

2
Perspectives de
développement des
techniques ferroviaires : une
transition vers l'intermodalité

●
Qu'entend-on par train de
fret ?

3
Les particularités techniques
de l'organisation des
transports ferroviaires,
notamment de marchandises :
l'offre de l'entreprise
ferroviaire

4
Infrastructures ferroviaires :
le corridor atlantique

Jacques Coutou
(RFF) devant un
auditoire attentif.

RFF et Fret SNCF rencontrent les transporteurs routiers le fer expliqué à la route

La CERTA a organisé, le 16 septembre 2003, à la Chambre régionale de commerce et d'industrie Aquitaine, une réunion d'information largement ouverte à tous les acteurs du transport sur le thème : les particularités techniques inhérentes à l'organisation des transports ferroviaires, notamment de marchandises.



Ce numéro comporte
un encart de quatre
pages numérotées
A,B,C et D.



Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA :

ADEME • AFT • Banque de France • CCI • CES • CNC • Conseil Régional • CRCI • Douanes • DRAF • DRCE • DRTEFP • DRE • FMB • FNTR • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • OPCA-transports • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UNOSTRA • URSTRA.

Cette réunion avait pour objectif d'apporter des informations aux professionnels et s'inscrivait dans la suite logique :

- de la rencontre organisée par la CERTA en octobre 2002 sur le thème « *fer, mer, route, quelles nouvelles alliances pour le transport de fret?* » ;
- de l'évaluation du programme du Contrat de plan État Région sur la multimodalité en Aquitaine.

Trois interventions étaient inscrites au programme de cette réunion :

- Les caractéristiques des infrastructures ferro-

viaires, les potentialités et les projets immédiats par M. Jacques COUTOU de Réseau Ferré de France, délégation régionale Aquitaine Poitou-Charentes.

- L'offre de l'entreprise ferroviaire par M. Christian BERG de la direction du Fret SNCF de Bordeaux.

- Les perspectives de développement des techniques ferroviaires par M. Pascal RAUD du SETRA au ministère de l'Équipement et des Transports.

Ces interventions ont été suivies d'un débat animé et constructif.

une transition vers l'intermodalité

La mise en œuvre de l'intermodalité du transport de fret suppose la prise en compte de nombreux freins. Un frein essentiel mais invisible est constitué par la demande de transport. Elle est très individualisée et s'exerce dans un cadre concurrentiel. Les freins techniques sont plus évidents. Les vecteurs de transport sont vieillissants (wagons, navires, types de conteneurs). Les infrastructures de transport et les systèmes logistiques restent non communicants, non «intelligents». Enfin ne négligeons pas les freins culturels, il faut constater la faiblesse des partenariats au sein d'un monde des transports assez empirique.

Les actions pour dynamiser l'intermodalité peuvent lever ces freins progressivement: amélioration du parc de wagons, plus courts, plus légers, mise en œuvre de nouvelles caisses mobiles ou conteneurs, introduction de nouvelles normes CEN ou ISO (usage normalisé des NTIC en France) libérant les acteurs des systèmes «propriétaires». Quant aux infrastructures existantes, elles peuvent être améliorées par des aides à la décision et de la communication en temps réel, afin d'anticiper la congestion par exemple.

Il faut constater que les technologies de communication sont arrivées à maturité. Ainsi, par exemple, il n'est pas besoin d'attendre les satellites de Galileo pour disposer de traceurs de fret efficaces, économiques, basés sur la téléphonie mobile afin de renseigner les chargeurs et les logisticiens. L'intermodalité repose sur la confiance, et le tracing du fret en est un aspect important. L'Internet permet enfin de réaliser des communications en masse, ce qui est une nécessité pour le tracing du fret au niveau le plus fin: suivre la caisse, voire la palette. Il est paradoxal de constater que les NTIC ne sont plus à la mode alors qu'elles sont en mesure de fonctionner de manière efficace et économique!

Les wagons type Modalohr, les caboteurs type Karvor, les barges type Romerho seront utiles si les chargeurs savent où se trouve leur fret.

