ont avancé des arguments souvent proches pour demander à la Cour de Justice européenne l'annulation de certaines dispositions des nouveaux textes du Paquet Mobilité. Les dispositions les plus ciblées par les opposants au Paquet Mobilité portent sur l'interdiction du repos hebdomadaire régulier en cabine, le retour du conducteur chaque 4 semaines, les restrictions additionnelles sur les opérations de cabotage et le retour du camion chaque 8 semaines.

Crise sanitaire : La Commission européenne (CE) a communiqué le 28/10 sur les points suivants pour les réactiver :

-« **Green Lanes** » : les grands axes routiers européens transfrontières sont dédiés aux transports routiers considérés dans leur ensemble comme essentiels (impérativement 15 mn maximum d'attente aux frontières) ;

-« **Green Lanes** » : les conducteurs routiers sont considérés comme « travailleurs essentiels » et la CE recommande aux Etats membres de ne pas les mettre en quarantaine ni d'exiger des tests systématiques covid-19 ;

-« **Green Lanes** » : la CE recommande aux Etats membres de maintenir sur les grands axes routiers européens transfrontières de bonnes conditions d'accès aux sanitaires et à la restauration pour les professionnels de la route ;

-Le certificat de conducteur international est repris et toujours recommandé aux Etats membres de le reconnaître – accès au formulaire dans le lien ci-dessous :

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

-Les dérogations européennes sur les temps de conduite et de repos et pour les interdictions du weekend qui pourront être levées. Mais cela s’inscrit dans un temps limité ; la CE va y travailler dans les jours qui viennent.

-Les dérogations européennes (Règlement dit « omnibus ») sur la validité des certificats pour la formation ou concernant les contrôles techniques redevient d’actualité. Ici aussi, la CE va y travailler dans les jours qui viennent pour que ces mesures soient temporaires.

Angles morts : suivi à Bruxelles des conséquences sur les collègues européens et potentielle intervention dans le cours de la Notification à la CE (possible d’y répondre jusqu’au 4/1/21).

Eurovignette : nous nous inquiétons pour les véhicules gaz qui ont reçu en France des incitations fiscales mais **la prise en compte du CO2 dans la nouvelle version de la directive Eurovignette** « menace » ces véhicules gaz qui se retrouveront d’ici 2025 dans une catégorisation de véhicules à performances faibles et donc devront s’acquitter d’une redevance routière plus forte. A suivre au Conseil des Ministres des Transports du 9 décembre 2020.

Maut – Remboursement - contacts avec BGL – Hausfeld – participation webinar BGL du 24/11 et au webinar FNTR (pour intro FNTR) lundi 30/11.

Bureau commun à Bxl : FNTR – BGL -NLA

- Préparation position commune sur le nouveau Livre Blanc (Draft du doc diffusé pour info)
- Préparation position commune sur le Green Deal (pages Europe d’Horizons n°3 sur ce thème)
- Position commune sur le « retour du camion » (en réponse aux conclusions à venir de la Commission européenne).

Programme de travail de la Commission européenne

Deux grands axes sur le Pacte Vert (Green Deal) et la Numérisation mais aussi sur une économie sociale.

Pacte Vert :

- Révision Directive énergies renouvelables
- Révision Directive efficacité énergétique
- Révision Directive taxation de l’énergie
- Révision Directive déploiement infra carburants alternatifs
- Révision Directive ETS
- Révision Directive Systèmes de Transport Intelligent
- Révision Règlement TEN – T (réseau transeuropéen de transport)
- Révision standards d’émission euro 6

Numérisation :

Communication sur les Nouveaux objectifs numériques 2030. Et pour Améliorer les conditions de travail des travailleurs sur les plateformes

Economie sociale :

- Plan d’action sur le Pilier européen des droits sociaux
- Plan d’action pour une économie sociale

SOCIAL

RAPPEL - NAO : ACCORD du 23 OCTOBRE 2020 APPLICABLE depuis le 1er NOVEMBRE 2020

PERSONNELS OUVRIERS ROULANTS et SEDENTAIRES Taux horaires (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Coefficients	A l'embauche	Après 2 ans d'ancienneté	Après 5 ans d'ancienneté	Après 10 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
110 M - 115 M - 118 M - 120 M	10,20	10,4040	10,6080	10,8120	11,0160
128 M	10,23	10,4346	10,6392	10,8438	11,0484
138 M	10,25	10,4550	10,6600	10,8650	11,0700
150 M	10,49	10,6998	10,9096	11,1194	11,3292

Indemnités pour dimanches et jours fériés travaillés :
Durée du travail inférieure à 3 heures : 10,50 euros
Durée du travail égale ou supérieure à 3 heures : 24,43 euros



PERSONNELS OUVRIERS ROULANTS et SEDENTAIRES
Garanties Annuelles de Rémunération (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Pour 151,67 heures	A l'embauche	Après 2 ans d'ancienneté	Après 5 ans d'ancienneté	Après 10 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
110 M - 115 M - 118 M - 120 M	19121,34	19503,77	19886,19	20268,62	20651,05
128 M	19177,58	19561,13	19944,68	20328,23	20711,79
138 M	19215,07	19599,37	19983,67	20367,97	20752,28
150 M	19664,99	20058,29	20451,59	20844,89	21238,19

PERSONNELS OUVRIERS ROULANTS
Garanties Annuelles de Rémunération (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Pour 169 heures	A l'embauche	Après 2 ans d'ancienneté	Après 5 ans d'ancienneté	Après 10 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
115 M - 118 M - 120 M	21852,06	22289,10	22726,14	23163,18	23600,22
128 M	21916,33	22354,66	22792,98	23231,31	23669,64
138 M	21959,18	22398,36	22837,55	23276,73	23715,91
150 M	22473,34	22922,81	23372,27	23821,74	24271,21

Pour 200 heures	A l'embauche	Après 2 ans d'ancienneté	Après 5 ans d'ancienneté	Après 10 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
115 M - 118 M - 120 M	27168,52	27711,89	28255,26	28798,63	29342,00
128 M	27248,42	27793,39	28338,36	28883,33	29428,29
138 M	27301,70	27847,73	28393,77	28939,80	29485,84
150 M	27940,95	28499,77	29058,59	29617,41	30176,23

PERSONNELS EMPLOYES
Taux horaires (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Coefficients	A l'embauche	Après 3 ans d'ancienneté	Après 6 ans d'ancienneté	Après 9 ans d'ancienneté	Après 12 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
105 - 110 - 115 - 120	10,20	10,5060	10,8120	11,1180	11,4240	11,7300
125	10,21	10,5163	10,8226	11,1289	11,4352	11,7415
132,5	10,23	10,5369	10,8438	11,1507	11,4576	11,7645
140	10,26	10,5678	10,8756	11,1834	11,4912	11,7990
148,5	10,49	10,8047	11,1194	11,4341	11,7488	12,0635

