

la lettre de l' ORT

N° 27 - Février - Mars 2010

TRIBUNE LIBRE :

• *Quinze années de passion et d'investissement au service de l'ORT*..... 1

INFRASTRUCTURES EQUIPEMENTS :

• *L'aéroport de Toulouse Blagnac inaugure le hall D*..... 2

ACTUALITE REGLEMENTAIRE:

• *Le cabotage : les règles changent*..... 2

INTERVIEW :

• *2010 : une année exceptionnelle pour le Plan Rail en Midi-Pyrénées*..... 3

BREVES :

• *Rapport sur l'accès aux professions de transporteur dans le domaine de transport léger*..... 3

ACTUALITE CONTRÔLE :

• *Le réseau de stations de mesures des surcharges et de la vitesse*..... 4

BREVES :

• *Le suivi des entreprises du transport en Midi-Pyrénées*..... 4



Quinze années de passion et d'investissement au service de l'ORT

Aujourd'hui, nous tenons à rendre un hommage particulier, à notre Président, notre ami Jean Bertin, qui a dirigé, depuis plus d'une décennie, cette Association. Nous tenons à lui dire, en notre nom à toutes et à tous, nos remerciements très chaleureux pour son action et nos vœux pour une nouvelle vie en pays mazamétin.

Notre Président peut être fier des projets qu'il a conduits en faveur des transports et de la mobilité des marchandises et des hommes. Il a été très présent sur ces domaines, et a su très largement établir un lien avec le développement économique et social, qui depuis toujours constituent le champ d'action privilégié de notre Association. Ses démarches et son engagement ont permis d'ouvrir un partenariat de grande qualité, en direction de tous ceux qui comptent dans le monde du transport.

Enthousiaste, consensuel, il a su donner un sens à nos actions et élever le débat au sein d'une instance qui permet à tout un chacun d'apporter librement sa contribution.

Son ambition restera celle d'un visionnaire, d'un homme au service des transports et de la logistique qui a su fournir à notre association les moyens d'exister et de grandir.

En guise de témoignage, ce passionné de la mer, nous laisse un message que nous tenons à vous livrer dans notre publication et qui atteste une fois de plus de l'ouverture et de la liberté de ton d'un homme qui a su marquer de son empreinte l'ORT Midi-Pyrénées.

Une fois encore, un grand merci, Monsieur Bertin, pour votre enthousiasme et pour votre dévouement.



Jean Bertin
Président de l'ORT

Le secrétaire,
au nom des membres de l'ORT



L'Aéroport Toulouse-Blagnac inaugure son quatrième terminal, le Hall D, dédié aux vols européens et internationaux.

Débutée en 2006, la construction du Hall D s'inscrit dans la politique de développement de l'aéroport. Elle apporte également une réponse concrète à la saturation des infrastructures de l'aérogare, qui a approché en 2008 et 2009 sa limite de capacité avec 6,3 millions de passagers annuels. « L'ouverture du Hall D (40 000 m²) va pratiquement doubler la superficie de l'aérogare, permettant d'accueillir jusqu'à 8,5 millions de passagers, à l'horizon 2015-2020 », indique Jean-Michel Vernhes, Président du Directoire de l'Aéroport Toulouse-Blagnac. « L'arrivée du Hall D va considérablement modifier le fonctionnement de l'aéroport, en déplaçant son centre de gravité dans ce nouveau terminal. »

A sa mise en service, mi-mars, le Hall D offrira aux passagers une infrastructure ultramoderne, équipée des technologies les plus récentes. En matière de sûreté, par exemple, l'Aéroport Toulouse-Blagnac s'est doté d'un système I.F.B.S. (Inspection Filtrage des Bagages de Soute) de dernière génération entièrement automatisé, également choisi à Dubaï et Montréal, et qui a déjà fait ses preuves dans les actuels Hall B et C.

Ce vaisseau de verre et d'acier, conçu par les architectes Cardete & Huet intègre une zone commerciale de 1 650 m², 8 postes avions, 8 postes d'inspection filtrage (dont 4 équipés de passerelles) et 12 banques d'enregistrement (extensibles à 24).



Prochain rendez-vous, le samedi 6 mars, date à laquelle le grand public pourra découvrir le Hall D, à l'occasion d'une journée portes ouvertes.

