

TRIBUNE LIBRE :

• **Le transport combiné sur la bonne voie..1**

ACTUALITES :

• **Nouvelle donne sociale dans le transport des voyageurs..... 2**

ENTREPRISES :

• **Stages professeurs/entreprises..... 2/3**

ACTUALITES :

• **Etre en règle avec son Inscription au registre des transporteurs:.....3**

BREVE :

• **Le suivi des entreprises du transport en Midi-Pyrénées.....3**

ACTUALITES: européenne

• **L'évolution des règles sociales dans les transports routiers.....4**

BREVE :

• **Le chronotachygraphe.....4**

BREVE :

• **Interdictions complémentaires.....4**

Le transport combiné sur la bonne voie

TRIBUNE LIBRE

Le transport combiné permet d'acheminer par fer sur la majeure partie d'un trajet de longue distance des caisses routières ou conteneurs maritimes, seuls les parcours terminaux étant réalisés par voie routière. Il est aujourd'hui unanimement reconnu comme une voie d'avenir :

- il apporte des solutions à la congestion croissante des axes routiers et aux professionnels de la route pour réduire leurs coûts de production, en particulier dans une période d'augmentation sensible des prix du carburant
- il contribue au développement durable et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre
- il fournit une réponse à la forte croissance du trafic maritime d'importation liée à la mondialisation
- pertinent économiquement sur des distances longues, massifiées et équilibrées, il répond parfaitement à l'intensification des échanges intra-européens.

Sa progression au sein de l'UE (+ de 5% par an) reflète cette pertinence croissante.

L'activité combinée représente plus de 20% du trafic de Fret SNCF à travers les grands flux suivants :

- **le trafic national de longue distance** (Lille/Marseille, Lille/Perpignan, Lille/Hendaye, Paris/Marseille, Paris/Toulouse/Perpignan...);
- **le trafic international de type transit et bilatéral** (Allemagne/Espagne, France/Italie, Benelux/Italie et Espagne, Grande-Bretagne/Italie et Espagne).
- **les relations d'origine maritime** (Anvers, Marseille et Le Havre, Rotterdam et Zeebrugge, Dunkerque...);

Elle s'exerce pour 70 % sur le marché « continental » (l'unité de transport intermodal -UTI- étant la caisse mobile routière) et pour 30% dans le secteur maritime (l'UTI étant le conteneur) dont la part est appelée à croître. Fret SNCF réalise son trafic avec 16 clients opérateurs qui fournissent les wagons et la prestation de transfert de la route vers le fer et inversement dans des installations spécialisées. Les 5 plus importants, qui représentent plus de 80% de l'activité, sont présents dans le Sud-Ouest à travers les plates-formes de Bordeaux-Hourcade, Bayonne-Mouguerre, Toulouse St-Jory et Fenouillet et le transit vers l'Espagne via

La période 2003-2005 a permis de progresser sur la voie de l'assainissement des conditions économiques de l'activité combinée, sur la base d'un schéma centré sur des relations point à point de longue distance (800 Km) sur les axes permettant d'atteindre un taux de remplissage des trains satisfaisant. C'est dans ce cadre qu'il convient de placer l'abandon des points nodaux par les opérateurs (Metz fin 2004, Villeneuve St-Georges mi 2005), la sous utilisation et le coût ne permettant pas d'assurer leur pérennité.

Jérôme EBRARDT Délégué commercial fret SNCF

Constituée depuis juin 2004 (cf. Lettre de l'ORT Midi-Pyrénées n° 10, juin 2004), la commission de suivi régionale – voyageurs, CSRV, apporte sa contribution, par le recueil d'informations sur la situation sociale dans les entreprises, par ses avis, et par ses initiatives publiques, à une mise en œuvre généralisée du dispositif réglementaire et conventionnel sur la durée du travail des conducteurs d'autocars, leur rémunération et leurs conditions d'emploi.

Interrogées dès l'automne 2004 sur leur perception et la mise en œuvre des nouveaux textes, *les entreprises ont placé au premier plan le besoin d'information (78% des répondants).*

La CSRV a voulu y répondre d'une part en adoptant plusieurs réponses de clarification des dispositions de l'accord, d'autre part et surtout en organisant, pendant l'année 2005 deux réunions publiques, respectivement à destination des chefs d'entreprises et des représentants du personnel.