Dans le système ferroviaire, des progrès seront assurés par de nouvelles technologies européennes. Le management des circulations sera amélioré par les projets ERTMS et ETCS (European Rail Traffic Management System, & Train Control System).

Par ailleurs, des systèmes d'aide à la décision peuvent aider à densifier les circulations ferroviaires dès à présent. Si quelques sauts technologique sont nécessaires, ce sera surtout leur mise en service progressive et maîtrisée qui sera efficace.

Des solutions transitoires légères aideront à démarrer le processus. L'essentiel est de créer un climat de confiance en sécurisant et renseignant les clients, en créant de nouveaux partenariats. Le domaine du management de la

Pascal RAUD - SETRA



Du débit sur les infrastructures
Train de fret doublant un chantier de modernisation

© photo Pascal RAUD

connaissance doit être reconsidéré afin de créer de nouveaux usages logistiques plus versatiles, en associant des partenaires inhabituels dans des flux de fret gérés dynamiquement.

Ces expériences devront être protégées par des incubateurs, il est inévitable que les acteurs soient prudents, le démarrage sera progressif. Dans le monde du transport et de la logistique, la confiance dans une nouvelle pratique ne peut s'instaurer que par la preuve de sa pérennité ■

Qu'entend-on par train de fret ?

Un train de fret est caractérisé, entre autres, par :

- SA CATÉGORIE (train entier, lotissement pour les wagons isolés, organisation spéciale...)
- SA LONGUEUR – aujourd'hui, la longueur maximum autorisée est de 750 mètres ;
- SON TONNAGE BRUT (tare des wagons + tonnage utile) – 1 800 tonnes maximum en règle générale, quelques trains entiers à 3 600 tonnes (en double traction) sur la région...
- SON TONNAGE UTILE – (poids des marchandises transportées) suivant la densité des marchandises, peut atteindre 1 200 tonnes, voire dépasser 1 300 tonnes pour un train de céréales dont le tonnage brut est de 1 800 tonnes...
- SA VITESSE LIMITE – suivant sa catégorie, elle est de 100 km/h pour les trains entiers et du lotissement et peut aller jusqu'à 120, 140, 160 km/h (voire 200 km/h) pour les organisations spéciales...
- SON NOMBRE DE WAGONS – il est fonction de la longueur, du tonnage brut maximum...

Mais des facteurs influent sur ces caractéristiques.

- LES INFRASTRUCTURES
 - la voie – la charge maximum à l'essieu plus ou moins importante (en France, au moins 20 tonnes par essieu sur presque tout le réseau, 22,5 tonnes sur les axes les plus

importants) ; les pentes et rampes (au-delà de 10%, le tonnage brut du train est souvent réduit...)

- le gabarit : le gabarit B1 (nécessaire, notamment, à la route roulante alpine) n'est pas aujourd'hui dégagé sur l'axe Tours/Bordeaux/Hendaye...
- L'ENGIN DE TRACTION – diesel ou électrique ; la charge tractable est fonction de la puissance de l'engin ;
- LES WAGONS – aptes ou non aux 22,5 tonnes par essieu, leur longueur, la charge maximale admise...
- LA MARCHANDISE – un train de produits sidérurgiques pourra atteindre le tonnage brut maximum autorisé ; il est clair que cela ne sera pas le cas pour un train d'automobiles neuves même si celui-ci atteint 750 m de long...
- L'IMPACT DU RETOUR À VIDE DES WAGONS – les déplacements de wagons vides allant prendre charge pour un transport conventionnel peuvent être importants : les trains entiers de céréales ou de matériaux de viabilité ont fréquemment 100 % de retour à vide sur notre région ; a contrario les retours à vide sont faibles en rail-route...
- LA QUALITÉ DU SILLON* OFFERT par le gestionnaire d'infrastructure (RFF).

Sillon : capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné (équivalent au créneau dans le transport aérien).

les particularités techniques de l'organisation des transports ferroviaires, notamment de marchandises.