Indemnités complémentaires :
Sténodactylographe ou sténotypiste : 35,02 euros
Traducteur : 140,06 euros
Traducteur et rédacteur : 210,09 euros

PERSONNELS EMPLOYES
Garanties Annuelles de Rémunération (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Pour 151,67 heures	A l'embauche	Après 3 ans d'ancienneté	Après 6 ans d'ancienneté	Après 9 ans d'ancienneté	Après 12 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
105 - 110 - 115 - 120	19121,34	19694,98	20268,62	20842,26	21415,90	21989,54
125	19140,09	19714,29	20288,50	20862,70	21436,90	22011,10
132,5	19177,58	19752,91	20328,23	20903,56	21478,89	22054,22
140	19233,82	19810,83	20387,85	20964,86	21541,88	22118,89
148,5	19664,99	20254,94	20844,89	21434,84	22024,79	22614,74

PERSONNELS TECHNICIENS et AGENTS DE MAITRISE
Taux horaires (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Coefficients	A l'embauche	Après 3 ans d'ancienneté	Après 6 ans d'ancienneté	Après 9 ans d'ancienneté	Après 12 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
150	10,63	10,9489	11,2678	11,5867	11,9056	12,2245
157,5	10,75	11,0725	11,3950	11,7175	12,0400	12,3625
165	11,26	11,5978	11,9356	12,2734	12,6112	12,9490
175	11,95	12,3085	12,6670	13,0255	13,3840	13,7425
185	12,61	12,9883	13,3666	13,7449	14,1232	14,5015
200	13,65	14,0595	14,4690	14,8785	15,2880	15,6975
215	14,67	15,1101	15,5502	15,9903	16,4304	16,8705
225	15,37	15,8311	16,2922	16,7533	17,2144	17,6755

Indemnités complémentaires :
Traducteur : 141,81 euros
Traducteur et rédacteur : 212,73 euros

PERSONNELS TECHNICIENS et AGENTS DE MAITRISE
Garanties Annuelles de Rémunération (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020

Pour 151,67 heures	A l'embauche	Après 3 ans d'ancienneté	Après 6 ans d'ancienneté	Après 9 ans d'ancienneté	Après 12 ans d'ancienneté	Après 15 ans d'ancienneté
150	19927,44	20525,26	21123,09	21720,91	22318,73	22916,56
157,5	20152,39	20756,96	21361,53	21966,11	22570,68	23175,25
165	21108,46	21741,71	22374,97	23008,22	23641,48	24274,73
175	22401,96	23074,02	23746,08	24418,14	25090,2	25762,25
185	23639,23	24348,41	25057,58	25766,76	26475,94	27185,11
200	25588,85	26356,52	27124,18	27891,85	28659,51	29427,18
215	27500,99	28326,02	29151,05	29976,08	30801,11	31626,14
225	28813,24	29677,64	30542,03	31406,43	32270,83	33135,23

La lettre d'information de l'INRS

Décembre 2020

**Maîtrise d'ouvrage dans le
BTP**

<https://kiosque.inrs.fr/lettre/archives/001/exemple.html>



PERSONNELS INGENIEURS et CADRES
Rémunérations Annuelles Garanties et paiements mensuels minima (en euros) à compter du 1^{er} novembre 2020
 (Durée mensuelle de référence : 151,67 heures)

Coefficients	Ancienneté dans le groupe	Rémunération annuelle garantie	Paiement mensuel minimum
100	Jusqu'à 5 ans	29503,96	2212,80
	5 à 10 ans	30979,16	2323,44
	10 à 15 ans	32454,35	2434,08
	après 15 ans	33929,55	2544,72
106,5	Jusqu'à 5 ans	31418,83	2356,41
	5 à 10 ans	32989,77	2474,23
	10 à 15 ans	34560,71	2592,05
	après 15 ans	36131,65	2709,87
113	Jusqu'à 5 ans	33334,11	2500,06
	5 à 10 ans	35000,82	2625,06
	10 à 15 ans	36667,52	2750,06
	après 15 ans	38334,23	2875,07
119	Jusqu'à 5 ans	35100,90	2632,57
	5 à 10 ans	36855,95	2764,2
	10 à 15 ans	38610,99	2895,82
	après 15 ans	40366,04	3027,45
132	Jusqu'à 5 ans	38930,89	2919,82
	5 à 10 ans	40877,44	3065,81
	10 à 15 ans	42823,98	3211,80
	après 15 ans	44770,53	3357,79
145	Jusqu'à 5 ans	42761,06	3207,08
	5 à 10 ans	44899,11	3367,43
	10 à 15 ans	47037,16	3527,79
	après 15 ans	49175,22	3688,14
Cadres supérieurs			

Voir article 6-3 de la présente convention annexe 4

NB : Les rémunérations minimales professionnelles garanties fixées par le tableau ci-dessus sont majorées de 10 % dans la région parisienne (article 5 § 2 de la CCNA 4).

**QUESTIONS/REPONSES
FNTR CORONAVIRUS**

<https://espace-adherents.fntr.fr/sites/default/files/2020-06/Note-FNTR-questions-reponses-coronavirus.pdf>



RAPPEL - FRAIS de DEPLACEMENT

Les organisations patronales ont formulé une proposition de revalorisation à hauteur de +1% (en linéaire, c'est-à-dire identique pour chaque indemnité prévue par le protocole). La proposition patronale a été acceptée : l'accord est entré en vigueur depuis le 1er novembre 2020.

Voici ci-dessous le tableau récapitulatif des montants des indemnités du protocole frais de déplacement applicables :

Nature des indemnités	Taux	Référence aux articles du protocole
Indemnité de repas	13,92 €	Article 3 alinéa 1
Indemnité de repas unique	8,56 €	Article 4
Indemnité de repas unique « nuit »	8,34 €	Article 12
Indemnités spéciale	3,77 €	Article 7
Indemnités de casse-croûte	7,54 €	Article 5
Indemnité de grand déplacement :		
-1 repas + 1 découcher	44,50 €	Article 6
-2 repas + 1 découcher	58,42 €	

SECUREX

SECUREX peut vous accompagner et ainsi vous aider à réduire vos problèmes d'absentéisme.

Calculez le coût de votre absentéisme grâce au lien ci-après : <https://www.securex.fr/simulateur-absenteisme>

Sachez toutefois, un arrêt qui n'est pas marqué est répété. Aussi, cela a un effet psychologique et dissuasif sur les personnes qui pourraient justement basculer dans les absences à répétition, nous les nommons « les pourquoi pas moi ».

