



Feuillet Bleu 1774 du 13 octobre 2011

I. Les députés retiennent l'amendement supprimant le 6ème essieu

Les députés ont voté pour le maintien de l'amendement adopté le 5 octobre dernier par les députés de la commission des lois de l'assemblée nationale visant la suppression du 6ème essieu pour les véhicules à 44 tonnes. **TLF** avait rappelé sa position dans un communiqué, daté du 6 octobre 2011 : « Oui au 44 tonnes », qui combine efficacité économique et environnementale (conformément aux engagements de la loi Grenelle I)... « Non au 6ème essieu », une mesure de distorsion de compétitivité et de concurrence pour les opérateurs français de transport et logistique, à l'efficacité environnementale non démontrée.

1. ARTICLE DE TRUCKBLOG www.truckblog.fr

44 tonnes : les députés décident d'abandonner le 6ème essieu

Le vote des députés sur le 6ème essieu autour de la proposition de loi sur la simplification du droit faisant suite au rapport Warsmann était attendu. Les députés ont voté dans la nuit l'article 72 bis « Encadrement législatif des normes relatives aux poids et dimensions des véhicules » et ont rejeté l'amendement de plusieurs députés socialistes qui s'opposaient à la généralisation du 44 tonnes.

Conséquence : l'amendement visant à la suppression de l'obligation du 6ème essieu adopté le 5 octobre dernier par les députés de la commission des lois de l'assemblée nationale est donc maintenu.

Le Président de la commission des lois, Jean-Luc Warsmann, avait en effet mis en avant, dans son rapport sur la simplification du droit, la nécessité de supprimer cette exigence franco- française d'un 6ème essieu pour « une meilleure prise en compte des réalités du secteur du transport ». Le décret du 17 janvier 2011 relatif à la norme 44 tonnes impose en effet un 6ème essieu sans considération aucune pour la compétitivité des entreprises françaises de transport routier dans un marché européen libéralisé.

Voici l'Article 72 bis (nouveau)

(art. L. 312-1 [nouveau] du code de la route)

Encadrement législatif des normes relatives aux poids et dimensions des véhicules

Le livre III du code de la route, consacré au véhicule, comporte un titre Ier relatif aux dispositions techniques qui contient plusieurs chapitres vides de toutes dispositions : il s'agit des chapitres concernant les poids et dimensions des véhicules, l'éclairage et les signalisations, les pneumatiques, le freinage ou encore les organes de manœuvre, de direction et de visibilité.

Dans la mesure où les règles relatives aux poids et dimensions des véhicules peuvent avoir un impact sur la compétitivité de nos entreprises, il apparaît nécessaire de reconnaître au législateur une compétence pour fixer le cadre à l'intérieur duquel le pouvoir réglementaire peut préciser le régime des poids et dimensions des véhicules.

C'est la raison pour laquelle cet article propose d'introduire au chapitre II du titre Ier du livre III du code de la route un article L. 312-1 nouveau prévoyant que nonobstant la compétence reconnue au pouvoir réglementaire pour édicter les règles relatives aux poids et dimensions des véhicules, et sous réserve des exceptions prévues par la voie réglementaire, il revient au législateur de fixer une norme maximale de poids total autorisé en charge (PTAC).

Dans un souci de compatibilité à la fois avec le marché européen, les impératifs de sécurité routière et les exigences environnementales, cette norme est fixée à 44 tonnes pour 5 essieux, dès lors qu'il s'agit d'un véhicule articulé, d'un train double et d'un ensemble composé d'un véhicule à moteur et d'une remorque.

Cette norme a été recommandée par l'auteur de la proposition de loi dans le rapport qu'il a remis au Président de la République le 6 juillet 2011. Cette norme prend en considération à la fois les enjeux liés à la compétitivité des entreprises françaises de transport routier dans un marché européen libéralisé, les impératifs de sécurité routière et les exigences environnementales de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La Commission examine en discussion commune les amendements identiques CL 33 de M. François Vannson et CL 112 de M. Christian Jacob, ainsi que les amendements identiques CL 34 et CL 113, respectivement des mêmes auteurs.

M. François Vannson. « Le 17 janvier 2011, un décret a imposé un sixième essieu pour les véhicules de quarante-quatre tonnes, sans tenir compte du **caractère fortement concurrentiel du marché du transport**. Cet amendement, très attendu par la profession des transporteurs routiers, vise donc à revenir à l'ancien dispositif – soit la norme maximale, en termes de poids total autorisé en charge, de quarante-quatre tonnes pour cinq essieux. Il paraît important de mieux encadrer le pouvoir réglementaire par des dispositions législatives, sans pour autant préjuger de certaines dérogations s'agissant de transports particuliers et de respect des normes environnementales. »

M. Dominique Perben. « Ces amendements reprennent en effet une demande très ancienne de la profession. Au niveau européen, les parts de marché des transporteurs routiers français reculent sans cesse et le décret du début de l'année qui impose un sixième essieu pour ceux qui veulent transporter quarante-quatre tonnes, est une aberration du point de vue économique. Il est donc impératif de revenir sur ces dispositions en introduisant un chapitre législatif dans le code de la route – c'est l'objet des amendements CL 33 et CL 112 – et en instaurant une nouvelle norme à quarante-quatre tonnes pour cinq essieux, comme y tendent les amendements CL 34 et CL 113.

J'ajoute que de nombreux poids lourds ayant une capacité de quarante-quatre tonnes circulent aujourd'hui avec moins de tonnage mais en polluant tout autant. Le fait de pouvoir les charger davantage ne sera donc absolument pas préjudiciable à l'environnement. »

M. le président Jean-Luc Warsmann. « Je suis extrêmement favorable aux amendements CL 34 et CL 113. Ils correspondent en effet à une disposition que j'avais préconisée dans le rapport sur la simplification du droit au service de la croissance et de l'emploi que j'ai remis au Président de la République en juillet dernier. Peut-être serait-il d'ailleurs plus sûr, d'un point de vue juridique, de se contenter d'adopter ces amendements, qui répondent à l'objectif poursuivi, et de repousser les amendements CL 33 et CL 112, qui posent un problème de cohérence avec les amendements précités. »

M. le rapporteur. « Un tel sujet devrait relever de la loi. Je propose donc de retirer les amendements CL 33 et CL 112 au profit des amendements CL 34 et CL 113 qui inscrivent la question du cinquième essieu dans le champ législatif ».

M. Alain Vidalies. « Chacun le comprend bien, ce n'est pas une petite affaire, car outre ses implications économiques, elle aura un impact sur la coordination du droit européen et sur les infrastructures routières. Ce problème n'est pas simple et, dans la mesure où il concerne de près les collectivités locales, il ne faudrait pas le traiter sans avoir consulté au préalable les associations d'élus concernées – je pense à l'Association des maires de France et à l'Association des présidents de conseils généraux. »

M. Michel Raison. « L'argument de la détérioration des routes nous a souvent été opposé, mais cinq essieux, cela fait dix roues, pesant relativement peu chacune. En outre, cela ne jouera que sur quelques périodes de l'année, pour quelques marchandises. Enfin, un camion chargé à quarante-quatre tonnes va moins vite que s'il est chargé à trente-huit tonnes. Or la vitesse est, autant que le poids, un critère qui compte pour la détérioration des routes. Il n'y aura donc pas de problème à cet égard. »

Les amendements CL 33 et CL 112 sont retirés.

La Commission adopte les amendements identiques CL 34 de M. François Vannson et CL 113 de M. Christian Jacob.

2. Communiqué de presse TLF, du 6 octobre 2011

Vote, le 12 octobre, de l'amendement supprimant le 6ème essieu pour les 44 tonnes... TLF espère une issue favorable pour la Profession

A quelques jours du vote à l'assemblée nationale d'un amendement visant la suppression du 6ème essieu pour les véhicules à 44 tonnes, **TLF** avait rappelé sa position : « Oui au 44 tonnes », qui combine efficacité économique et environnementale (conformément aux engagements de la loi Grenelle I)... « Non au 6ème essieu », une mesure de distorsion de compétitivité et de concurrence pour les opérateurs français de transport et logistique, à l'efficacité environnementale non démontrée.