L'offre de l'entreprise ferroviaire

www.fret.sncf.com... une porte ouverte sur Fret SNCF. Vous connaissez www.sncf.com pour vos voyages par train, le 15 octobre 2003, Fret SNCF a mis en ligne un site internet avec deux rubriques principales : l'offre transport et l'espace clients.

Christian BERG - direction de Fret SNCF

Saviez-vous que la vitesse moyenne des trains de fret est de 61 km/h, et qu'il existe des trains de messagerie capables de relier Paris à Orange à 127 km/h de moyenne... ? Connaissez-vous le coût d'une locomotive fret ? entre 2,3 et 2,6 millions d'euros ; le coût d'un wagon ? de 30 000 à plus de 100 000 euros !

« Vous souhaitez raccorder votre entreprise au réseau ferré par une installation terminale embranchée (ITE : il en existe près de 5 000 en France), entreposer vos marchandises, être conseillé sur le chargement d'un wagon... ou simplement obtenir un devis pour le transport d'un envoi par wagon... Fret SNCF met son réseau de vendeurs et ses spécialistes à votre disposition ».

En consultant le site « fret.sncf.com » vous saurez aussi qui fait quoi et qui contacter pour réaliser un transport combiné, en quoi consiste la nouvelle offre « autoroute ferroviaire » entre la France et l'Italie qui est entré en exploitation le 4 novembre 2003.

Le transport de charges unitaires de 25 à plus de 3 000 tonnes...

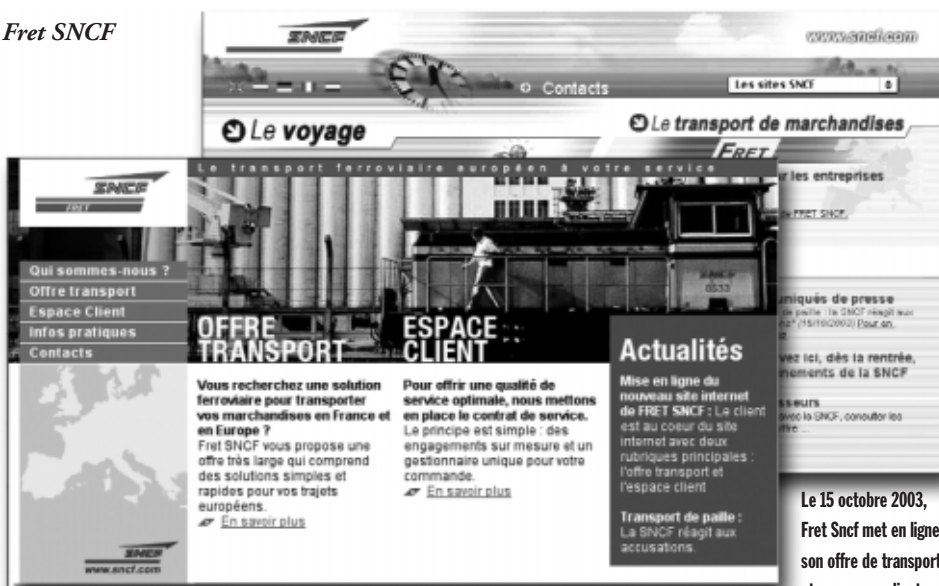
L'acheminement des envois confiés au ferroviaire fait appel, aujourd'hui, à différentes organisations : le train entier ou le lotissement (wagon isolé) pour les transports dits « conventionnel », le train d'axe pour les transports « combinés »

Le transport conventionnel – Le transport massif de site à site par train entier fait partie intégrante de l'organisation logistique des chargeurs, notamment dans le secteur des céréales, de la sidérurgie, des hydrocarbures, de la chimie, des matériaux de construction. Les trains entiers sont, en principe, acheminés sans remaniement en cours de transport.

La référence est le train de 22 à 23 wagons pour 1 200 à 1 300 tonnes de marchandises...

Le transport diffus en wagon isolé est utilisé, par exemple, dans le secteur des produits chimiques, compte tenu du haut degré de sécurité du transport ferroviaire.