Vous trouverez, joint à cette Newsletter, de la documentation.

SECUREX dispose d'un **pôle Recours Médical AT/MP (Accident du Travail/Maladies Professionnelles)**, vous permettant d'agir et de maîtriser au mieux votre taux de cotisation AT/MP.

Coordonnées du pôle Recours médical AT/MP : **03.20.06.72.25**

Responsable de pôle: **Madame DE BOER Vanessa** – Mail : Vanessa.deboer@securex.fr – Tél : **03.20.06.72.18**

En plus des contres visites médicales, SECUREX peut vous faire bénéficier de ses autres savoirs faire, thèmes complémentaires à la contre visite médicale conçus pour vous permettre de réduire significativement votre Taux d'Absentéisme et d'améliorer le bien-être de vos collaborateurs.

La contre visite médicale n'est pas la seule solution en matière d'absentéisme, SECUREX est en capacité de vous proposer d'autres choses. Vous ne le savez peut-être pas mais Securex c'est :

- *Un pôle Contre visite médicale avec plus de **40 000 contrôles** à leur actif en 2019*
- *Un réseau médical de plus de **2 500 médecins***
- ***Du Recours Médical** sur les dossiers **ATMP** grâce à leur réseau de **médecins experts***
- *Des campagnes de **vaccination** contre la grippe*

REVALORISATION MECANIQUE du SMIC au 1er JANVIER 2021

Le décret prévoyant la revalorisation du SMIC a été publié au JO du jeudi 17 décembre 2020. Bien qu'il n'y ait pas de coup de pouce de la part de l'Etat, l'application de la formule de calcul aboutit à une revalorisation mécanique du SMIC de 0,99% au 1er janvier prochain.

Montant de la revalorisation automatique du SMIC

Le SMIC a augmenté de 0,99% au 1er janvier 2021 pour atteindre 1 554,58 € brut par mois, soit une hausse de 15 €, selon le décret adopté en Conseil des Ministres. Cette hausse, qui correspond à la revalorisation automatique du SMIC, porte le montant brut horaire à 10,25 €.

Pour rappel, le SMIC bénéficie chaque année d'une hausse mécanique calculée selon deux critères :

- L'inflation constatée pour les 20% de ménages aux plus faibles revenus
- La moitié du gain de pouvoir d'achat du salaire horaire de base ouvrier et employé (SHBOE)

Impact sur les grilles conventionnelles de branche fixant les minima conventionnels

Le paiement des salariés au SMIC constitue une obligation pour les entreprises. Deux hypothèses sont possibles :

- Soit le minimum conventionnel est plus favorable, auquel cas il convient d'appliquer les dispositions conventionnelles
- Soit, pour les plus bas coefficients, l'augmentation du SMIC peut conduire le niveau du SMIC à être supérieur aux montants conventionnels. Dans ce dernier cas, c'est alors le montant du SMIC légal qui doit être appliqué au salarié (la norme la plus favorable au salarié)

S'agissant des grilles conventionnelles des transports routiers de marchandises

Concernant les personnels ouvriers, tous les coefficients en-dessous du coefficient 138 sont affectés, soit les coefficients 110, 115, 118, 120 et 128 car leur montant sera inférieur au SMIC à partir du 1er janvier 2021.

Concernant les personnels employés, tous les coefficients en-dessous du coefficient 140 sont affectés, soit les coefficients 105, 110, 115, 120, 125 et 132,5 car leur montant sera inférieur au SMIC à partir du 1er janvier 2021.

S'agissant des grilles conventionnelles des activités de prestations logistiques

Concernant les personnels ouvriers, tous les coefficients à l'embauche seront inférieurs au SMIC à compter du 1er janvier 2021.

S'agissant des personnels ouvriers après 6 mois, seul le plus bas coefficient, le 110, est impacté par l'augmentation du SMIC, les autres coefficients après 6 mois demeurant supérieurs.

Concernant les personnels ouvriers, seul le coefficient 110, à l'embauche, est impacté par la revalorisation du SMIC.



Les salariés se trouvant classés à des coefficients inférieurs au SMIC à compter du 1er janvier 2021 devront à minima être rémunérés au niveau du SMIC légal. Il est rappelé que le fait de payer des salaires inférieurs au SMIC est puni d'une amende prévue pour les contraventions de cinquième classe soit 1 500 € maximum (article R3233-1 alinéa 1 du Code du Travail).

URSSAF

À compter du 1er janvier 2021, certains numéros de téléphone utilisés pour contacter les services de l'URSSAF changent et tous les services qui étaient auparavant facturés deviennent gratuits.

Désormais, seule la communication est facturée par l'opérateur téléphonique, au prix d'un appel.

- Le **3957** destiné aux **employeurs** ne change pas mais le service devient gratuit (prix d'un appel)
- Le **3698** destiné aux **travailleurs indépendants** reste inchangé également et demeure gratuit (prix d'un appel)
- Le numéro destiné aux **travailleurs frontaliers en Suisse** change et devient gratuit : **0 806 807 713** (prix d'un appel)
- Les numéros de téléphone dédiés aux particuliers employeurs changent à partir du 1er janvier et deviennent gratuits (prix d'un appel) :
 - **Cesu** est désormais joignable au **0 806 802 378**
 - **Pajemploi** au **0 806 807 253**

Afin de faciliter la transition, les numéros actuels sont maintenus jusqu'au 11 janvier prochain. Vous serez ensuite invité par un message automatique à contacter les nouveaux numéros.

MAINTIEN du PLAFOND MENSUEL de la SECURITE SOCIALE pour 2021

Le plafond de la Sécurité Sociale pour 2021 a été publié par un arrêté du 22 décembre 2020 publié au Journal officiel du 29 décembre 2020.

Le plafond de la Sécurité Sociale est utilisé comme base de calcul de certaines prestations sociales. Il est réactualisé chaque année par les pouvoirs publics pour une date d'effet au 1er janvier.

Comme cela avait été annoncé, le plafond 2021 est maintenu au même niveau qu'en 2020. Il s'élève donc à 3 428 € par mois (soit un plafond annuel de 41 136 €) et à 189 € par jour.

Ces valeurs s'appliquent aux cotisations et aux contributions de Sécurité Sociale dues au titre des périodes d'emploi courant à compter du 1er janvier 2021.