(Paris, le 6 octobre 2011) La perspective d'un 6ème essieu pour le 44 tonnes recule... enfin. Le 5 octobre 2011, les députés de la commission des lois de l'assemblée nationale ont adopté un amendement visant à la suppression de l'obligation du 6ème essieu pour les véhicules de transport de marchandises à 44 tonnes.

TLF se félicite de cette décision qui a été rendue possible grâce à une concertation entre pouvoirs publics et organisations professionnelles, dont notre Fédération.

Après le report de deux ans de la date d'application du 44 tonnes à 6 essieux obtenu le 1er juillet 2010 consécutivement à plusieurs actions menées par un lobbying commun composé de **TLF** et d'autres fédérations (argumentaire inter-fédérations consulter sur le blog **TLF**, rencontres et entretiens avec le cabinet de Dominique Bussereau,...), il s'agit d'une deuxième étape que la Fédération souhaite décisive vers un retrait pur et simple de cet article du décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011. Le vote à l'Assemblée est prévu le 11 octobre prochain....

TLF a mis en avant, dès l'origine du projet, la nécessité « de conditions optimales de mise en œuvre du « 44 tonnes », avec comme priorité « la suppression de l'exigence franco-française d'un 6ème essieu pour une meilleure prise en compte des réalités du secteur du transport », en se basant sur plusieurs arguments :

- moins de 50% des entreprises ont la capacité financière qui leur permettrait de renouveler leur parc dans le délai imparti
- la contrainte et le surcoût supplémentaires générés pour les opérateurs français alors que le « standard » européen est à 5 essieux
- une efficacité environnementale non démontrée...

Cette position, **TLF** l'a défendue, en même temps que d'autres sujets routiers et douaniers (telle la procédure « exportateur agréé », désormais acquise pour les entreprises importatrices et exportatrices), lors de son audition, en mars dernier, par le Président de la commission des lois, Jean-Luc Warsmann, sur la simplification pour le droit.

Les entreprises du transport de marchandises et de la logistique, secteur clé pour l'économie, fortement créateur de valeur et d'emplois, ont payé un lourd tribut à la crise. Elles doivent aujourd'hui pouvoir renouer avec la croissance dans les meilleures conditions, sans que leur compétitivité soit bridée par de nouveaux freins ou taxes. L'abandon du 6ème essieu est un dossier prioritaire pour la Profession.

I. Social : du pain sur la planche de la CNIC

Négociations sociales

Conformément au calendrier établi en juillet, les travaux de la CNIC ont repris dès la première quinzaine du mois de septembre.

Les principaux dossiers sur lesquels portent les travaux des partenaires sociaux sont les suivants :

1. Rénovation de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR),
2. Complémentaire "santé",
3. Conditions d'attribution des indemnités du Protocole relatif aux frais de déplacement,
4. Dialogue social,

5. Rémunérations conventionnelles (TRM et AAT).

1. **Rénovation de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR)**

Lors de la réunion de la CNIC qui s'est tenue le 12 septembre 2011, les partenaires sociaux sont convenus, conformément aux propositions du Cabinet Francis LEFEBVRE, de distinguer dans la structure future de la CCNTR, les dispositions communes ou générales, des dispositions spécifiques et propres à certaines activités -généralement identifiées sous la forme de Protocoles d'accord.

Dans les dispositions générales, il a, par ailleurs, été acté qu'au-delà des questions relatives à la convention collective elle-même, en tant qu'instrument juridique (champ d'application, conventions régionales, instance de négociation, par exemple), les dispositions de la CCNTR seront traitées de façon thématique et non par catégories socioprofessionnelles.

Les réunions de négociation (CNIC) seront préparées dans le cadre de groupes de travail réunissant les partenaires sociaux.

⇒ Prochaines étapes : groupe de travail : le 11 octobre 2011, CNIC : les 12 octobre, 25 novembre et 12 décembre 2011.

2. **Complémentaire "santé"**

Reprise des négociations le 19 septembre 2011.

A cette date, le seul projet d'accord adressé aux partenaires sociaux était celui de **TLF** (mai 2010).

Le 19 septembre 2011, la FNTR a informé les membres de la CNIC de sa décision de présenter également un projet d'accord portant sur la complémentaire "santé".

Avant l'été, un accord portant sur la création d'une complémentaire "santé" avait été signé dans les transports interurbains de voyageurs (24 mai 2011).

Les différences essentielles entre les deux textes (projet **TLF** et accord TRV), en dehors de leur champ d'application, portent sur les prestations et sur le choix de l'opérateur.

Pour ce qui concerne les prestations, le projet **TLF** donne la liste des garanties que doit proposer la complémentaire "santé" (nature et niveaux des prestations) alors que l'accord TRV renvoie aux "contrats responsables" et aux exigences de l'article L. 871. 1. du Code de la Sécurité Sociale.

Quand au choix de l'organisme, les deux textes rappellent, en premier lieu, la liberté de choix des entreprises.

Ensuite, le projet **TLF** ne contient, à ce jour, aucune disposition particulière d'identification "par défaut" d'un ou d'opérateur(s).

L'accord signé dans les transports interurbains de voyageurs, en revanche, précise qu'à défaut d'opérateur identifié à l'issue d'un délai de six mois après son entrée en application (entre janvier et juillet 2012), l'entreprise devra choisir l'(ou les) organisme(s) désigné(s) par une Commission "d'appel d'offres" créée par l'accord.

Le second projet en attente devrait s'inspirer du dispositif du TRV dans la mesure où celui-ci a permis de parvenir à un accord entre les partenaires sociaux.

⇒ Prochaine étape : CNIC du 17 octobre 2011.

3. Conditions d'attribution des indemnités du Protocole relatif aux frais de déplacement

Lors de la CNIC du 20 septembre 2011, le désaccord a subsisté entre les partenaires sociaux sur le périmètre de la négociation.

En effet, les organisations professionnelles patronales s'inscrivent dans une négociation Transport Routier de Marchandises (TRM) et Activités Auxiliaires de Transport (AAT) alors que, pour les organisations syndicales, la négociation sur les conditions d'attribution doit viser l'ensemble des activités entrant dans le champ de la CCNTR, plus particulièrement, afin de les harmoniser.

Lors de cette même réunion, pour sortir de la situation de blocage, une proposition a été faite aux organisations syndicales de poursuivre la négociation dans le cadre des travaux de rénovation de la CCNTR, dans la partie approche spécifique, ce qui permettrait de mieux prendre en compte les particularismes de l'ensemble des activités du champ conventionnel.

Les organisations professionnelles patronales représentatives des activités autres que le TRM et les AAT ainsi que les organisations syndicales devaient faire connaître leur position sur cette proposition en CNIC le 12 octobre.

Sur le fond du dossier, un autre point de désaccord est à noter : alors que les organisations syndicales souhaitent l'attribution des indemnités au regard de la seule amplitude de travail ou de service (position de principe adoptée début 2010 par l'ensemble des partenaires sociaux), **TLF** considère que ce critère n'est pas suffisant et doit être assorti de modalités complémentaires de mise en œuvre ou d'exception dans la mesure où il risque de se traduire dans certains secteurs d'activités par l'attribution de frais à des personnels qui, à ce jour, n'en bénéficient pas. En CNIC le 20 septembre 2011, **TLF** a d'ailleurs rappelé que l'objectif de la réforme n'était pas d'élargir le champ des bénéficiaires.

A ce jour, les organisations syndicales ont fait une proposition de texte qui n'a pas été acceptée en l'état par la délégation patronale.

TLF, pour sa part, a fait une contre-proposition de maintien des règles en vigueur assorti d'une possibilité de leur aménagement par des accords d'entreprise ou d'établissement, laquelle a été rejetée par les organisations syndicales.

Naturellement, en attendant de pouvoir débloquer la situation, le Protocole relatif aux frais de déplacement continue de s'appliquer conformément aux règles en vigueur.

⇒ Prochaine étape : CNIC du 12 octobre 2011.