Les wagons isolés sont acheminés suivant des plans de transport et transitent par des triages. Un même envoi sera conduit à emprunter successivement différents trains : pour la desserte fine des points de livraison et d'expédition de ou vers les gares principales fret (GPF), des



GPF vers leur triage de rattachement et entre les triages... Un triage, comme celui d'Hourcade, est le poumon ferroviaire de toute une région. Il est souvent point de relais de machines ou de conducteurs pour les trains entiers et peut, comme à Bordeaux accueillir un chantier de transports combinés et demain une plateforme logistique...

Le transport combiné – Le transport combiné associe le mode ferroviaire aux autres modes de transport, route, maritime ou fluvial.

Les conteneurs, caisses mobiles ou semi-remorques sont transférés sur wagons dans des chantiers spécialisés.

Les trains constitués par CNC, Novatrans ou d'autres opérateurs sont acheminés dans le cadre d'organisations spéciales (trains d'axe) circulant régulièrement entre deux plateformes, les envois pouvant, lorsque les volumes entre les points d'expédition et de livraison sont insuffisants, transiter par un point nodal où sont assurés les correspondances entre deux trains d'acheminement (exemple : point nodal Île de France de la CNC).

La commercialisation du transport combiné repose principalement sur les opérateurs dont les principaux sont, en France, CNC, Novatrans... La SNCF est le tractionnaire des trains chargés par ces opérateurs.

Une nouvelle organisation de la production du Fret

De nombreuses démarches sont engagées pour améliorer la qualité de l'offre. En particulier la

SNCF a décidé la mise en œuvre progressive dans les prochains mois d'un nouveau concept, testé avec satisfaction sur le marché de la distribution automobile.

Cette nouvelle organisation s'appuie sur trois entités :

« **Déplacement ferroviaire** », interface entre le client (réception de la commande, engagement, suivi de la réalisation de l'acheminement) et les prestataires internes : « Grand axe » et « Zone locale » ;

« **Grand axe** » qui assemble les ressources nécessaires (sillon, traction...) aux acheminements sur de longues distances. Cinq entités de ce type réparties sur le territoire national gèreront les principaux flux.

« **Zone locale** » qui assure les acheminements terminaux ou sur de courtes distances. Douze zones locales seront créées dont une zone « sud-ouest » qui rayonnera sur l'Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Nous attendons de cette nouvelle organisation :

- une nette amélioration de la qualité du service rendu grâce à une prise en charge des acheminements de bout en bout par une même entité et la responsabilisation de tous les acteurs ;
- une optimisation de l'utilisation des moyens nécessaires et, par la même, un meilleur remplissage des trains et une réduction du nombre de sillons utiles...

Elle nous permettra de prendre auprès des clients des engagements fiables et vérifiables ■

le corridor Atlantique

Réseau Ferré de France est propriétaire du réseau ferré national depuis 1997, et allocataire de la capacité ferroviaire depuis mars 2003. Le réseau ferré en Aquitaine s'étend sur 1600 kilomètres dont plus de la moitié est électrifiée ; il est constitué de lignes à voie unique et de lignes à double voie empruntées majoritairement par des trains de voyageurs et des trains de fret.

Jacques COUTOU, RFF
Aquitaine-Poitou-Charentes

Caractéristiques
des voies et
électrification (RFF
délégation
régionale Aquitaine
Poitou Charentes)

L'espace des trains sur le réseau est conditionné par le système de signalisation existant réparti en deux types : les blocs automatiques et les blocs manuels, équipant respectivement 30 % et 70 % du réseau régional.

Les investissements consentis au titre du volet ferroviaire du contrat de plan État – Région Aquitaine 2000 – 2006 (300 M€) permettront à terme d'améliorer très sensiblement les performances du réseau, en particulier à l'entrée nord de Bordeaux.