ACTUALITE REGLEMENTAIRE

Le cabotage : les règles changent

Règlement européen n° 1072/2009 du 21 octobre 2009 - Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009

Le cabotage, sous l'effet des deux textes cités ci-dessus et d'un décret à paraître tout prochainement, va faire l'objet d'un véritable encadrement juridique. Voici les principales dispositions à retenir :

- L'activité de cabotage routier de marchandises est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport international.
- Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international.
- Ce type de transport reste une activité qui ne peut être effectué de manière habituelle, continue ou régulière sur le territoire français.

- Règle du 3/7 :

Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage est limité à 3 opérations de transport dans un délai de 7 jours à compter du déchargement des marchandises.

- Règle du 1/3/7 :

Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'1 seule opération de cabotage (soit un chargement et un déchargement) sur le territoire français, dans le délai maximum de 3 jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de 7 jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.



DE CHRISTIAN DUBOST,
 Directeur Régional de
 Réseau Ferré de France



? Monsieur Dubost, pouvez-vous nous présenter les activités de RFF en Midi-Pyrénées ?

Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national, qui comprend en Midi-Pyrénées environ 1560 km de lignes. Investisseur de premier plan, RFF conçoit et pilote les projets de lignes nouvelles et les opérations de renouvellement et de développement des infrastructures (voies, ouvrages d'art, signalisation...). RFF est également un propriétaire foncier et un acteur de l'aménagement des territoires.

Comment s'annonce l'année 2010 pour le rail en Midi-Pyrénées ?

? 2010 est une année vraiment exceptionnelle pour les projets ferroviaires en Midi Pyrénées. Plus de 250 millions d'euros d'investissements seront réalisés sur le réseau ferré de la région notamment dans le cadre du Plan Rail Midi-Pyrénées et du Contrat de Projets Etat/Région (environ les trois quarts), un véritable record !

De nombreux autres dossiers avancent, comme le pôle d'échanges de Matabiau (nous contribuons aux réflexions). Par ailleurs, trois grands projets d'aménagements ferroviaires connaîtront des phases décisives (les Grands projets du Sud Ouest avec la LGV Bordeaux-Toulouse, son raccordement à la ville rose avec la Mise à 4 voies entre St-Jory et Toulouse-Matabiau et la liaison Toulouse-Narbonne). Enfin, nous travaillons à la création dans notre région d'un des premiers « opérateurs ferroviaires de proximité », ces PME du Rail qui devraient contribuer à relancer le fret en irriguant les territoires.

Comment se déroule le Plan Rail Midi-Pyrénées ?

? En 2010, les travaux de renouvellement du Plan Rail seront à leur apogée. Quatre sections de lignes (Castres/Mazamet et ce que l'on appelle « l'étoile de Capdenac ») seront rénovées pour un montant d'investissement de plus de 170 millions d'euros. En 2009, quatre sections de lignes avaient déjà été rénovées pour plus de 138 millions d'euros d'investissement. Les projets de développement avancent aussi avec le début du projet le plus structurant du Plan Rail : le développement des infrastructures du Quart Nord-Est qui comprend notamment le doublement partiel de la voie entre Toulouse et St-Sulpice.

Où en sont les projets de lignes nouvelles ?

Les Grands Projets du Sud Ouest finalisent le choix d'un fuseau de 1000 mètres dans lequel sera recherché en 2010 le meilleur tracé possible pour la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Ce projet dont les études s'arrêtent à St-Jory sera complété par la mise à 4 voies entre St-Jory et Toulouse dont les études vont commencer dès le début de l'année 2010. Les pré-études fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne démarrent et donneront en 2010 leurs premiers résultats (élaboration de scénarios). 2010 s'annonce donc comme un grand cru du ferroviaire pour la région.

BREVES

Rapport sur l'accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger



Réflexion sur les conditions d'accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger de marchandises et de personnes, le rapport contient un état des lieux de la réglementation, une évaluation de son fonctionnement et de ses perspectives d'évolution, et des propositions en vue de rendre plus efficiente la gestion administrative de ces professions.
 Rapport n°006685-01 (format PDF - 1.2 Mo) - septembre 2009
 Auteur : Christian Pitié, CGEDD Publication du 23 novembre 2009.
 A retrouver sur le site : www.ortmidipyrenees.com (rubrique documents et études)



Les moyens utilisés pour lutter contre les surcharges des véhicules de transport routier doivent être renforcés pour être davantage dissuasifs.