4. Dialogue social

Depuis l'ouverture des négociations sur cette question, les organisations syndicales ont fait une proposition commune sur les conditions d'exercice du droit syndical, la reconnaissance des interlocuteurs, les IRP dans les entreprises et le financement du dialogue social de branche, rejetée à ce jour par la délégation patronale.

L'organisation OTRE, pour sa part, a fait une contre-proposition d'accord national sur le financement du paritarisme dans le TRM et les AAT se traduisant par une contribution de 5 € par an et par salarié à la charge des entreprises et par la création d'une association de gestion des fonds alloués au paritarisme. A ce jour, cette contre-proposition a été considérée insuffisante par

les organisations syndicales qui rappellent qu'elles restent fermement attachées aux autres aspects du dossier relatif au dialogue social qu'elles ont développés.

Dans ce contexte, une troisième proposition est sur la table des négociations, adressée par la FGTE-CFDT, s'inspirant de la contre-proposition de l'organisation OTRE, la complétant notamment par la création d'un observatoire paritaire de la négociation collective et du dialogue social.

TLF est réservée sur l'ensemble de ces propositions ou contre-propositions, notamment du fait que, pour elle, les questions relatives au dialogue social, aux conditions d'exercice du droit syndical ou au financement du paritarisme, même si ces sujets ne sont pas tous de même nature, doivent rester du domaine de l'entreprise et ne méritent pas d'être traités, au-delà de mesures existantes, au niveau conventionnel.

⇒ Prochaine étape : CNIC du 13 octobre 2011.

5. Rémunérations conventionnelles (TRM et AAT).

Initialement programmée le 30 septembre 2011, la réunion de la CNIC portant sur les rémunérations conventionnelles se tiendra le 14 octobre 2011.

Lors de cette réunion, sera présenté le rapport annuel de branche.

III «Taxe Nationale Poids Lourds»: des modalités de répercussion à affiner

Le décret de répercussion du coût de la « Taxe Nationale Poids Lourds » (TPL) sur les chargeurs est en cours de rédaction et devrait être publié au plus tard en janvier 2012.

Le Comité National Routier (CNR) qui s'est vu confier, par le Ministère des Transports, une mission d'évaluation d'une des modalités de répercussion de la future taxe poids-lourds, continue ses tests auprès des transporteurs et en recherche une quinzaine de nouveaux. Les premiers résultats de son évaluation ne sont pas concluants, la matrice actuelle ne permettant pas au transporteur de répercuter la totalité de la taxe. **TLF a demandé que la mission du CNR soit prolongée et étendue.**

Anne Debar, sous-directrice des transports routiers à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), a récemment détaillé les trois modalités de répercussion qui devraient s'appliquer:

1) une répercussion au réel dans les relations directes de lots complets entre un chargeur unique et un transporteur unique.

A défaut (lots partiels, flux complexes tels que la messagerie...), une répercussion sur la base de valeur forfaitaires pour une origine/destination donnée :

2) application d'un pourcentage sur le prix du transport pour les cas où la prestation est essentiellement du transport (cas des lots partiels) ;

3) application d'un montant forfaitaire pour les cas plus complexes de prestations (cas de la messagerie).

Elle a annoncé que des contrôles antifraudes seraient effectués grâce à un dispositif de 173 contrôles automatiques fixes (installés à demeure sur des points de tarification) ainsi que de contrôles automatiques « déplaçables » (de l'ordre de 500) assurant la même mission que les CAF. Toute infraction ou manquement exposera le redevable au recouvrement de la taxe « éludée » via un forfait équivalent à la taxe due pour 500 km, lorsque les éléments de calcul ne sont pas disponibles et à une amende douanière pouvant atteindre 750€.

Pour rappel, en Alsace, l'expérimentation TPNL devrait démarrer en mars 2013 (et non en janvier) et être étendue à l'ensemble du territoire national en juillet 2013 (et non plus juin).

IV. « Affichage CO2 des prestations de transport » : le décret en conseil d'Etat

Le projet de décret relatif au champ et les modalités d'application du II de l'article 228 de la loi n° 2010-788 du 12/07/2010 portant engagement national pour l'environnement (obligation faite aux personnes qui commercialisent ou organisent une prestation de transport de personnes de fournir une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise) a été saisi par le **Conseil d'Etat le 10 octobre 2011 et est en attente de publication**. Il doit imposer l'obligation d'affichage des émissions de CO2 à compter du 1er juillet 2013.

Après un premier papier de position de **TLF** adressé à l'Observatoire Energie Environnement des Transports, en février dernier, la Fédération a multiplié les interventions afin, notamment, d'obtenir que la norme française en préparation soit la moins pénalisante possible pour nos entreprises (au regard de la norme européenne, également en préparation). Un document **TLF** est en cours d'élaboration. Il présentera les interrogations et points de blocages entre la méthodologie de calcul retenue internationalement dans les entreprises et les spécificités des dispositions contenues dans la norme française (voir ci-dessous).

1. Compte rendu de la dernière réunion du Groupe de travail TLF dossier « Affichage des émissions de CO 2 pour les prestations de transport » du lundi 26 septembre 2011

Synthèse des questions posées lors de la réunion TLF

Comment peut-être prise en compte la problématique des grands groupes internationaux du transport et de la logistique dont les méthodologies de calculs d'émissions déjà développées à l'échelle mondiale au niveau de leur siège ne pourront s'adapter aux textes français ?

Que se passera-t-il après 2017 pour les entreprises de plus de 50 salariés qui ne pourront plus recourir aux valeurs de niveau 1 ?

Comment les entreprises qui travaillent avec des prestataires étrangers, pour qui le respect de la norme française sera considérée comme quantité négligeable, feront pour récupérer les informations nécessaires auprès d'eux ? (ex. compagnies aériennes et armateurs étrangers).

De plus, il faudra être vigilant à ce que ces prestataires étrangers escalant en France ne soient pas trop contraints en termes de procédures, au risque de les décourager et de les motiver à escaler sur des ports et aéroports de pays voisins...

Quelle sera la date d'application des valeurs de conversion ?

Quid des modalités d'utilisation des valeurs de niveau 3 ?

Concernant les valeurs par défaut, pour les métiers de la Messagerie et de l'Express, en ce qui concerne les porteurs 12T-19T, la valeur retenue de 79g de CO 2 /Tkm transporté est trop élevée (cf. dernière version du tableau envoyé par l'ADEME),

Quels sont les risques de télescopage de méthodologie entre la mesure d'affichage des émissions de CO2 des prestations de transport et le bilan carbone imposé aux entreprises de plus de 500 personnes mais pour lequel il n'y a pas de méthode de calcul préconisée ?

2. Calendriers de réunions jusqu'à fin novembre 2011 :

- Réunions ADEME :

Ces réunions seront dédiées au sujet des valeurs de niveau 1 prévues dans le décret sur l'information CO2 des prestations de transport (valeurs qui seront fixées par arrêté du ministre chargé des transports d'ici la fin de cette année 2011).

Quatre réunions dédiées aux différents modes, dans le cadre de la commission technique marchandises de l'OEEET, sont prévus début octobre à l'ADEME Paris, 27 rue Louis Vicat :

- Jeudi 6 octobre, de 10h00 à 12h30 salle 227 audio : mode ferroviaire
- Jeudi 6 octobre, de 14h00 à 17h00 salle 134 audio : mode routier
- Vendredi 7 octobre, de 09h30 à 12h30 salle 428 bis : modes maritime et fluvial
- Vendredi 7 octobre, de 14h00 à 17h00 salle 428 bis : mode aérien

L'objectif de ces réunions est de confirmer ou modifier les valeurs proposées par chaque mode en fonction des études, données, statistiques et estimations disponibles.

- **La réunion mode routier du 6 octobre après-midi se tiendra chez TLF, 218 avenue Jean Jaurès – 75019 Paris.**
-

Les réunions du 7 octobre matin et après-midi seront communes avec les membres concernés de la commission technique voyageurs.

- **Réunion plénière Commission marchandises : Jeudi 10 novembre, à l'ADEME Paris 27 rue Louis Vicat, salle 227, de 14h00 à 17h00.**

Cette réunion doit permettre de présenter l'ensemble des éléments relatifs aux valeurs de niveau 1 et aux facteurs d'émission des carburants et de l'électricité, et de recueillir les derniers commentaires.