La mise en service prochaine de la ligne à grande vitesse (LGV SEA) entre Tours et Bordeaux, et du projet de LGV dénommé « Y basque » en Espagne, nécessitera à terme d'améliorer très sensiblement les temps de parcours et l'écoulement du trafic voyageurs et fret entre Bordeaux et la frontière espagnole : ces améliorations et développements seront définis à l'issue des études du « Corridor Atlantique » réalisées au titre du présent contrat de plan, dont les résultats sont attendus à l'automne 2005.

Elles porteront notamment sur le complexe d'Hendaye – Irun.



Cité administrative
rue Jules Ferry
Boîte 55
33090 Bordeaux CEDEX
Tél.: 05 56 24 80 80
Fax: 05 56 24 47 24
DRE-Aquitaine
@equipement. gov. fr



Cellule Économique Régionale
des Transports d'Aquitaine
185, cours du Médoc 33000 BORDEAUX

CONSEIL REGIONAL



AQUITAINE
Email : cra@cr-aquitaine.fr

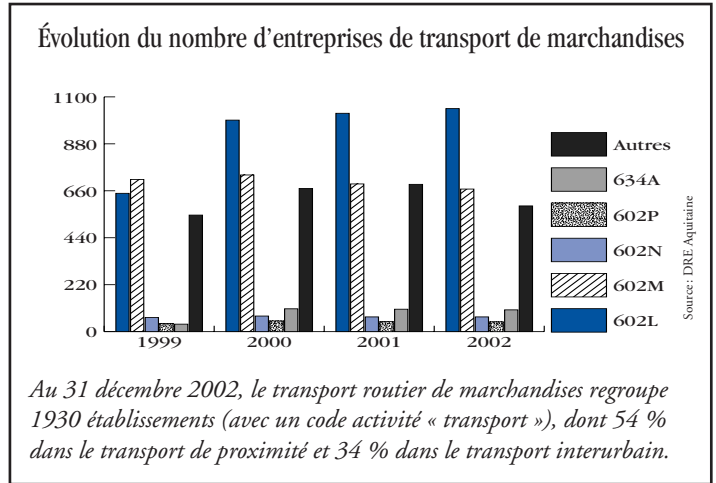
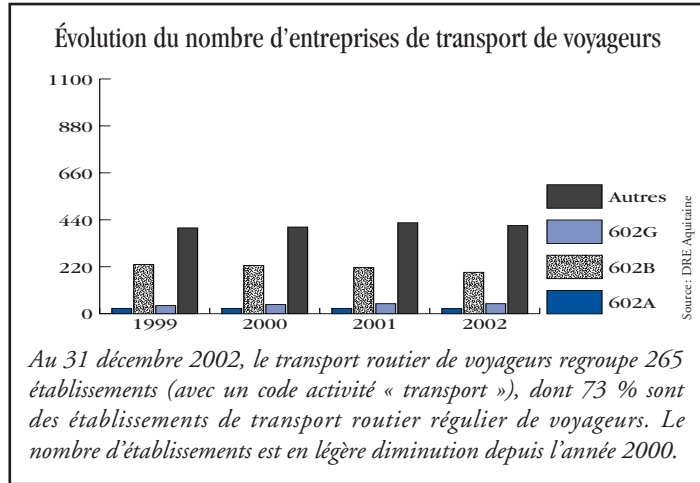
Cette lettre
a été
imprimée
à 5 500
exemplaires

Les entreprises de transport routier

Au 31 décembre 2002, la région Aquitaine regroupe 2 227 entreprises de transport (toutes activités confondues), dont 86,7 % dans le transport de marchandises, 1,4 % dans les activités auxiliaires du transport et 11,9 % dans le transport routier de voyageurs.

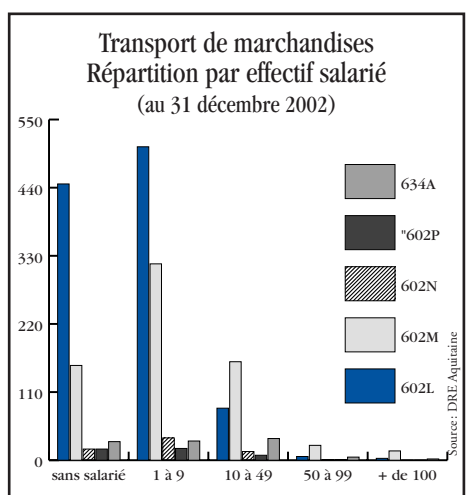
3 377 entreprises sont inscrites aux différents registres (transporteurs et loueurs, voyageurs et commissionnaires de transport), mais 34 % n'ont pas un code d'activité « transport » et exercent par conséquent cette activité à titre secondaire ou accessoire.