Les autres valeurs 2021 se déduisent des règles de calcul prévues par le Ccode de la Sécurité Sociale (article D242-19 du Code de la Sécurité Sociale) :

- ⇒ Plafond trimestriel : 10 284 €
- ⇒ Plafond par quinzaine : 1 714 €
- ⇒ Plafond par semaine : 791 €
- ⇒ Plafond horaire : 26 €

Voir un lien explicatif de la notion sur le site de l'assurance-maladie :

<https://www.ameli.fr/entreprise/vos-salaries/montants-reference/plafond-securite-sociale>

Arrêté du 22 décembre 2020 portant fixation du plafond de la sécurité sociale pour 2021 :

<https://www.fntr.fr/sites/default/files/2021-01/arrete-plafond-SS-221220.pdf>

CIRCULATION

INTERDICTIONS COMPLEMENTAIRES de CIRCULATION des VEHICULES de TRANSPORT de MARCHANDISES pour l'ANNEE 2021

L'arrêté du 22 décembre 2020 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de transport de marchandises pour l'année 2021 a été publié au Journal Officiel.

BANQUE DE FRANCE CONJONCTURE REGIONALE

NOVEMBRE 2020

Industrie

La production et les livraisons reculent de manière modérée. Les stocks de produits finis sont de nouveau jugés adaptés. La demande fléchit légèrement et les carnets restent en deçà de leur niveau d'équilibre. Les effectifs se contractent sous l'effet de l'arrêt des contrats d'intérim. Les tensions de trésorerie se confirment. Les prévisions sont positivement orientées dans l'ensemble des sous-secteurs.

Matériels de transports

Comme prévu, les cadences de production se sont ralenties de manière assez marquée, mais dans une moindre mesure par rapport aux livraisons. Les stocks de produits finis ont retrouvé un niveau jugé conforme. Un net repli des commandes est enregistré, tant sur le marché national que sur les marchés étrangers. Le niveau des carnets de commandes reste insuffisant par rapport à l'attendu. Les prix des produits finis sont stables ainsi que ceux des matières premières. Une forte réduction des effectifs intérimaires est observée et cette tendance devrait se poursuivre. Les prévisions sont positivement orientées.

Transports et entreposage

Un ralentissement de l'activité est observé en raison de la faiblesse de la demande. Les prix des prestations devraient rester inchangés. Les effectifs sont stables et devraient être renforcés quelque peu. Les trésoreries sont jugées à un niveau correct. Les perspectives sont prudentes, en raison du manque de visibilité.





Ce texte complète pour l'année 2021 le **dispositif général d'interdiction de circulation** de ces véhicules les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22h et jusqu'à 22h les dimanches et jours fériés.

Véhicules concernés	Journées d'interdiction complémentaires 2021	
	En période hivernale	En période estivale
Véhicules ou ensemble de véhicules de + de 7,5 tonnes de PTAC affectés aux transports routiers de marchandises, à l'exclusion des véhicules spécialisés et des véhicules et matériels agricoles définis à l'annexe II de l'arrêté du 2 mars 2015	<p>La circulation est interdite de 7h à 18h sur les routes du réseau « Auvergne - Rhône-Alpes » définies en annexe de l'arrêté du 22 décembre 2020, les samedis 6 février, 13 février, 20 février, 27 février et 6 mars 2021.</p> <p><u>A noter</u> : la circulation est autorisée de 18h à 22h les samedis concernés.</p>	<p>La circulation est interdite de 7h à 19h, sur l'ensemble du réseau routier, les samedis 24 juillet, 31 juillet, 7 août, 14 août et 21 août 2021.</p> <p><u>A noter</u> : la circulation est autorisée de 19h à 24h les samedis concernés.</p>

Des dérogations à ces interdictions pourront être accordées conformément aux dispositions des articles 4 et 5 de l'arrêté du 2 mars 2015.

Arrêté du 22 décembre 2020 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de TRM pour 2021 : ["Cliquez ici"](#)

ANGLES MORTS - RAPPEL

Comme nous vous l'avions annoncé, l'arrêté portant application de l'article R. 313-32-1 du Code de la Route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds a été publié au Journal Officiel le 6 janvier 2021.

Ce texte définit les conditions d'apposition et le modèle de signalisation matérialisant les angles morts.

A noter, important : pas de changement dans le modèle d'autocollant devant être apposé par rapport au décret de novembre dernier.



Pour rappel, l'obligation de porter de manière visible une signalisation matérialisant la position des angles morts depuis le 1er janvier 2021 est inscrite à l'article L. 313-1 du Code de la Route, introduit par l'article 55 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

L'objectif de cette signalétique est de permettre aux autres usagers de la route, et notamment aux plus vulnérables, de mieux appréhender l'existence et la position des angles morts sur les véhicules lourds.

Pour en savoir plus :

- Note explicative FNTR

<https://espace-adherents.fntr.fr/sites/default/files/2020-12/note-fntr-angles-morts.pdf>

- Décret no 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes

<https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=BqCVxVIOiaGDHagP7Zzp0FiR1cJimgoBPDZZ4qc0Sc=>

- Arrêté du 5 janvier 2021 portant application de l'article R. 313-32-1 du code de la route relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules lourds

<https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=kczik5bFuvNifdl9Ocrz87zpZd618n7FDiJ95W09ZL4=>

TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES : BAISSÉ D'ACTIVITÉ et de CHIFFRE d'AFFAIRE, COÛTS en HAUSSE : FIN d'ANNEE DIFFICILE pour les TRANSPORTEURS

La FNTR a publié sa dernière enquête relative à l'impact de la crise sur les entreprises du transport routier de marchandises. Une publication qui confirme les mauvais chiffres du mois dernier. Entre baisse de l'activité et de chiffre d'affaire, hausse des coûts et déséquilibres conjoncturels, le secteur termine l'année de façon assez morose. Plus de la moitié des chefs d'entreprise du secteur ne sont pas confiants dans l'avenir, un état d'esprit qui se traduit directement par une baisse des prévisions en matière d'investissements et de recrutements en 2021.

En novembre, **44% des chefs d'entreprises constatent encore une diminution de leur activité**. Si cet indicateur est en baisse depuis le mois dernier, l'impact de la crise reste fort sur le secteur d'autant que, pour les entreprises ayant connu une baisse d'activité, le chiffre d'affaire perdu est lui en hausse d'un point par rapport au mois d'octobre (18% contre 17%). Une tendance qui affecte particulièrement les très petites entreprises de moins de 10 salariés qui connaissent une perte de chiffre d'affaire moyenne de 26% soit 8 points de plus que la moyenne nationale et 2% de plus qu'en octobre.

En novembre, **22% des entreprises ont encore des camions à l'arrêt**, une légère amélioration par rapport au mois d'octobre (27%). Cela concerne, en moyenne, 17% de leurs flottes.

Les déséquilibres conjoncturels persistent

Sur la période étudiée, **les déséquilibres persistent renchérissant ainsi le coût du transport** (heures supplémentaires, absentéisme, annulation de contrat, etc.). 38% des entreprises enregistrent des kilomètres à vide supplémentaires (contre 36% en octobre).