La salle des conférences de la CRCI a ainsi accueilli le 13 avril dernier cinquante cinq responsables d'entreprises de toutes tailles (la région compte environ deux cent vingt employeurs dans le secteur). M. Yannick HENRY, chargé des questions sociales à la FNTV, leur a livré une présentation détaillée de l'accord du 18 avril 2002 et des objectifs de modernisation sociale poursuivis à travers cette démarche conventionnelle de branche :

- faciliter l'identification des éléments constitutifs du temps de service des conducteurs, rémunéré ou indemnisé,
- faciliter le dialogue employeur et salarié par un document de décompte qui est désormais obligatoire,
- répondre aux difficultés de recrutement des collaborateurs, particulièrement des conducteurs, par la revalorisation du temps partiel,
- répondre à l'activité du transport scolaire par la mise en place d'un contrat adapté, le contrat de conducteur en période scolaire.



André CROCHERIE, directeur régional de l'équipement, a pu, en conclusion de cette première rencontre, rappeler sa conviction que, dans les entreprises de transport tout comme dans la direction d'un service public, le management suppose d'abord un climat de confiance avec l'ensemble de la collectivité de travail.

C'était, le 25 octobre dernier, au tour de cinquante quatre représentants du personnel de recueillir, dans le même lieu, les analyses des délégués nationaux de trois organisations syndicales ayant participé à l'accord de branche ou à ses avenants : la CFDT (MM. Patrick BLAISE et Olivier MONNIER), la CFTC (Mme Jacqueline PERON) et la CGT (M. Jean-Marc LAMBERT).

Les échanges ont beaucoup porté sur la qualité, variable, du dialogue social dans les entreprises. Celui-ci suppose aussi bien la reconnaissance et le respect de ses interlocuteurs syndicaux par l'employeur que la responsabilité de chaque salarié dans l'exercice de ses droits comme dans celui de son métier, thèmes successivement abordés lors de la table ronde.

La nécessaire coopération des différents services de contrôle, en vue d'un respect égal des règles et en particulier de celles de sécurité, était enfin soulignée par Thierry VATIN, directeur régional adjoint de l'équipement, venu apporter une conclusion provisoire.

Les membres de la CSRV abordent en effet l'année 2006 avec la conviction que, s'il faut agir avec toute la fermeté nécessaire envers les transporteurs qui s'affranchissent des règles, il faut aussi poursuivre et généraliser ce travail d'information, non seulement au sein des entreprises, mais aussi en direction des donneurs d'ordre et notamment les autorités organisatrices.

F.X. de RICAUD, directeur régional du travail des transports

ENTREPRISES Stages Professeurs / Entreprises

Acteur incontournable de l'économie, porteur d'une dynamique d'activité qui offre de réelles perspectives dans les années à venir, le secteur du transport et de la logistique est souvent méconnu ou mal connu d'un public qui est amené à aider les jeunes dans le choix de leurs orientations professionnelles.

C'est pourquoi, un accord de partenariat a été signé entre le Rectorat et L'AFT-IFTIM ainsi que le Comité Régional de Formation Professionnelle Transport(CRFPT) et Logistique (CRFPL)

Une action permettant de découvrir ces métiers, au travers des entreprises, a donc été projetée en direction du monde enseignant, tout particulièrement, auprès des professeurs de collèges ou de lycées, des conseillers d'orientation et d'information.

La formation dispensée, d'une durée de quatre jours s'est déroulée sur une période de quatre semaines, en novembre et décembre 2005.

L'objectif était d'accueillir individuellement, en entreprise, ces différents acteurs de l'orientation scolaire, dans le but de leur faire découvrir l'entreprise avec toutes ses fonctions.

SUITE

Ces 4 journées se sont déroulées de la façon suivante :

1er jour Journée de regroupement et de présentation du secteur

Durant cette journée, les sept personnes de l'Education Nationale (2 conseillères d'orientation et d'information, 4 professeurs, 1 assistante d'éducation) qui se sont positionnées sur cette action ont été toutes regroupées à l'AFT pour une présentation concernant le secteur, sa place incontournable dans l'économie, ses contraintes, ses diversités.