Le nombre d'entreprises qui avait fortement augmenté en 2000, en partie en raison de l'inscription au registre des transporteurs des entreprises exploitant avec des véhicules d'un poids maximal autorisé inférieur à 3,5 tonnes, a amorcé un recul en 2001 qui se confirme en 2002.

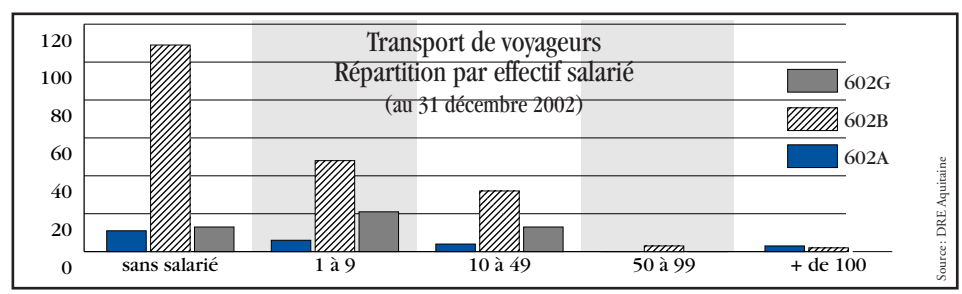


Répartition par effectif salarié

Au 31 décembre 2002, dans le transport routier, près de 81 % des entreprises disposent de moins de 9 salariés, et seulement 1,12 % ont plus de 100 salariés.



Le transport routier de marchandises de proximité (602L) regroupe 1 045 entreprises dont une forte proportion, 43 % est constituée d'entreprises sans salarié et 48 % d'entreprises de 1 à 9 salariés.
Dans le transport interurbain (602M), le nombre d'entreprises de 10 à 49 salariés est plus important que celui des entreprises sans salarié.
Dans le déménagement, une partie importante des établissements comprend peu de salariés



(52 % entre 1 et 9 salariés) mais leur part diminue. Les entreprises de 10 à 49 salariés progressent le plus.
Dans la location de camions avec conducteurs, le nombre d'entreprises sans salarié est stable depuis trois ans, de même que celui des établissements de 1 à 9 salariés, tandis qu'on assiste à une diminution des entreprises de 10 à 49 salariés.
Contrairement aux autres activités, la messagerie fret express, comprend une proportion à peu près équivalente d'entreprises sans salarié, d'entreprises de 1 à 9 salariés, et d'entreprises de 10 à 49 salariés.
78 % des entreprises de transport routier de transport de voyageurs ont moins de 9 salariés, et 50 % n'ont aucun salarié.

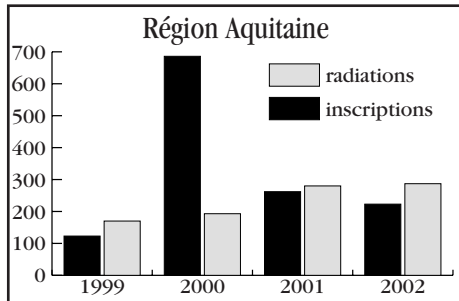
Dans le transport routier régulier de voyageurs (602B), plus d'une entreprise sur deux ne dispose d'aucun salarié.