Des situations très hétérogènes

Ce panorama général ne doit pas masquer une réalité de situations très hétérogènes en fonction du type de marchandises transportées ou en fonction de l'implantation géographique de l'entreprise. En novembre, **les trois secteurs les plus fortement touchés sont les transports de matières dangereuses, de véhicules et le transport en température dirigée**. Ce contraste existe également au niveau régional : les Pays de la Loire se portent relativement bien avec 56% des chefs d'entreprises qui enregistrent une stabilité de leur activité et, inversement, l'Île-de-France connaît plus de difficultés avec 76% dirigeants qui constatent une baisse d'activité.

Une morosité qui gagne les chefs d'entreprise

Le moral des chefs d'entreprise est toujours en berne avec 54% d'entre eux qui ne sont pas confiants dans l'avenir ce qui a un impact direct en matière de prévision d'investissements et de recrutements. En effet, la moitié d'entre eux déclarent ne pas reconduire leur niveau d'investissements 2020 pour 2021 et **seulement 3% d'entre eux envisagent des recrutements**. Parmi ces recrutements envisagés, seuls 14% d'entre eux concerneront une augmentation nette des effectifs des entreprises.

Point de conjoncture du transport routier de marchandises – Deuxième confinement - Décembre 2020 : <https://www.fntr.fr/sites/default/files/2020-12/Point-conjoncture-TRM-291220.pdf>

POINT COVID

ACTIVITE PARTIELLE : le REGIME DEROGATOIRE COVID-19 PROLONGE et ADAPTE pour 2021

Une ordonnance parue au JO du 23 décembre 2020 proroge les règles dérogatoires du dispositif exceptionnel d'activité partielle mis en place lors de la première vague de l'épidémie de covid-19.

Elles resteront applicables jusqu'à la fin 2021, sauf si le gouvernement décide d'y mettre fin par anticipation compte tenu de l'évolution de la situation sanitaire.

Cette ordonnance pose, en outre, les bases du maintien d'une indemnisation modulée sur les premiers mois de 2021.

Prorogation des mesures de l'ordonnance du 27 mars 2020

Lors de la 1ère vague de l'épidémie, le gouvernement a pris une série de mesures dérogatoires par ordonnance pour adapter le régime l'activité partielle (ex-chômage partiel) au contexte exceptionnel de la crise sanitaire.



Ces mesures figurent dans une ordonnance 2020-346 du 27 mars 2020, qui a ensuite été modifiée à plusieurs reprises. Au vu du contexte sanitaire, le gouvernement a décidé de proroger les dispositions de cette ordonnance jusqu'à une date fixée par décret et au plus tard le 31 décembre 2021.

Sont ainsi notamment prorogées les dispositions exceptionnelles suivantes :

- ⇒ L'indemnisation des heures d'équivalence perdues, pour les secteurs et emplois concernés
- ⇒ L'indemnisation des heures supplémentaires structurelles chômées, lorsqu'elles sont comprises dans le volume d'une convention individuelle de forfait conclue avant le 24 avril 2020 ou d'une durée collective de travail supérieure à 35h fixée en application d'une convention ou d'un accord collectif antérieur à cette même date
- ⇒ Les règles dérogatoires permettant de couvrir et d'indemniser les salariés non soumis aux règles de durée du travail ainsi que certaines catégories particulières (cadres dirigeants en cas d'activité partielle sous forme de fermeture de l'établissement, VRP, travailleurs à domicile, intermittents du spectacle et mannequins, journalistes pigistes, marins pêcheurs rémunérés à la part, salariés portés en CDI, personnel navigant de l'aviation civile et des exploitants d'hélicoptères)
- ⇒ Les règles de calcul des heures indemnisables pour les salariés en forfait annuel en jours ou en heures (elles sont fixées par décret)
- ⇒ La règle selon laquelle l'activité partielle s'impose aux salariés protégés, par dérogation à la jurisprudence habituelle en la matière, dès lors qu'elle affecte, dans la même mesure, tous les salariés de l'entreprise, de l'établissement, du service ou de l'atelier d'affectation ou de rattachement
- ⇒ Les dispositions relatives à l'activité partielle individualisée, qui permettent, par accord d'entreprise ou à défaut, après avis favorable du CSE, de placer une partie seulement des salariés en position d'activité partielle ou d'appliquer à ces salariés une répartition différente des heures travaillées et non travaillées, lorsque cette individualisation est nécessaire pour assurer le maintien ou la reprise d'activité
- ⇒ L'extension de l'activité partielle aux entreprises « étrangères » sans établissement en France, pour leurs salariés au titre desquels l'employeur est soumis aux contributions et cotisations sociales d'origine légale ou conventionnelle et à l'obligation d'affiliation à l'assurance chômage de la législation française
- ⇒ L'application de l'activité partielle aux régions dotées de la seule autonomie financière qui gèrent un service public à caractère industriel et commercial de remontées mécaniques ou de pistes de ski ayant adhéré au régime de l'assurance chômage

L'ordonnance maintient également la suspension de la règle selon laquelle l'indemnité d'activité partielle est portée à 100% de la rémunération nette lorsqu'un salarié suit une formation pendant les heures chômées.

Enfin, l'activité partielle est élargie aux régions de cure thermale non dotées de la personnalité morale à compter du 1er décembre 2020.

Activité partielle pour garde d'enfants et personnes vulnérables

Depuis le 1er mai 2020, les salariés contraints de rester à leur domicile et dans l'impossibilité de travailler, soit pour garder un enfant de moins de 16 ans ou handicapé isolé ou maintenu au domicile, soit en raison de leur vulnérabilité aux formes graves de Covid-19, doivent sous certaines conditions être placés en activité partielle.

L'ordonnance prolonge ce dispositif, qui s'appliquera donc jusqu'à une date fixée par décret et au plus tard le 31 décembre 2021.

Au passage, l'ordonnance supprime définitivement la possibilité de placer en activité partielle des salariés cohabitant avec une personne vulnérable, à laquelle il avait déjà été mis fin par décret au 1er septembre 2020.

Maintien d'un système d'indemnisation modulé sur les premiers mois de 2021

L'ordonnance pose les bases qui vont permettre au gouvernement d'adapter et de maintenir, au moins pendant un certain temps sur 2021, le principe d'un régime d'indemnisation modulé.

Pour mémoire, celui-ci est prévu par une ordonnance de juin 2020, modifiée par la suite en octobre. Le taux des allocations remboursées aux employeurs pourra donc être majoré jusqu'à une date fixée par décret et au plus tard le 30 juin 2021.