- **Conseil de validation de l'OEEET : Mardi 29 novembre (lieu à préciser).**

Il doit valider les propositions qui seront adressées au ministère.

- **Réunions AFNOR CN-CEGEST :**

Mercredi 5 octobre 2011 de 10h à 17h (préparation de la réunion européenne de Rome des 12, 13 et 14 octobre prochain) ;

Mercredi 9 novembre de 10h à 17h (débriefing de la réunion européenne de Rome)

V. Université TLF du 16 novembre 2011 à Paris

Des plénières ouvertes aux adhérents et non adhérents, deux thématiques internationales

Première plénière. « Sécurité et sûreté de la supply chain internationale », avec les interventions de l'administration européenne et française, d'entreprises du transport et de la logistique, d'Alain Juillet, expert en intelligence économique...

Depuis plus de dix ans, la supply chain internationale est confrontée à de nouveaux risques (terrorisme, hacking, vols de fret...). Quelles conséquences si l'un des maillons de la chaîne n'assume pas sa part de responsabilité ? Quel risque en termes de compétitivité et d'image pour l'entreprise ? Quelles solutions pour les entreprises de taille moyenne ?

Outre l'aspect réglementaire, ces contraintes sont autant d'enjeux pour relever le défi de la compétitivité de nos entreprises sur leur marché et du territoire français.

Deuxième plénière. « Développement durable : mesure et réduction des émissions de CO2 » Quels enjeux pour nos entreprises face aux nouveaux défis du développement durable ?

(...) [Lire la suite](#) _ [consulter le programme](#)

VI. TLF Ile-de-France « Transport et Logistique, partenaires des collectivités locales », le 14 octobre 2011, à Gonesse, avec Promotrans

La journée professionnelle de TLF Ile de France se tiendra le 14 octobre 2011 à Gonesse, de 9h30 à 18h, en partenariat avec Promotrans et sur le site même de l'organisme de formation, sur le thème "Transport et logistique, partenaires des collectivités locales". Au programme de cet événement figurent des conférences sur des sujets touchant à la « Logistique urbaine » ainsi que des démonstrations et tests de

véhicules propres dont plusieurs inédits (IVECO et RENAULT TRUCKS, le tracteur Mercedes qui sortira cet automne) et de matériels adaptés aux nouvelles contraintes de la livraison en centre ville : [Charger le programme](#)

TLF a préparé un communiqué de presse sur les livraisons urbaines, en prévision de cette journée (ci-dessous).

Communiqué TLF, du 6 octobre 2011

Mise en cohérence des réglementations liées au transport de marchandises en zone urbaine... .. Un préalable indispensable pour TLF Ile-de-France et l'ensemble de la profession

70 kg de marchandises (produits de consommation, emballages, déchets, matériaux de construction, services postaux, transports de fonds, flux hospitaliers...) acheminés chaque jour pour chaque francilien représentant 1 million de déplacements, 50% des produits de consommation véhiculés dans les coffres des voitures particulières...

Le transport de marchandises en Ile-de-France représente des **volumétries hors du commun** et recouvre une **forte complexité** qui laisse peu de place aux préjugés (oui, Nous sommes tous des transporteurs !) et aux « fausses bonnes idées » surtout lorsqu'elles débouchent sur des incohérences réglementaires entre villes voisines en matière de transport de marchandises en zone urbaine.

L'absence d'harmonisation des réglementations communales relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison, instaurées à l'origine pour protéger les centres villes des engorgements et de la pollution, génère depuis de nombreuses années des entraves au bon fonctionnement de la logistique urbaine.

En particulier, elle **participe** largement à l'engorgement des sphères urbaines et à l'augmentation des kilométrages parcourus et se révèle donc contre-productive par rapport aux engagements du Grenelle de l'Environnement

Certes, le futur Plan de déplacement Urbain en Ile de France (PDUIF) intègre la prise en compte du transport de marchandises en milieu urbain même s'il n'y consacre « que » 16 pages sur 500 et **TLF** s'en félicite. Mais la Fédération regrette que ce secteur, qui représente pourtant un enjeu économique et sociétal majeur pour l'Ile-de-France, ne fasse l'objet que de simples recommandations et non de **prescriptions qui auraient pourtant permis de définir une politique de pleine intégration du transport de marchandises à la mobilité urbaine.**

REGION ÎLE DE FRANCE 2011 Les livraisons urbaines en chiffres (CERTU-avec TLF)

L'ILE DE FRANCE EST UNE REGION LOGISTIQUE MAJEURE A L'ECHELLE EUROPEENNE :

Données macroéconomiques

- 11,5 millions de consommateurs ;
- 44 000 entreprises industrielles ;
- 28% du PIB National ;
- 1er région importatrice & Exportatrice de France ;

Les livraisons en Ile-de-France

Le transport de marchandises en milieu urbain représente 15% des déplacements de véhicules et 25% de l'occupation de la voirie

- 1 million de livraisons chaque jour, dont 200.000 à Paris intra-muros

La valeur moyenne du nombre de livraisons et d'enlèvements générés par personne employée et par semaine est de 1,1. Ce chiffre varie de 0,2 à 10 selon l'activité de l'établissement.

- Des livraisons concentrées sur les « horaires » d'ouverture des commerces et entreprises 8h30 à 10h00 et de 16h30 à 18h30.
 - 260 millions de tonnes de marchandises transportées en desserte interne.
 - Plus de 90% du dernier kilomètre par transport routier,
 - Dont 50% en véhicules particuliers (coffres de voitures)
 - 35% en compte propre par les commerçants, artisans, coursiers, etc.
 - 15 % par des professionnels du transport routier
-
- 100 000 salariés travaillant dans le transport et la logistique en Ile-de-France.

- 25 % des entrepôts et du parc logistique français.

30 kms : c'est l'évolution sur 15 ans de l'éloignement supplémentaire des centres logistiques par rapport au destinataire final.

La part de la route dans le transport de marchandises n'a cessé d'augmenter. Pour les volumes concernant l'Île-de-France, la part de la route était de 82 % en 1996, 89 % en 2000 et 90 % en 2006. Le transport routier progresse plus vite que le transport tous modes confondus, en raison notamment de la complexification du dernier kilomètre liée à l'**explosion du e-commerce** qui génère un grand nombre de livraisons « uniques » chez les particuliers.

VII. TLF Rhône-Alpes/Auvergne/Bourgogne : succès pour les 11èmes assises mais attentes déçues pour les professionnels (article issu de l'Antenne)

2 - Mercredi 12 octobre 2011 - l'antenne

Infrastructures/Institutions

Par Annick Bérout

TLF Multimodal 11èmes assises régionales à Lyon

Entre espoirs déçus et attentes insupportables, les dossiers d'infrastructures évoluent peu et trop lentement.

Les 11èmes Assises régionales Rhône-Alpes Auvergne Bourgogne se sont tenues le 6 octobre 2011 à Charbonnières, en présence de 150 personnes. La journée a été particulièrement marquée par la table-ronde consacrée aux infrastructures au cours de laquelle les propos du préfet de la région Rhône-Alpes, Jean-François Carencu, sur le projet de **liaison A 45 entre Lyon et Saint-Étienne** ont refroidi, voire douché l'espoir des professionnels, récemment ravivé par la venue de Nicolas Sarkozy dans la Loire, de voir un jour cet ouvrage réalisé !

Après près de vingt ans de débats et palabres, les professionnels s'impatientent (voir "L'Antenne" du 6 octobre) et leurs récentes initiatives de prises de position et pétition ont fortement déplu au préfet.

Ni les **trois liaisons ferroviaires supplémentaires** entre les deux métropoles qui seront lancées en décembre pour les voyageurs, ni une éventuelle décision de mettre véhicules et poids lourds à la même vitesse de 90km/h ni l'augmentation du nombre de radars ne sont de nature à calmer les professionnels et ceux qui chaque jour empruntent cette voie. On semblerait alors s'acheminer vers le réaménagement de l'**A47** par un passage à deux fois trois voies.