Codes d'activité "transport"	
Transport routier de marchandises (TRM)	voyageurs ;
602L : transport routier de marchandises de proximité ;	602B : Transport routier régulier de voyageurs ;
602M : transport routier de marchandises interurbain ;	602G : Autres transports routiers de voyageurs.
602N : déménagements ;	Autres
602P : location de camions avec conducteurs ;	Entreprises inscrites aux différents registres (transporteurs, voyageurs, commissionnaires), mais qui n'ont pas un code d'activité « transport » et exercent par conséquent cette activité à titre secondaire ou accessoire.
634A : messagerie-fret express.	
Transport routier de voyageurs (TRV)	
602A : Transport urbain de	

Créations et radiations d'entreprises de transport

Les créations d'entreprises suivent généralement les évolutions de l'activité économique et de la conjoncture, mais elles peuvent être aussi influencées par les changements de réglementation.

Transport routier de marchandises



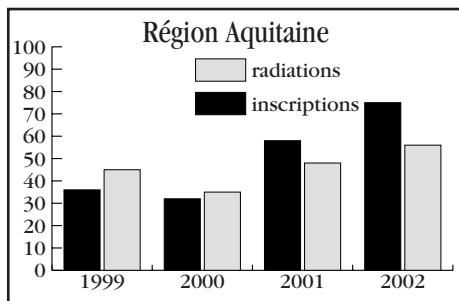
Départements	1999		2000		2001		2002	
	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations
Dordogne	12	26	103	20	24	19	31	20
Gironde	54	48	363	77	127	149	92	115
Landes	18	20	61	23	25	19	28	22
Lot-&-Garonne	17	33	60	32	29	36	26	30
Hautes-Pyrénées	22	43	99	41	57	57	46	100
AQUITAINE	123	170	686	193	262	280	223	287

Le pic enregistré en 2000 correspond à l'obligation par les entreprises n'utilisant que des véhicules de moins de 3,5 tonnes d'être inscrites au

registre des transporteurs et des loueurs. Les créations d'entreprises comprennent les créations pures, les reprises (changement de propriétaire) et

les réactivations. Sauf pour l'année 2000, le nombre de radiations est souvent supérieur à celui des créations.

Transport routier de voyageurs



Départements	1999		2000		2001		2002	
	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations	Inscriptions	Radiations
Dordogne	7	8	5	9	5	16	13	9
Gironde	10	15	9	1	18	13	14	3
Landes	2	16	2	3	6	4	27	8
Lot-&-Garonne	2	0	6	17	0	3	7	0
Hautes-Pyrénées	12	6	10	5	29	12	14	36
AQUITAINE	36	45	32	35	58	48	75	56

Le registre des transports routiers de voyageurs de la région Aquitaine n'évolue pas de manière significative.

Pour les années 1999 et 2000, le nombre de radiations est supérieur à celui des inscriptions en raison d'une mise à jour du registre. La ten-

dance s'inverse au niveau régional en 2001, même s'il y a disparité selon les départements, et se confirme en 2002.

entreprises de déménagement

contrat de déménagement = contrat de transport

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, en modifiant l'article 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, a assimilé les opérations de transports effectuées dans le cadre d'un déménagement à des transports de marchandises. Elle a également inclus les déménageurs dans l'article 8 de la LOTI qui traite de l'exercice de la profession et des contrats type.

Le contrat de transport est régi par le Code de commerce (article L.133-1 à L.133-7) qui fixe les principes de responsabilité, les clauses d'exonération, le délai pour agir, les formalités de constatation des manquants et avaries.

Désormais, les déménageurs pourront donc bénéficier de plein droit de la forclusion de

l'article L.133-3 et de la prescription annale de l'article L.133-6.

Par ailleurs, la loi Gayssot du 6 février 1998 a par son article 10 modifié l'article L.132-8 du Code de commerce et ainsi permis au voiturier (terme juridique signifiant le transporteur) de pouvoir exercer l'action directe en cas de non-paiement des prestations.

Le déménageur, voiturier quand sa part transport est prépondérante, peut donc exercer l'action directe. Même si en pratique, dans ces transports, les qualités d'expéditeur et de destinataire se cumulent, ce recours peut être utilisé quand intervient un commissionnaire.