Par ailleurs, de nouveaux critères de modulation sont prévus, afin de permettre au gouvernement de soutenir davantage et plus longtemps les entreprises les plus affectées. Un décret pourra ainsi prévoir un taux majoré, éventuellement différencié, pour :

- ⇒ Les entreprises des secteurs protégés et connexes (sous condition de perte de chiffre d'affaires dans ce dernier cas) ; rappelons que ces secteurs font déjà l'objet d'un soutien renforcé
- ⇒ Les entreprises dont l'activité principale implique l'accueil du public, en cas de fermeture administrative (totale ou partielle) dans le cadre des mesures de lutte contre la propagation de l'épidémie
- ⇒ Les entreprises frappées par une forte baisse de chiffre d'affaires situées dans les circonscriptions territoriales soumises à des restrictions particulières des conditions d'exercice de l'activité économique et de circulation des personnes prises afin de faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire (ex. : entreprise affectée par un éventuel futur reconfinement local)
- ⇒ Les établissements situés dans une zone de chalandise spécifiquement affectée (le projet de décret vise les zones de chalandise des stations de ski frappées par la fermeture des remontées mécaniques), en cas de forte baisse de chiffres d'affaires

Ordonnance n°2020-1639 du 21 décembre 2020 portant mesures d'urgence en matière d'activité partielle : <https://www.fntr.fr/sites/default/files/2021-01/ordonnance-2020-163-211220.pdf>

ACTIVITE PARTIELLE : BAISSSE du TAUX d'INDEMNITE en PLUSIEURS ETAPES

Comme attendu, un décret publié le 26 décembre 2020 réaménage le calendrier de baisse du taux de l'indemnité d'activité partielle due au salarié.



Pour le cas général, il passera à 60% à partir du 1er février 2021.

En revanche, pour les salariés des secteurs protégés et des entreprises fermées administrativement, cette baisse interviendra quelques mois après, au 1er avril ou au 1er juillet.

Un décret à paraître dans les prochains jours viendra fixer le taux de l'allocation d'activité partielle remboursée à l'employeur.

Cas général : indemnité au taux de 60% à partir du 1er février 2021

Initialement, le gouvernement avait programmé la baisse de l'indemnisation du salarié en chômage partiel au mois de novembre 2020. Mais à l'automne 2020, eu égard à la situation sanitaire toujours critique, il avait décidé de décaler cette baisse à partir du 1er janvier 2021, par un décret du 30 octobre 2020. Cette date vient d'être à nouveau modifiée par un décret du 24 décembre 2020.

Les salariés verront leur indemnité passer à un taux de 60%, au lieu de 70%, à partir du 1er février 2021.

En revanche, la limitation de la rémunération horaire de référence utilisée pour calculer l'indemnité sera fixée à 4,5 SMIC dès le 1er janvier 2021.

Par conséquent, pour 2021, pour le cas général, l'indemnité d'activité partielle à verser au salarié est fixée à :

- ⇒ 70% de la rémunération horaire de référence retenue dans la limite de 4,5 SMIC pour les heures chômées au mois de janvier 2021, soit une indemnité légale maximale de 32,29 € en janvier 2021 ($70\% \times 10,25 \text{ €} \times 4,5$)
- ⇒ 60% de la rémunération horaire de référence retenue dans la limite de 4,5 SMIC pour les heures chômées à compter du 1er février 2021, soit une indemnité légale maximale de 27,68 € à partir de février 2021 ($60\% \times 10,25 \text{ €} \times 4,5$)

Salariés des secteurs protégés et connexes : baisse à 60% à partir du 1er avril 2021

Par dérogation, pour les salariés relevant des secteurs protégés (tourisme, hôtellerie, restauration, sport, culture, transport de personnes, événementiel) et des secteurs connexes (ceux dont l'activité dépend de celles des secteurs protégés et sous condition de perte de chiffre d'affaires fixée par décret), l'indemnité due aux salariés en chômage partiel restera calculée au taux de 70% en février et mars 2021.

Ce n'est qu'à partir du 1er avril 2021 qu'ils basculeront dans le cas général.

Ainsi, pour 2021, pour les salariés des secteurs protégés et connexes, l'indemnité d'activité partielle est fixée à :

- ⇒ 70% de la rémunération horaire de référence retenue dans la limite de 4,5 SMIC du 1er janvier 2021 jusqu'au 31 mars 2021
- ⇒ 60% de la rémunération horaire de référence retenue dans la limite de 4,5 SMIC pour les heures chômées à partir du 1er avril 2021

Salariés d'entreprises fermées ou situées dans certaines zones : baisse à 60% à partir du 1er juillet 2021

Par dérogation, l'indemnité d'activité partielle sera également maintenue à 70% de la rémunération horaire de référence retenue dans la limite de 4,5 SMIC, ce jusqu'au 30 juin 2021, pour les salariés en chômage partiel relevant de trois catégories entreprises suivantes :

- ⇒ Entreprises dont l'activité principale implique l'accueil du public faisant l'objet d'une fermeture administrative, totale ou partielle, dans le cadre des mesures de lutte contre la propagation de l'épidémie de covid-19
- ⇒ Entreprises frappées par une forte baisse de chiffre d'affaires situées dans les circonscriptions territoriales soumises à des restrictions particulières des conditions d'exercice de l'activité économique et de circulation des personnes prises afin de faire face à l'épidémie de covid-19 (ex. : entreprise affectée par un éventuel futur reconfinement local)
- ⇒ Entreprises situées dans une zone de chalandise subissant une forte baisse de chiffres d'affaires car spécifiquement affectée par l'interruption d'activité d'une ou plusieurs entreprises dont l'activité principale implique l'accueil du public (un décret à paraître devrait préciser qu'il s'agit des zones de chalandise des stations de ski frappées par la fermeture des remontées mécaniques)

Cette règle d'indemnisation dérogatoire s'appliquerait jusqu'au 30 juin 2021. Ces salariés basculeront donc dans le nouveau système, avec une indemnité de 60% de la rémunération horaire de référence, retenue dans la limite de 4,5 SMIC, pour les heures chômées à partir du 1er juillet 2021.

Plafonnement au net habituel à partir de février 2021

La règle selon laquelle l'indemnité nette versée par l'employeur ne peut pas dépasser la rémunération nette horaire habituelle du salarié est également décalée du 1er janvier au 1er février 2021.

Pour mémoire, l'indemnité et la rémunération nettes s'entendent de montants après déduction des cotisations et contributions obligatoires retenues par l'employeur. Elle s'appliquera à tous les cas d'indemnisation (taux de 60% du cas général ou taux majoré de 70% applicable jusque fin mars ou fin juin pour les salariés des entreprises concernées).