D'ailleurs, le préfet a demandé 35 millions de crédits d'urgence pour l'amélioration de cette voirie obsolète. « **Eurocarex pour 2015 à 2017** ». On manque cruellement d'ambition dans ce pays" a remarqué, agacé, le président de CCI Philippe Grillot tandis que Bernard Gaud, président du Medef Rhône-Alpes, a relevé que la **France était une championne de l'anti-compétitivité** en accordant par exemple la possibilité avec le même permis B de transporter 5 tonnes en poids total en charge en Allemagne contre 3,5 tonnes seulement en France.

Les rares motifs de satisfaction viennent de la récente étape franchie pour le **contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**, élément majeur de l'engagement national pour le fret ferroviaire, qui pourrait voir la partie nord, entre Leyment et Saint-Pierre-de-Chandieu, mise en service en 2019 et la partie Sud, entre Vénissieux et Givors, en 2020.

Avancée aussi pour la **Transalpine**, chantier pour lequel 800 millions d'euros ont déjà été investis pour les études et les descenderies. Sans sous-estimer les problèmes restant à résoudre, sur les financements des ouvrages internationaux, le rôle de LTF, le choix de l'opérateur, Bernadette Laclais, vice-présidente du Conseil régional Rhône-Alpes et maire de Chambéry se veut néanmoins optimiste. "Mais pour obtenir 400 Millions de subventions européennes pour les travaux préparatoires, il faut que l'ensemble des partenaires engage 1,3 milliard de travaux et que les missions de Lyon Turin Ferroviaire soient élargies" rappelle-t-elle dans l'attente aussi du lancement de l'enquête d'utilité publique avant fin 2011 pour les accès français.

Côté fleuve, le préfet a relevé que "la situation sur le port de Marseille n'est pas terrible". Il faut **lancer** maintenant avec la CNR les études sur le **doublage de certaines écluses**. Il rappela que cela ne se fera que dans le cadre du renouvellement de la concession de la CNR prévue en 2023. Enfin, Salvatore

Alaimo, président de Lyon Carex et PDG de Dimotrans, estime toujours que le dispositif **Euro Carex** pourrait être opérationnel entre 2015 et 2017.

VIII. TLF Nord Picardie s'engage sur la formation « agent logistique »



**CONVENTION « CADRE »
POUR LA MISE EN ŒUVRE
D'UNE FORMATION
D'AGENT LOGISTIQUE DIPLOMANT**

Entre,

La D.R.D.F.E., représentée par sa Déléguée régionale, Madame Isabelle DELCROIX NAULAIS

L'OPCA TRANSPORTS représenté par son Directeur, Madame Anita d'ALNONCOURT, TLF représenté par son Délégué régional, Monsieur Olivier HOLLANDER

avec droits des femmes

Préambule :

La présente convention s'inscrit dans le cadre des travaux menés dans le Nord-Pas de Calais, visant à améliorer la situation de l'emploi des femmes dans le secteur de la logistique, et ceci en partenariat entre la D.R.D.F.E., l'OPCA TRANSPORTS et TLF

Article 1 : Objet de la convention

Face aux difficultés de recrutement que rencontrent les employeurs de ce secteur, il est convenu de mener une action destinée à favoriser l'accès des demandeurs d'emploi à ces métiers grâce à l'acquisition d'une qualification reconnue.

Article 2 : Engagements des partenaires

Les parties signataires conviennent :

- De repérer les besoins, identifier et mobiliser les entreprises de logistiques
- D'informer les employeurs du dispositif mis en œuvre et de recueillir les promesses d'embauche
- De veiller au respect du parcours préconisé

Article 3 : Formation et prise en charge financière

- Intitulé de la formation : AGENT LOGISTIQUE DIPLOMANT
- Dates : du 03.10.2011 au 30.12.2011
- Durée : 308 heures (+140 en entreprise)
- Lieu : PROMOTRANS
Rue John Hadley
59650 Villeneuve d'Ascq
- Effectif stagiaires : 12

Le coût pédagogique de cette action est intégralement pris en charge par l'OPCA TRANSPORTS et la D.R.D.F.E. dans le cadre d'une convention signée entre l'OPCA TRANSPORTS, la D.R.D.F.E. et l'organisme de formation

.....
L'organisme de formation s'engage à réaliser une évaluation des placements à l'issue de la formation ainsi qu'un suivi à 3 et 6 mois après la fin de formation (questionnaire auprès des stagiaires pour vérifier la réalité d'une prise de poste dans le secteur de la logistique). Cette opération d'évaluation sera également conduite auprès des stagiaires et des entreprises concernées par l'OPCA TRANSPORTS pour en tirer l'analyse nécessaire au groupe de travail régional.

Article 5 : Durée de la convention

La présente convention est établie pour une durée de 3 mois, du 03 octobre au 31 décembre 2011.

Fait à Villeneuve d'Ascq, le 03/10/11

Pour la D.R.D.F.E.
Représentée par sa Déléguée régionale



Madame Isabelle DELCROIX NAULAIS

Pour l'OPCA TRANSPORTS
Représentée par son Directeur

Madame Anita d'ALNONCOURT

Pour TLF du NORD-PICARDIE
Représentée par son Délégué régional

TLF NORD
ENTREPRISES
40 rue Eugène Jacquart
59708 MARCQ EN BAROEUL CEDEX

Monsieur Olivier HOLLANDER

IX. Indices CNL au 30 septembre 2011

Indices CNL au 30 septembre 2011

Les indices moyens d'évolution du coût d'exploitation des véhicules industriels ont évolué au 3^e trimestre 2011 de :

	Activité "route"		
	avec conducteur et carburant	sans conducteur ni carburant	avec conducteur sans carburant
au cours du trimestre	+ 0,49 %	+ 0,81 %	+ 0,37 %
depuis le 31.12.2010	+ 4,03 %	+ 2,76 %	+ 2,20 %
sur les 12 derniers mois	+ 5,79 %	+ 3,61 %	+ 2,59 %

	Activité "distribution"		
	avec conducteur et carburant	sans conducteur ni carburant	avec conducteur sans carburant
au cours du trimestre	+ 0,42 %	+ 0,65 %	+ 0,30 %
depuis le 31.12.2010	+ 3,62 %	+ 2,80 %	+ 2,18 %
sur les 12 derniers mois	+ 5,07 %	+ 3,66 %	+ 2,57 %

X. Les groupes Mornay et D&O entérinent leur projet de rapprochement

Les groupes Mornay et D&O ont entériné leur projet de rapprochement pour constituer un **organisme paritaire majeur de protection sociale**. Ce rapprochement s'inscrit dans la logique de rassemblement de portefeuilles de clients aux préoccupations identiques. Construit sur des bases saines en retraite complémentaire et en matière d'assurance de personnes et porté par de fortes complémentarités, l'ensemble formé par Mornay et D&O disposera de la taille, de la solvabilité et des moyens nécessaires pour être un acteur majeur et actif sur le marché de la protection sociale : 6,3 milliards d'euros de cotisations de retraite complémentaire (mission d'intérêt général menée pour le compte de l'Agirc-Arrco), près de 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires en assurance collective et individuelle de personnes (prévoyance, santé, congés de fin d'activité, retraite supplémentaire).

Le nouvel ensemble a **6 millions de clients et emploie 3 000 salariés**. Il doit voir le jour au deuxième trimestre 2012. Le projet est soumis aux approbations habituelles des instances et des autorités de tutelle Agirc, Arrco, CTIP (Centre Technique des Institutions de Prévoyance), ACP (Autorité de Contrôle Prudentiel) et Autorité de la Concurrence.

Les Institutions de Prévoyances du transport membres du groupe, **Carcept prévoyance et Ipriac sont regroupées sous la signature « Carcept prev »**. Le suffixe « prev » diminutif de prévoir et prévenir incarne aussi les notions d'accompagnement et de sécurité.