2- 3ème jour Journées d'immersion

Ces journées ont permis aux stagiaires d'être confrontés à la réalité du terrain et au quotidien de l'exploitation d'une entreprise privée.

Par l'observation, ils ont découvert les différents services et modes de fonctionnement.

L'accueil a été effectué au sein des entreprises suivantes :

Barcos Transports - Eychenne Transports - CGE Trans - Pyretransit/ SGC Maritime - Pieron (logistique) - Cars Delbos - Juilia déménagement.

4ème jour Echanges sur les différentes expériences en entreprise

Pour ce dernier jour, les participants ont été regroupés au sein d'un établissement scolaire ayant une section transport / logistique afin qu'il puisse y avoir, d'une part, une mise en commun des expériences et d'autre part, des échanges avec les enseignants du secteur et des élèves en formation dans ces filières.

Conclusion de l'action

Cette première formation a permis d'établir une rencontre enrichissante au bénéfice de tous.

Ces sept professionnels sont aujourd'hui à même de présenter, en connaissance de cause, la branche transport et logistique à leurs élèves.

D'ores et déjà, il est prévu de reconduire cette action en 2006, sur une durée de trois jours.

Christine Boy – AFT-IFTIM Tél : 05.61.99.53.47

ACTUALITES

Etre en règle avec son

inscription au registre des transporteurs :

Rappel de vos obligations

Votre entreprise est inscrite au registre des transporteurs publics routiers, et à ce titre elle doit, en permanence, respecter les trois conditions prévues : l'honorabilité professionnelle, la capacité professionnelle et la capacité financière.

SUITE

- Formalités annuelles :

Déclaration annuelle de capacité financière :

L'entreprise doit adresser dans les trois mois de la clôture de l'exercice comptable une copie de la liasse fiscale du dernier exercice, la liste détaillée pour chacune des catégories de véhicules de l'entreprise ainsi que la déclaration annuelle de capacité financière (formulaire CERFA). Cet imprimé doit comporter le visa et le cachet de l'expert-comptable, du commissaire aux comptes ou du centre de gestion agréé.

La production d'un imprimé CERFA non certifié peut conduire à considérer que l'entreprise ne remplit plus la condition de capacité financière.

- Cotisation annuelle de participation aux frais du Conseil National des Transports et des Comités Consultatifs des Transports:

Vous êtes soumis à une cotisation annuelle fixée par arrêté. Cette dernière est due si l'entreprise est en activité au 1^{er} janvier de l'année (exemple : vous êtes redevable de la cotisation 2005 si votre entreprise est inscrite au registre au 01/01/06).

- Formalités à accomplir en cas de changement :

Vous êtes tenus de porter à la connaissance dans un délai d'un mois, tout changement de nature à modifier leur situation au regard de l'inscription : changement d'adresse du siège social, de forme juridique, de raison ou dénomination sociale, de responsable légal, de la personne assurant la direction permanente et effective de l'activité de transport...

Adresse du site internet de la DRE Midi-Pyrénées :

www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

Vous pouvez télécharger les imprimés CERFA à l'adresse suivante : www.equipement.gouv.fr/formulaires Transports terrestres/Transports routiers de marchandises

Vous pouvez également consulter la liste des entreprises inscrites au registre des transporteurs à l'adresse suivante : www.equipement.gouv.fr Transports/Professionnels/Entreprises inscrites aux registres.

BREVE

Le suivi des entreprises du transport en Midi - Pyrénées :

Les chiffres au 31 décembre 2005

Les registres des transporteurs Midi-Pyrénées

Entreprises inscrites transportant des voyageurs	1 012
Entreprises inscrites transportant des marchandises	2 269
Inscriptions de l'année 2005	579
Radiations dans l'année 2005	229
Nombre de titres valides	21 505

Capacité financière et professionnelle

Entreprises de TRM ayant renvoyé leur déclaration de capacité financière	1 611
Entreprises de TRM à capacité financière insuffisante	199
dont entreprises avec des capitaux propres négatifs	93
Diplômes délivrés dans l'année 2005	356

DRE/ Division Transports

L'évolution des règles sociales dans les transports routiers: Temps de conduite et de repos des chauffeurs

Dans le cadre de l'élaboration de la norme sociale européenne, le 6 décembre 2005, le Parlement européen et le Conseil ont conclu un accord sur les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers et le renforcement des contrôles.