La lutte contre ces surcharges est en effet importante pour trois raisons :

- **la sécurité routière** : les poids-lourds ont moins d'accidents que les véhicules légers, mais les accidents dans lesquels ils sont impliqués sont plus graves.
- **la concurrence** : une étude du service économique et statistique du ministère a montré qu'un poids lourd de 5 essieux qui roule en surcharge de 20% procure un gain économique important.
- **la sauvegarde des infrastructures** : l'agressivité sur la chaussée augmente beaucoup quand la surcharge croît.

Il a donc été décidé la mise en place d'un réseau de stations de mesures faisant appel à la technologie du pesage en marche : les véhicules sont pesés dans leur voie de roulement, à vitesse normale. Il ne s'agit pas d'un système de contrôle-sanction automatique comme cela existe pour la vitesse, mais d'un appareil de mesure du poids des véhicules et de leur vitesse qui ne constitue qu'une indication facilitant le contrôle.

Chaque station répond à trois objectifs :

- **pour le contrôle sur route**: identification des véhicules présumés en infraction, transmission des informations aux agents de contrôle en opération sur une aire située quelques kilomètres en aval, interception de ces véhicules, pesage par les agents de contrôle avec du matériel homologué (statique ou basse vitesse) puis, le cas échéant, verbalisation, voire immobilisation.
- **pour le contrôle en entreprise**: le système fonctionnant en permanence, il permettra de disposer d'un fichier des véhicules présumés en infraction et des entreprises qui les utilisent.
- **pour la connaissance du trafic**: les données permettront une exploitation statistique pour améliorer la connaissance qualitative du trafic.

Aujourd'hui 21 stations sont installées ou sur le point de l'être. L'objectif est d'en installer une quarantaine sur tout le territoire dans les 3 ans à venir.

Ces stations sont particulièrement efficaces: sans elles, il faut arrêter 10 véhicules pour en trouver 1 ou 2 en surcharge, alors que grâce à elles près de 98% des véhicules interceptés et contrôlés sur l'aire de contrôle sont effectivement en surcharge.

Les stations permettent également de mesurer la vitesse instantanée des véhicules. Il s'agit là d'un élément d'aide au contrôle pour la détection des dysfonctionnements de l'appareil qui limite par construction la vitesse de certains véhicules (vitesse limitée à 90 km/h pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, et à 100 km/h pour les véhicules de transport de personnes de plus de 9 places).

La mise en place de ce réseau doit donc permettre d'obtenir un meilleur respect des règles auxquelles sont soumises les entreprises de transport de marchandises et de voyageurs, et en particulier de celles concernant les poids des véhicules.

MEEDDM

Direction Générale des Infrastructures, de
Transports et de la Mer /DST/TR



BREVES

LE SUIVI DES ENTREPRISES DU TRANSPORT EN MIDI-PYRENEES:

Les registres des transporteurs Midi-Pyrénées	évolution	
	2009*	2008*
Entreprises inscrites transportant des voyageurs :	1 133	1 168
Entreprises inscrites transportant des marchandises :	2 119	2 173
Inscriptions annuelles :	333	327
Radiations annuelles:	229	151
Nombre de titres valides:	23 399	23 075
Capacité financière et professionnelle		
Entreprises de TRM ayant renvoyé leur déclaration de capacité financière:	2114 (99%)	2154 (99%)
Entreprises de TRM à capacité financière insuffisante :	135	109
dont entreprises à capitaux propres négatifs :	82	69
Diplômes délivrés sur l'année civile :	346	440

* Chiffres au 31 décembre

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 DREAL, division transport routier : Cité administrative, bld A. Duportal, 31074 Toulouse

Tél: 05.61.58.54.09 - Fax:05.61.58.55.48



Directeur de la publication : Jean François Brou

Rédactrice en chef :

Suzanne Soubrenie Bordet

Conception : DREAL / STID: Joëlle Nivet

Impression : Imprimerie Lecha

Dépôt légal : Février 2010

ISSN : 1625 - 6034



"La Mer, c'est la vie du futur" Paul Claudel

La déception engendrée par le sommet de COPENHAGUE ne serait pas si grave si nous tirions pour l'avenir quelque enseignement et si l'on renonçait à faire des Américains, des Chinois et des Indiens les boucs émissaires de la discorde planétaire.