XI. AFT-IFTIM : formations des « guideurs » pour transports exceptionnels (Communiqué AFT-IFTIM)

La nouvelle réglementation sur l'accompagnement des transports exceptionnels est entrée **en vigueur le 28 mars 2011 (décret n°2011-335)**. Désormais, tous les **conducteurs de véhicule de protection ou de véhicule de guidage** sont soumis à une **obligation de formation professionnelle**. A la demande de la profession, des **dispositions transitoires ont été prévues jusqu'au 1er novembre prochain**. Dans ce contexte, l'AFT-IFTIM fait le point sur les actions de formation qu'elle a engagées

L'arrêté du 2 mai 2011 relatif aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle des conducteurs des véhicules destinée à l'accompagnement des transports exceptionnels a prévu deux formations professionnelles initiales:

- **conducteur de véhicules de guidage (moto) - sur 63 heures (9 jours)**
- **conducteur de véhicules de protection (voiture) - sur 21 heures (3 jours)**

L'AFT-IFTIM s'est mobilisée pour mettre en place rapidement les toutes premières formations initiales «conducteurs de véhicules de guidage » en Rhône Alpes, sur le site de Villette d'Anthon/près de Lyon.

Le 1er stage s'est déroulé du 20 juin au 30 juin et le second du 18 juillet au 28 juillet, à raison d'une dizaine de participants pour chaque session, encadrés par trois formateurs BEPECASER expérimentés dans le domaine moto. Les exercices sur route furent spécifiquement adaptés au guidage des convois exceptionnels, avec de nombreux exercices pratiques. Ainsi, lors de l'évaluation de fin de formation, les stagiaires ont exprimé leur satisfaction quant à la qualité du stage et l'implication de l'équipe formatrice.

Fort de cette expérience, le centre **AFT-IFTIM de Villette-d'Anthon** a lancé trois nouvelles sessions de formations initiales « conducteur de véhicules de guidage » : du 12 au 22 septembre, **du 10 au 20 octobre et du 5 au 15 décembre**.

Afin de démultiplier cette action dans d'autres régions, le centre **AFT-IFTIM de Poitiers** a démarré son premier stage « guidage » du 6 au 16 septembre et en programme un autre est programmé **du 21 novembre au 1er décembre**. Celui de l'**AFT-IFTIM Nantes est programmé du 14 au 24 novembre**.

Quant aux **formations « conducteurs de véhicules de protection »**, elles se dérouleront **du 19 au 21 décembre, sur Villette-d'Anthon, du 24 au 26 octobre sur Reims, du 2 au 4 novembre et du 5 au 7 décembre sur Nantes**.

XII. Très chers péages (Enquête CNR octobre 2011)

Les péages autoroutiers acquittés par les transporteurs ont enregistré ces dernières années une inflation record. Si l'on excepte le prix du gazole dont les fluctuations obéissent à une conjoncture mondiale, les péages augmentent plus que tous les autres postes de coûts d'un poids lourd. Confrontés à cette inflation, les transporteurs s'interrogent aujourd'hui sur la rentabilité du recours systématique à l'autoroute. La dernière enquête CNR longue distance intègre cette problématique et apporte un éclairage nouveau en la matière.

octobre 2011

Prix du litre de gazole hors TVA en citerne	
30/09/2011	1,0769 €
Moyenne mensuelle 09/2011	1,0782 €
Evolution depuis le début de l'année 2011	+ 8,43 %

Prix gazole hors TVA à la pompe au / Diesel price before VAT at the pump on : 26/09/2011

PAYS/ COUNTRY	Prix hors TVA / Price before VAT	Indice prix hors TVA / Index price before VAT (France = 100)
ALLEMAGNE / GERMANY	1,1420	101,89
AUTRICHE / AUSTRIA	1,1175	99,70
BELGIQUE / BELGIUM	1,1420	101,89
BULGARIE / BULGARIA	0,9802	87,45
CHYPRE / CYPRUS	1,1000	98,14
DANEMARK / DENMARK	1,1404	101,75
ESPAGNE / SPAIN	1,0809	96,44
ESTONIE / ESTONIA	1,0700	95,47
FINLANDE / FINLAND	1,1187	99,81
FRANCE	1,1208	100,00
GRECE / GREECE	1,2033	107,35
HONGRIE / HUNGARY	1,0621	94,76
IRLANDE / IRELAND	1,1818	105,44
ITALIE / ITALY	1,2279	109,56
LETTONIE / LATVIA	0,9749	86,98
LITUANIE / LITHUANIA	1,0307	91,96
LUXEMBOURG	1,0261	91,55
MALTE / MALTA	1,0932	97,54
PAYS BAS / NETHERLANDS	1,1361	101,37
POLOGNE / POLAND	0,9480	84,58
PORTUGAL	1,1187	99,81
REP. TCHEQUE / CZECH REP	1,1685	104,26
ROUMANIE / ROMANIA	1,0078	89,92
ROYAUME UNI / UK	1,3430	119,82
SLOVAQUIE / SLOVAKIA	1,1425	101,93
SLOVENIE / SLOVENIA	1,0317	92,05
SUEDE / SWEDEN	1,1886	106,05

INDICES SEPTEMBRE 2011		Variations sur		
Base 100 = déc 2000		1 mois	3 mois	12 mois
Longue distance 40 T	136,05	+ 0,6 %	+ 0,7 %	+ 5,6 %
Régional porteur	131,23	+ 0,4 %	+ 0,4 %	+ 4,0 %
Régional 40 T	134,12	+ 0,6 %	+ 0,7 %	+ 5,4 %

Retrouvez les commentaires sur les évolutions des indices dans la rubrique : Indices prix de revient / LD

Synthèse des coûts (prix de revient) LD 40 T	146 237 €
---	-----------

Formulation trinôme - 40 T LD - Situation au 30 septembre 2011

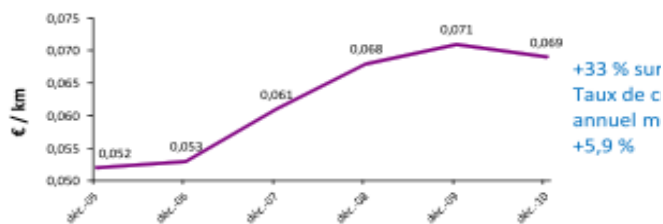
Terme kilométrique hors péage (1 km parcouru)	0,462 €
Terme horaire (1 heure de temps de service)	22,11 €
Terme journalier (coûts véhicule + coûts structure)	154,72 €

1. L'inflation des coûts de péages depuis 5 ans

Premier constat de l'enquête CNR longue distance, les coûts de péages des poids lourds 40 tonnes exploités en longue distance enregistrent une **inflation importante entre 2005 et 2010**. Deux raisons à cela :

- les conséquences de l'**application de la Directive Eurovignette 2006/38** (cf. la note CNR d'analyse spécifique publiée en novembre 2007) ;
- les **revalorisations tarifaires pratiquées par les sociétés d'autoroute**.

Evolution des coûts de péages rapportés au kilométrage total parcouru par véhicule



Source : F CNR LD 40T 2005 à 2010

Evolution des dépenses annuelles de péages par véhicule



Source : E CNR LD 40T 2005 à 2010

La **Directive Eurovignette 2006/38** du 17 mai 2006 a été transposée en France en avril 2008. Elle redéfinit les modes de tarification autoroutière et les conditions commerciales qui étaient usuellement pratiquées. Principale conséquence, les rabais sur péages sont désormais limités à 13 % par véhicule, alors qu'ils pouvaient atteindre 30 % par flotte complète dans l'ancien système Caplis.

De 2006 à 2008, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont adapté progressivement leurs conditions commerciales pour anticiper le passage à la directive Eurovignette. Le CNR avait chiffré l'impact de ces réformes à +17 % sur les coûts de péages d'un 40 tonnes en longue distance entre fin 2005 et juin 2008. Cette estimation existante s'est ensuite retrouvée dans les observations statistiques du CNR.

Parallèlement à ces bouleversements commerciaux, **les tarifs moyens autoroutiers poids lourds(PL) ont été revalorisés dans des proportions voisines de +9 % sur la même période** (voir tableau ci-après).

Ces deux effets cumulés portent **l'inflation des coûts kilométriques de péages à environ +30% entre décembre 2005 et décembre 2008** (donnée observée en entreprise).