Sauf cas particuliers (ex. : apprentis en pourcentage du SMIC) et sous réserve de confirmation, le montant minimum de l'indemnité à verser au salarié et correspondant au SMIC net devrait être de 8,11 € par heure indemnisable (au lieu de 8,03 €) pour les heures chômées à partir du 1er janvier 2021, en répercussion de la hausse du SMIC.

Tableau de synthèse



Au regard du succès rencontré lors de la dernière visioconférence sur le thème de la Cybersécurité, qui s'adressait plutôt aux dirigeants et aux D.S.I., une action orientée vers vos collaborateurs afin de les sensibiliser aux risques Cyber vous est proposée.

Que ce soit dans leurs usages professionnels ou personnels et, quelles que soient leurs connaissances en sécurité informatique, tous vos collaborateurs sont concernés par les risques numériques.

Pour cela, un webinaire dédié aura lieu le jeudi 14 janvier 2021 à 9h animé par la Déléguée à la Protection des Données, Sophie GARCIA.

Tous vos collaborateurs sont invités à s'inscrire depuis cette page :

<https://www.reseau-concept.com/formulaire/visioconf-sur-la-cybersecurite.74.php>

Au programme : les risques Cyber, les différents types d'attaques, les conséquences pour les entreprises, et nous leur présenterons quelques clés pour s'en protéger...

*Durée estimée : 1h maximum
Les modalités de connexion pour rejoindre ce webinaire seront communiquées 24h à l'avance.*

Indemnisation du salarié au titre de l'activité partielle en 2021	
Heures chômées	Indemnité due au salarié
Décembre 2020 (tous secteurs) (1)	70% de la rémunération horaire brute Pas de limite haute Plancher de 8,03 €
Janvier 2021 (tous secteurs) (1)	70% de la rémunération horaire brute Plafond de 70% de 4,5 SMIC (soit 32,29 €/h) Plancher de 8,11 € (*)
Février et mars 2021	Cas général (1) : 60% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 60% de 4,5 SMIC (soit 27,68 €) et un plancher de 8,11 € Secteurs protégés et connexes (2) : 70% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 70% de 4,5 SMIC (soit 32,29 €) et un plancher de 8,11 € (*) Entreprises fermées + restrictions sanitaires territoriales + zone de chalandise d'une station de ski (3) : 70% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 70% de 4,5 SMIC (soit 32,29 €) et un plancher de 8,11 € (*)
Avril, mai et juin 2021	Cas général (1) : 60% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 60% de 4,5 SMIC (soit 27,68 €) et un plancher de 8,11 € Secteurs protégés et connexes : fin des particularités. Régime du cas général (voir ci-dessus) Entreprises fermées + restrictions sanitaires territoriales + zone de chalandise d'une station de ski (3) : 70% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 70% de 4,5 SMIC (soit 32,29 €) et un plancher de 8,11 € (*)
À partir du 1er juillet 2021 (tous secteurs)	60% de la rémunération horaire brute, avec un plafond de 60% de 4,5 SMIC (soit 27,68 € en 2021) et un plancher de 8,11 € (*)
(*) Sous réserve de confirmation pour le plancher de 8,11 € en 2021	
(1) C. trav. art. R. 5122-18 dans sa version en vigueur aux différentes périodes concernées	
(2) Décret 2020-1681 du 24 décembre 2020, art. 2, 3° ; décret 2020-1316 du 30 octobre 2020, art. 4, V nouveau	
(3) Décret 2020-1681 du 24 décembre 2020, art. 2, 3° ; décret 2020-1316 du 30 octobre 2020, art. 4, VI nouveau	

Décret n° 2020-1681 du 24 décembre 2020 relatif à l'activité partielle : <https://www.fntr.fr/sites/default/files/2021-01/decret-2020-1681-241220.pdf>

ACTIVITE PARTIELLE : NOUVELLES ECHEANCES de PRISE en CHARGE



Au regard de la prolongation de la pandémie sur notre territoire, plusieurs textes viennent allonger les délais de prise en charge de l'activité partielle des salariés. La prise en compte des heures complémentaires et des heures supplémentaires structurelles dans le calcul de l'indemnité et de l'allocation d'activité partielle a été prévue par les **articles 1 et 1 bis de l'ordonnance n°2020-346 du 27 mars 2020**. Ces mesures étaient valables jusqu'au 31 décembre 2020 (article 12 de l'ordonnance précitée).

L'**ordonnance n°2020-1639 du 21 décembre 2020** a prolongé ces mesures jusqu'au 31 décembre 2021 au plus tard (article 1 4° a).

Par ailleurs, le **décret n°2020-1681 du 24 décembre 2020** proroge en conséquence jusqu'au 31 décembre 2021 au plus tard l'article 5 du décret n° 2020-794 du 26 juin 2020 qui précise les modalités de prise en compte des heures d'équivalence et des heures supplémentaires structurelles pour calculer l'allocation et l'indemnité d'activité partielle.

Ce décret diffère également au 1er février 2021, la baisse du taux de l'indemnité d'activité partielle versée au salarié à 60% de sa rémunération antérieure brute.

Les salariés des entreprises relevant de secteurs particulièrement touchés par la crise, et notamment le secteur S1, continueront cependant de percevoir une indemnité égale à 70% de leur rémunération brute antérieure jusqu'au 31 mars 2021.

ÉPIDÉMIE de CORONAVIRUS (COVID-19) : NOUVEAUX CENTRES de TEST pour les CONDUCTEURS de TRANSPORT QUITTANT le ROYAUME-UNI



Le 2 janvier, le Secrétaire aux Transports a annoncé 10 nouveaux centres de test pour les chauffeurs de poids lourds et de camionnettes, pour les aider à passer un test COVID avant de se rendre dans le Kent. Les tests COVID sont effectués dans les stations-service d'autoroute et les relais routiers à travers le pays, ils ont été mis en place sur les sites d'information et de conseil créés à l'origine pour fournir des conseils sur les conditions à remplir pour se rendre sur le continent après avoir quitté l'UE.

- ⇒ Lecture - M4 en direction est
- ⇒ Sutton Scotney - A34 en direction sud
- ⇒ Services de Peterborough - A1M
- ⇒ Wetherby - A1M
- ⇒ Watford Gap - M1 direction sud
- ⇒ Donington Park - M1
- ⇒ Doncaster Nord - M18 / M180
- ⇒ Tamworth - M42
- ⇒ Arrêt de camions Carlisle Stobart - M6
- ⇒ Rugby Stobart Truck Stop - A5 (près de J 19 sur M6)

Ces nouveaux centres sont ouverts en plus des essais qui sont effectués sur la M20 pour le tunnel sous la Manche et à Manston pour les départs de Douvres, qui seront toujours disponibles pour les conducteurs entrant dans le Kent sans test.