Parce que certaines minorités, que je respecte, ont caressé le rêve d'espérer convaincre un monde enfin débarrassé des peuples et des Etats et confié aux seuls "experts" ; parce que ces mêmes minorités ont oublié que si l'on voulait réconcilier les citoyens du monde avec l'écologie, encore fallait-il se souvenir que dans l'expression "développement durable" il y a le mot "développement", nous n'aurions pas assisté à ce vaudeville diplomatique, tant il apparaissait pourtant évident au départ que la théorie de la décroissance était un espoir illusoire.

Pourquoi le réalisme a-t-il prévalu ? C'est qu'au lieu de fustiger les excès consuméristes, et s'en remettre à quelques chevaliers de l'apocalypse, la majorité silencieuse a su raison garder en prenant acte que la Science progresse à pas de géant et que des solutions alternatives verront le jour plus tôt qu'on ne l'imagine. Alors, aller jusqu'à prophétiser l'exode de l'humanité vers une exo-planète était une forme de paranoïa synonyme de défaitisme. Irrecevable par le commun des mortels.

Revenons sur terre. La révolution verte est en ordre de marche ; elle s'impose si l'on veut organiser la relève des énergies fossiles connues à ce jour et endiguer le dérèglement climatique. C'est une nécessité absolue que personne ne conteste et qui s'avèrera bénéfique à une forme nouvelle d'économie, déjà en plein essor.

Maintenant j'en viens à la mer et à ce qu'en pense Paul CLAUDEL. Elle recouvre 70% du globe terrestre et sa verticalité liquide, obscure et gigantesque est telle qu'elle garde tous ses mystères. Que sait-on de la sous-jacence des grands fonds marins ? Pour ainsi dire, rien. Force est de constater que si 12 hommes ont marché sur la lune, le point plus éloigné de la surface de l'océan n'a été atteint qu'une seule fois par l'explorateur PICCARD, cloîtré à l'intérieur de son bathyscaphe au milieu de la fosse des Mariannes. Des faits qui accréditent l'idée simpliste qu'il est plus facile de sonder le cosmos que de plonger dans les abysses afin de prospecter les matières premières de demain.

Et Jean-Louis BORLDO, en visionnaire qu'il est, ne s'y est pas trompé en créant un super ministère, le MEEDDM, auquel est adjoint le Secrétariat Général de la Mer (SGDM) puis en ouvrant le Grenelle de la Mer en 2008. Il a eu l'immense mérite de lancer le premier débat sur ce thème en France.

Comme c'est un homme qui a de la suite dans les idées, l'année suivante, en juin 2009, le numéro 2 du Gouvernement déclina le plan français "Energie Bleue" en concluant par ses termes : je cite : "On est à un moment charnière de l'histoire de l'humanité. L'énergie du futur est dans les océans" (A l'heure où j'écris ces lignes j'ai sous les yeux un nodule de manganèse relevé dans le chalut du navire océanographe des Terres Australes par 3500 m de fond, tapissé d'un gisement incommensurable de ces précieuses concrétions).

Son credo politique, que j'approuve, implique toutefois un changement de stratégie, voire une rupture. En effet, depuis la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (1994) la France, de par ses territoires ultra-marins, possède le deuxième domaine maritime mondial derrière les USA, avec 11 millions de km², soit 18 fois la superficie hexagonale ! Ce vaste "empire", fort de son potentiel halieutique, géologique et de sa biodiversité engage l'Etat pour y exercer pleinement sa souveraineté et, bien sûr, l'exploitation des ressources naturelles. Mais ne nous grisons pas. Comme tout empire, l'Histoire nous apprend qu'il appartient à celui qui l'occupe, qui s'en sert et qui le défend âprement, au besoin par la force. En sommes-nous capables ? En avons-nous les moyens humains, matériels et budgétaires ? Pas encore. Et il y a loin de la parole aux actes.

D'autant plus que, inspirée par la Vème République naissante, la priorité de notre programmation étatique a toujours penché en faveur du nucléaire et de l'espace alors que les budgets de la Recherche consacrés au monde sous-marin sont restés minimes au regard de l'énormité des enjeux. En toute logique, le moment ne serait-il pas venu de faire bouger les lignes ?

Conquête des abysses ou conquête spatiale ? Tel pourrait être le plus difficile dilemme de notre Etat stratège au sein d'une Europe protéiforme et turbulente, en quête de ce second souffle qui lui assurerait force et indépendance, avec du travail pour tous.

Jean BERTIN

N.B. : Le Secrétaire Général du SGDM est M. Jean-François TALLEC, ancien SGAR de Midi-Pyrénées.

Février 2010