Evolution moyenne des tarifs de péages classe 4, base 100 = décembre 2005*

* Les évolutions moyennes de tarifs classe 4 de chaque réseau sont pondérées par les kilométrages PL parcourus sur ces réseaux. (Sources ASFA et Ministère des Transports)

** Les concessionnaires ont pratiqué le 1^{er} février 2011 des hausses coordonnées de tarifs de péages classe 4 (+3,1 % en moyenne nationale). Aucune autre revalorisation n'est prévue jusqu'en décembre 2011.

2. Le recours à l'autoroute moins systématique en 2010

Les résultats de l'enquête CNR LD 40T 2010 confirment l'**érosion des trafics PL** constatée par les sociétés d'autoroutes sur leurs réseaux. Dans les entreprises enquêtées par le CNR, les dépenses annuelles de péages autoroutiers diminuent en 2010 de -3,2 %.

Rapportées au kilométrage total parcouru, ces dépenses diminuent de -2,8 % en 2010.

Les tarifs autoroutiers de classe 4 ayant été revalorisés en moyenne de +1,2 % au 1^{er} février 2010, l'explication arithmétique de ces baisses de dépenses autoroutières réside dans un **moindre recours à l'autoroute estimé alors à -4,3 % en 2010**. La diminution des trafics PL autoroutiers observée par le CNR en 2009 (-1,9 %), s'est donc poursuivie en 2010.

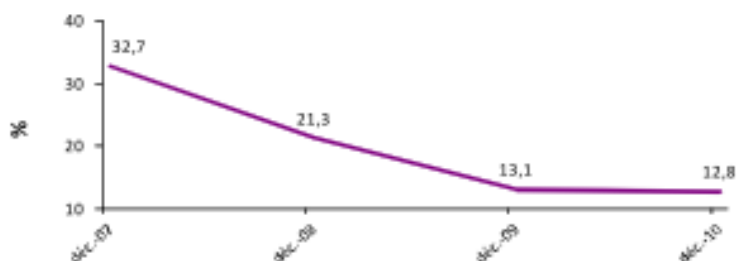
Les entreprises, confrontées à l'inflation régulière des péages de classe 4 et à la contraction des remises commerciales accordées par les réseaux, développent des stratégies routières alternatives. Le CNR

mesure d'ailleurs à +33 % l'inflation moyenne totale des coûts kilométriques d'usage des autoroutes depuis décembre 2005.

Le choix de l'autoroute devient aujourd'hui moins automatique.

Ainsi, à la question « privilégiez vous systématiquement l'autoroute ? », le nombre d'entreprises répondant par l'affirmative décroît tous les ans. Elles ne sont plus que 13 % en 2010 contre 33 % trois ans auparavant.

% d'entreprises privilégiant systématiquement l'autoroute



Source : E CNR LD 40T 2007 à 2010

3. L'autoroute, un facteur de productivité remis en cause aujourd'hui

L'autoroute est en première approche un facteur de productivité kilométrique directe lié à une vitesse plus soutenue et stable (régime moteur régulier optimisant la consommation de gazole).

Ce facteur est aujourd'hui remis en cause par les transporteurs car il ne permet plus de compenser le coût d'usage des autoroutes jugé prohibitif.

Productivité kilométrique et coûts d'un PL 40T en longue distance selon la fréquence de recours à l'autoroute

% de kilométrages effectués sur autoroutes payantes *	≤ 23 %	> 23 % et ≤ 32 %	> 32 % et ≤ 56 %	> 56 %
Kilométrage annuel moyen pour un véhicule	105 727	114 428	114 133	117 027 km
Vitesse moyenne	65,4	66,6	66,9	67,5 km/h
Consommation aux 100 Km	36,0	33,6	34,3	33,6 L
Pneumatiques : coût kilométrique	0,027	0,025	0,027	0,026 €/km
Entretien-réparations : coût kilométrique	0,075	0,071	0,077	0,058 €/km
Péage : montant annuel par véhicule	4 860	6 632	9 043	10 566 €
Somme des coûts directs kilométriques	0,498	0,479	0,511	0,534 €/km

* Chaque intervalle représente 25 % de l'échantillon (notion de quartiles statistiques)

Source : E CNR LD 40T 2010

Les résultats ci-dessus prennent sens plus particulièrement entre Les deux classes extrêmes « >23% » et « > 56 % ». Le **recours à l'autoroute reste l'apanage des entreprises évoluant sur la très longue distance**. Néanmoins, la productivité kilométrique et les économies de coûts marginaux de pneumatiques ou d'entretiens induites par une utilisation régulière de l'autoroute ne permettent pas de compenser les coûts de péages élevés correspondants.

Au final, la somme des coûts kilométriques directs regroupant les composantes carburant, maintenance, pneumatiques et péages augmente significativement entre les deux intervalles extrêmes.

4. L'absence d'économie d'échelle

L'analyse des coûts de péages par classe d'effectifs ne fait pas apparaître d'effets significatifs liés à la taille de l'entreprise. Cette absence d'économies d'échelle est une autre conséquence de la Directive Eurovignette.

Coûts de péages d'un PL 40T en longue distance par taille d'entreprises (conditions économiques 4^{ème} trimestre 2010)

	0 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Coûts de péages rapportés au kilométrage total	0,068	0,066	0,072	0,069 €/km
Dépenses annuelles de péages par véhicule	7 855	7 297	8 123	7 850 €

Source : E CNR LD 40T 2010

La Directive Eurovignette est fondée sur les principes de non discrimination et d'équité. Elle stipule en effet que les conditions commerciales proposées par chaque réseau restent identiques quels que soient le badge, la société émettrice utilisée et le montant total consommé par entreprise.

Avec l'ancien système Caplis, les remises étaient calculées en fonction des consommations totales de péages d'une flotte, procurant un avantage concurrentiel aux plus grandes entreprises. Ce rapport de marché favorablement lié à la taille de l'entreprise disparaît donc sur la composante de coûts autoroute depuis l'application de la directive Eurovignette.

5. Le poids des péages dans le prix de revient d'un PL 40T en longue distance

Evolution depuis 2001 du poids des péages dans la structure du prix de revient d'un véhicule (%)

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
4,4	4,6	4,3	4,5	4,6	4,7	5,1	5,9	5,8	5,4 %

Source : E CNR LD 40T 2010

6. Exemples de calculs de coûts généralisés

Les péages autoroutiers restent une composante de coûts très dispersée selon les entreprises et les opérations de transports. La décision d'emprunter l'autoroute se prend souvent au cas par cas. Pour estimer réellement son utilité économique, les entreprises de TRM intègrent également les facteurs temps de conduite et coûts de personnel. On peut illustrer la démarche (calcul de coûts généralisés) en utilisant la formule trinôme du CNR.

Supposons un transport de 500 km effectué aux conditions moyennes observées par le CNR en 2010, mais avec des fréquences différenciées de recours à l'autoroute.

Deux cas sont alors traités :

- Cas 1 : Recours moyen à l'autoroute, sur les 500 km du transport, 250 km sont effectués sur autoroute ;
- Cas 2 : Recours important à l'autoroute, sur les 500 km du transport, 450 km sont effectués sur autoroute.

On retient dans les deux cas les hypothèses suivantes, cohérentes avec les observations de l'enquête CNR LD 40T 2010 :

- Les temps d'attente au chargement et au déchargement sont de 2 heures ;

- La vitesse moyenne est de 85 km/h sur autoroute, de 65 km/h sur autres routes ;
- Les tarifs autoroutiers s'élèvent à 18 centimes d'euros par kilomètre parcouru sur autoroute.

Les durées de réalisation des opérations retenues dans les hypothèses ne permettent pas le redéploiement du véhicule sur d'autres transports dans la journée.

La durée d'affectation du véhicule sur les opérations spécifiquement décrites ici est donc dans les deux cas d'une journée pleine.

Dans certains cas particuliers, l'usage de l'autoroute pourrait permettre le déploiement du véhicule sur plus d'une opération par jour. Une telle situation conférerait alors un avantage à l'autoroute, non chiffré dans cet exemple.

De même, cette méthode de calcul n'intègre pas l'atout d'une meilleure fiabilité de temps de parcours sur autoroute.