En complément de la législation européenne existante, ce projet comporte deux propositions qui s'attachent à modifier le règlement CEE n°3820-85 du 20 décembre 1985 relatif aux temps de conduite et de repos dans les transports routiers et la directive de 1988 relative au contrôle.

L'accord tend ainsi vers une harmonisation des pratiques, pour réduire les distorsions de concurrence, et encadrer les conditions de travail des conducteurs.



Principales mesures :

- ▶ Un temps de repos journalier obligatoire des conducteurs d'au moins 9 heures (au lieu de 8 heures actuellement)
- ▶ Un temps de repos obligatoire d'au moins 45 heures consécutives toutes les deux semaines, véritable « week-end » des chauffeurs routiers professionnels.
- ▶ Une réaffirmation de la durée maximale de conduite hebdomadaire fixée à 56 heures maximum.
- ▶ Une nouvelle définition de la durée maximale de conduite sans interruption.
- ▶ Une coresponsabilité de tous les acteurs de la chaîne des transports.
- ▶ L'extraterritorialité des sanctions et des poursuites avec une série commune de sanctions à la disposition du personnel d'application.

La question de la mise en oeuvre effective de ces nouvelles règles s'accompagne d'un renforcement des contrôles.

A cet effet, il est prévu une augmentation du pourcentage minimal des contrôles routiers qui passeront progressivement de 1% à 3% des jours de travail effectués par les conducteurs dans chaque état membre.

Cette disposition vient compléter l'introduction du chronotachygraphe numérique qui sera généralisé en 2006 partout en Europe.

A noter que l'accent est également mis sur les inspections dans les entreprises qui s'avèrent être plus complètes que les contrôles sur route et qui devront représenter au moins 50% du pourcentage minimal de contrôle.

Enfin pour promouvoir les meilleures pratiques concernant les contrôles, il est instauré au niveau européen un comité de suivi.

Ces nouvelles dispositions doivent maintenant être approuvées séparément par chaque institution (Conseil et Parlement), avant d'être publiées au journal officiel et d'entrer en application dans toute l'Union Européenne.

DRE/Division Transports

BREVE Interdictions complémentaires

Calendrier été 2006

Un arrêté du 26 décembre 2005 (paru J.O du 30.12.2005) relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2006 vient de fixer le calendrier pour l'été prochain.

Sur l'ensemble du réseau routier national, pour les véhicules transportant des matières dangereuses et ceux de plus de 7,5 tonnes de P.T.A.C affectés au transport de marchandises, il sera interdit de circuler les samedis 22 juillet, 29 juillet, 5 août, 12 août et 19 août.

L'ORT est une association loi 1901 rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisation professionnelles, chambres consulaires, Direction Régionale de l'Équipement et autres administrations, Conseil régional, autorités organisatrices des transports.

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées sont assurés par la DRE, division transport : Cité administrative, bld A. Duportal, 31074 Toulouse

Tél: 05.61.58.54.09 - Fax:05.61.58.55.48

BREVE Le chronotachygraphe

Lors du comité de conciliation du 6 décembre 2005, le Conseil des ministres et le Parlement européen sont parvenus à un accord sur la date réglementaire d'entrée en vigueur du chronotachygraphe numérique.

Le chronotachygraphe numérique devra donc être installé sur tous les véhicules mis en circulation pour la première fois vingt jours après la publication du règlement n° 3820/85 révisé au journal officiel de l'Union européenne (JOUE), publication qui selon les services de la Commission pourra intervenir au plus tard au mois d'avril 2006.

Jusqu'à la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation, les véhicules circulant sur le territoire national pourront donc être équipés soit d'un chronotachygraphe analogique, soit d'un chronotachygraphe numérique.

En revanche, à partir de cette date, tous les véhicules de transport routier de marchandises (de plus de 3,5 tonnes) et de voyageurs (de plus de



9 places) nouvellement mis en circulation devront obligatoirement être équipés d'un chronotachygraphe numérique.