Trouver les emplacements de ces sites et suivre les mises à jour (en anglais) : <https://www.gov.uk/guidance/haulier-advice-site-locations>

Source: *Département britannique des transports*

NOUVELLES MESURES d'ENREGISTREMENT et de TEST en NORVEGE

De nouvelles mesures d'enregistrement des personnes entrant sur le territoire ont été introduites en Norvège. La question des tests obligatoires évolue par ailleurs.

Enregistrement des personnes entrant sur le territoire norvégien

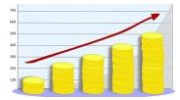
Chaque personne, y compris les conducteurs professionnels, entrant sur le territoire norvégien doit s'enregistrer.

Plus d'informations : <https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/government-introduced-registration-requirement-for-all-people-entering-norway/id2815594/>

Formulaire d'enregistrement disponible en plusieurs langues : <https://www.regjeringen.no/en/topics/koronavirus-covid-19/self-declaration-form-for-persons-who-are-to-undergo-entry-quarantine/id2791503/>

Tests obligatoires et quarantaine

Les conducteurs professionnels de longue distance sont exemptés de présentation de test, ainsi que de la mise en quarantaine



EVOLUTION des COUTS de PERSONNEL de CONDUITE - NOVEMBRE 2020

Les accords sociaux du 23 et du 29 octobre 2020, signés par l'ensemble des organisations professionnelles représentatives, revalorisent de +1% les minima de rémunération et les taux des indemnités forfaitaires de déplacement inscrits dans la convention collective des transports routiers de marchandises.

Les nouveaux barèmes s'appliquent à compter du 1er novembre 2020 pour les entreprises membres des organisations signataires.

Ces nouvelles dispositions génèrent une inflation significative des coûts de personnel de conduite de l'ordre de +1,5% en longue distance et en régional, pour les profils standards de conducteurs observés par le CNR.

Retrouvez dans la note les nouvelles grilles conventionnelles applicables depuis le 1er novembre 2020, ainsi que les impacts détaillés sur les coûts de personnel de conduite : "[Cliquez ici](#)"



ENQUETE CNR LONGUE DISTANCE 2019

Le CNR vous propose les résultats complets de l'enquête sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises opérée en 2019 par des entreprises françaises en compte d'autrui.

La volatilité de la demande de transport, qui a varié de manière irrégulière au cours de l'année 2019, ne crée pas les conditions d'un retour de la confiance des entreprises.

Après avoir diminué de -2,8% en 2018, l'indicateur de production d'un véhicule varie de -0,4% en 2019.

Autre enseignement de l'enquête, la majorité des postes de coût d'exploitation des véhicules est orientée à la hausse. Cette inflation concerne ainsi la rémunération des conducteurs (+1,6%), leurs indemnités de déplacement (+3,6%), le coût kilométrique de carburant et les péages (+2,6%).



Lire la suite : "[Cliquez ici](#)"

Le TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES SLOVAQUE – 2019

Depuis le début des années 2000, le TRM slovaque est caractérisé par son engagement à l'international, dénichant divers marchés à l'Ouest comme à l'Est, investissant dans ses relations commerciales avec les plus grandes économies européennes.

Son avantage compétitif induit par des coûts de production plus bas que ceux de ses voisins autrichien, allemand ou encore tchèque lui confère une place de partenaire économique d'importance croissante.

Le TRM slovaque est ainsi marqué par une forte spécialisation à l'international. Ce choix, couplé à une stratégie de sauvegarde de la productivité, a permis au pavillon slovaque de se hisser sur le podium parmi les pavillons européens. Ainsi, le kilométrage annuel moyen d'un conducteur slovaque augmente, passant de 128 800 km par an en 2017 à 132 000 km par an en 2019.

Une autre évolution importante reste pourtant à souligner : le coût de production des entreprises de TRM augmente constamment depuis plusieurs années. Par exemple, le coût d'un conducteur slovaque est passé de 23 500 €/an en 2012 à plus de 28 000 €/an en 2019, soit une augmentation de près de 13%. Le coût des péages a plus que doublé dans le même temps sous l'effet d'une hausse généralisée à travers l'Europe.

Le CNR vous invite à découvrir cette nouvelle étude qui apporte tous les détails sur le TRM slovaque aux conditions d'exploitation de 2019 : "[Cliquez ici](#)"



Le TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES TCHEQUE – 2019

Dans le domaine du TRM, comme dans beaucoup d'autres secteurs, la Tchéquie semble se rapprocher de la sphère économique de son grand voisin allemand, en se détachant du modèle des économies de l'Est européen.

En quelques années, le TRM tchèque change de vitesse et atteint un degré de maturité qu'on observe habituellement dans les pays de l'UE15.

Contrairement à ses voisins slovaque, hongrois ou polonais, la spécialisation à l'international n'est plus la règle en Tchéquie. Son activité nationale occupe une place de plus en plus importante tandis que son activité internationale baisse considérablement. Depuis son apogée en 2013, constatée lors de la réalisation de la précédente étude du CNR en 2014, le TRM tchèque a perdu près de 60% de son activité internationale.

Au niveau social, les pressions sur les salaires se font sentir et les conducteurs routiers n'hésitent pas à revendiquer des conditions de travail de plus en plus confortables avec des retours à la base fréquents. Ainsi, le coût du conducteur augmente de 35% en 5 ans, pour se rapprocher du niveau d'un conducteur portugais ou espagnol. A 26 444 € par an, le coût annuel d'un conducteur se situe au-dessus de la moyenne des nouveaux États membres de la région mais demeure en-deçà de celui de son voisin slovaque.

En ce qui concerne le véhicule, le coût de la détention se rapproche des standards de l'Ouest suite aux campagnes de renouvellement des flottes. Par conséquent, les nouveaux véhicules plus efficaces réduisent la facture du carburant grâce à une baisse de la consommation de 13% en cinq ans.

Hormis l'assurance véhicule, les autres postes de coût enregistrent des hausses relativement importantes depuis 2014. Au final, le pavillon tchèque arrive tout de même à maîtriser ses coûts.

Le CNR vous invite à découvrir cette nouvelle étude qui apporte tous les détails sur le TRM tchèque aux conditions d'exploitation de 2019 : ["Cliquez ici"](#)

INDICES CNR

Indice Longue distance EA : ["Cliquez ici"](#)

Indice Régional EA : ["Cliquez ici"](#)

Indice Régional Porteur : ["Cliquez ici"](#)

Commentaire des évolutions des indices : ["Cliquez ici"](#)

Espace carburant : ["Cliquez ici"](#)

Pour toute question :

N'hésitez pas à nous contacter
au : 03.81.47.96.00

Mail :
fntr.franchecomte@fntr.fr