On observe donc dans les tableaux de résultats ci-dessous que le prix de revient du transport est maximal en situation de recours important à l'autoroute. L'économie de coûts de personnel de conduite générée par une vitesse plus élevée ne permet alors pas de compenser l'accroissement des coûts de péages. Pour un transporteur routier, l'utilité économique de l'autoroute est clairement remise en question dans un tel cas.

Cet exemple illustre le type de calculs, et probablement d'arbitrages, effectués de plus en plus fréquemment par les transporteurs routiers.

Cas 1 : Recours moyen à l'autoroute

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient			
		Nb unités	Coût unitaire*	Unités x Coût	
Distance de transport	500 km	Terme km hors péages (CK)	500 km	0,429 €/km	214,50 €
Effectuée sur autoroute	250 km	péages (montant réel)			
					45,00 €
Effectuée sur parcours non autoroutier	250 km	Terme horaire (CC)	8,79 h	21,46 €/h	188,63 €
Temps de conduite	6,79 h	Terme journalier (CJ)	1,0 j	156,48 €/j	156,48 €
Chargement + déchargement	2,00 h	Prix de revient du transport			
					604,61 €
Temps de service	8,79 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			
					30,23 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,0 j	Rapporté au km total parcouru			
					1,209 €/km

Source : E CNR LD 40T 2010

Cas 2 : Recours important à l'autoroute

Données d'exploitation		Recomposition du prix de revient			
		Nb unités	Coût unitaire*	Unités x Coût	
Distance de transport	500 km	Terme km hors péages (CK)	500 km	0,429 €/km	214,50 €
Effectuée sur autoroute	450 km	péages (montant réel)			
					81,00 €
Effectuée sur parcours non autoroutier	50 km	Terme horaire (CC)	8,06 h	21,46 €/h	172,97 €
Temps de conduite	6,06 h	Terme journalier (CJ)	1,0 j	156,48 €/j	156,48 €
Chargement + déchargement	2,00 h	Prix de revient du transport			
					624,95 €
Temps de service	8,06 h	Rapporté à la tonne (20 tonnes)			
					31,25 €/t
Durée d'affectation du véhicule	1,0 j	Rapporté au km total parcouru			
					1,250 €/km

Source : E CNR LD 40T 2010

XIII. Habilitation des sociétés fournissant un service de télépéage (JO du 30/09/2011)

Publication au Journal officiel du 30 septembre 2011 d'un arrêté du 28 septembre relatif aux conditions d'habilitation des sociétés fournissant un service de télépéage (taxe alsacienne et taxe nationale). Cet arrêté vise : les sociétés de télépéage souhaitant offrir un service de télépéage aux redevables de la taxe alsacienne et de la Taxe Nationale Poids Lourds sur les véhicules de transport de marchandises. Il fixe la procédure et les conditions permettant à une société de télépéage d'être habilitée, ainsi que les cas où cette habilitation peut être retirée. **Il est entré en application depuis le 1er octobre 2011.** [Cliquer ici pour Consulter le décret](#)

XIV. TLF signe la charte "Hygiène de vie et sécurité routière - Prévention des addictions dans le transport routier et la logistique en Ile de France"

Engagée, au niveau national, dans la campagne sur l'« Hygiène de vie et sécurité routière – Prévention des addictions dans le transport routier et la logistique », **TLF** est également fortement mobilisée en région. La Fédération a signé la charte régionale Ile-de-France, le 20 septembre 2011, date qui a marqué le lancement officiel de cette campagne qui sera déployée par l'AFT. Dans un premier temps, l'opération cible **500 entreprises** au sein de la région Ile-de-France. Il est prévu dans un second temps de l'étendre à l'ensemble des entreprises.

Un outil de prévention sous forme de clé USB et de CD ROM a été élaboré à destination des entreprises qui sont confrontées à cette problématique et qui veulent s'engager dans la lutte contre toute forme d'addiction. Cliquer [Lire ci-contre](#)

En bref

TLF Ouest. Alain LE FRANC a pris ses fonctions de Délégué Régional lundi 03 octobre 2011.

TLF, signataire du projet en faveur d'une meilleure mobilité en métropole lilloise

La CCI Grand Lille pilote le concept de «Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) » qui vise à transformer l'approvisionnement en ville et dont **TLF** est signataire. [Cliquer ici pour visualiser le projet](#)

Deux adhérents de **TLF Rhône Alpes/Pays de Savoie**, Madame Carole DUPESSEY (Groupe DUPESSEY) et Monsieur Frédéric BOUCHET (BTS TRANSPORTS) ont été élus juges au Tribunal de commerce d'Annecy en date du mardi 4 octobre 2011

TLF Est vous transmet les demandes de reclassement suite à inaptitude au poste occupé par le salarié (informations transmises par la médecine du travail) [cliquer ici pour consulter le document](#)

TLF Est (Pierre VIBRAC, délégué régional - Véronique WEINHARD, Tél. : 03.83.51.89.89) Agenda Afin d'éviter les pièges et d'acquérir les bons réflexes sur les allègements TEPA et réduction FILLON, votre délégation régionale organise, le vendredi 16 décembre de 8h30 à 12h30 une formation dispensée par M. Francis MERON et exclusivement réservée aux adhérents **TLF**. [Cliquer ci-contre pour télécharger le bulletin d'inscription](#)

Elections OPTL

Patrick SIMON (DISTRITEC), membre du Conseil professionnel **TLF** Ile-de-France, est élu Président de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans le Transport et la Logistique des régions (OPTL) IDF.

Olivier HOLLANDER, Délégué régional **TLF Nord/Picardie** a été élu Président de l'OPTL Picardie

Elections à l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique en Lorraine (ORT2L)

Frantz EHLACHER, Président honoraire de **TLF**, Président du GIATEL et titulaire du siège Transport au Conseil Economique, Social et Environnemental, est reconduit dans son mandat de Président de l'Observatoire en Lorraine):.

Pierre VIBRAC, Délégué régional **TLF Est**, est élu au Conseil d'Administration de l'Observatoire Lorraine en qualité de représentant du GIATEL (Groupement Interprofessionnel des Activités de Transport et de Logistique en Lorraine).

TLF Pays de Savoie a entamé une action visant à obtenir une clarification de la tarification applicable aux dépannages sur autoroutes, auprès des sociétés, APRR & ATMB, et des prestataires de service concernés. (lettre ci-dessous)



PAYS DE SAVOIE

ATMB

Monsieur Jean-Paul CHAUMONT

Seynod, le 29 septembre 2011

Objet : Tarification / Dépannage des véhicules poids lourds

Monsieur,

Nos adhérents, transporteurs routiers de marchandises, estiment que les dépannages des véhicules type poids lourds sur autoroute sont souvent caractérisés par un déficit d'information sur les conditions de vente et d'un manque de transparence pour la facturation des prestations correspondantes.

Cependant, d'un point de vue réglementaire, concernant l'information des clients professionnels, tout prestataire de services est tenu de communiquer ses conditions générales de vente à tout demandeur de prestations de services qui en fait la demande pour une activité professionnelle. Ces conditions doivent comprendre notamment le barème des prix unitaires et les réductions de prix (C. com. art. L 441-6).

De plus, les dernières évolutions législatives prévoient lorsque le prix d'un service ou d'un type de service ne peut être déterminé « a priori », ou indiqué avec exactitude, le prestataire de services est tenu de communiquer au destinataire qui en fait la demande la méthode de calcul du prix permettant de vérifier ce dernier, ou un devis suffisamment détaillé (C. com. art. L 441-6, II nouveau).

Dans ce contexte, afin de lever toute ambiguïté à ce sujet, par la présente, nous vous demandons de nous communiquer en retour la grille tarifaire appliquée par les dépanneurs de véhicules PL officiant sur le réseau concédé, géré par votre société.

Dans cette attente, restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire ou pour organiser une entrevue, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

ANTENNE TLF PAYS DE SAVOIE – Nicolas BOVERO

14, rue de la Césièrè – ZI Vovray – 74600 SEYNOD

Tél. 04 50 08 13 21 – Fax. 04 50 62 28 92 – e-mail : nbovero@e-tlf.com ; www.e-tlf.com

Antenne de TLF