Contact

Gilberte Gimbert – 05 57 57 41 92
gilberte.gimbert@equipement.gouv.fr

Forclusion – À défaut d'envoi d'une protestation motivée dans les trois jours suivant le lendemain de la livraison (par lettre recommandée ou exploit d'huissier), l'action contre le transporteur est irrémédiablement éteinte. Toutefois, les juges admettent que les réserves du destinataire, acceptées même tacitement par le transporteur, empêchent le jeu de cette forclusion.

Prescription annale – L'action contre le transporteur se prescrit par un an à compter de la livraison ou du jour où elle aurait dû intervenir. Cette prescription s'interrompt par une citation en justice, ou commandement ou une saisie ouvrant un nouveau délai annal. Elle est également suspendue en cas d'impossibilité d'agir ou report amiable accordé par l'adversaire.

poids lourds, autobus et autocars

obligation du port de la ceinture de sécurité

Cette obligation a été rendue effective par les décrets 2003-440 du 14 mai 2003 et 2003-637 du 9 juillet 2003.

Le Code de la route a été ainsi modifié:

Article R. 412-1. I. – « En circulation, tout conducteur ou passager d'un véhicule à moteur doit porter une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé... »

Article R.412-2.I. – « En circulation, tout

conducteur d'un véhicule à moteur dont les sièges sont équipés de ceinture [...] et dont le nombre de places assises, y compris celle du conducteur, n'excède pas neuf doit s'assurer que les passagers âgés de moins de treize ans qu'il transporte sont maintenus soit par un système homologué de retenue pour enfant, soit par une ceinture de sécurité... »

Une fiche d'information relative au port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de

transports en commun de personnes a été rédigée par la Direction de la sécurité et de la circulation routière. Vous pouvez vous la procurer auprès de l'Observation Sociale des Transports.

Contact

Gilberte Gimbert – 05 57 57 41 92
gilberte.gimbert@equipement.gouv.fr

lettre de voiture

transport de petits colis

L'arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises prévoit, dans son article 5 que, dans le cas d'une opération de transport pour le compte d'expéditeurs ou de destinataires multiples, il peut être établi:

♦ une seule lettre de voiture comportant les renseignements suivants:

- date de son établissement;

- nom, adresse et numéro SIREN ou numéro d'identification intracommunautaire du transporteur;
- date et heure de la première prise en charge de la marchandise.

♦ accompagnée d'un ou d'état(s) récapitulatif(s) comportant, pour chaque lot ou colis transporté lors de cette opération, les renseignements suivants:

- nature et quantité ou poids ou volume de

la marchandise;

- nom de l'expéditeur ou du remettant;
- adresse complète du lieu de chargement,
- nom du destinataire;
- adresse complète du lieu de déchargement.

L'état récapitulatif peut être produit dans les trois jours francs suivant un contrôle.

Contact

Véronique Michel – 05 57 57 41 70
veronique-s.michel@equipement.gouv.fr

Code de la route • autocars & autobus

la France passe aux grandes longueurs

La longueur maximale des véhicules de transport de voyageurs (autocars ou autobus) est désormais dissociée de celle appliquée aux véhicules de transport de marchandises.

Jusqu'à cette année, tous les véhicules rigides étaient en effet soumis à la même limite de longueur, à savoir 12 mètres pour un véhicule

à moteur et 18 mètres pour un ensemble de véhicules.

Le décret n° 2003-468 du 28 mai 2003 modifiant l'article R. 3112-11 précise en effet que:

- la longueur des autobus ou autocars à deux essieux peut atteindre 13,50 m et celle des autobus ou autocars à plus de deux essieux 15 mètres;

- la longueur d'un ensemble formé par un autobus ou un autocar et sa remorque peut atteindre 18,75 m.

Contact

Gilberte Gimbert – 05 57 57 41 92
gilberte.gimbert@equipement.gouv.fr

lutte contre l'insécurité routière et les distorsions de concurrence

les parquets de Dax, Mont-de-Marsan et la DRE Aquitaine unissent leurs forces

Pour lutter plus efficacement contre l'insécurité routière et les distorsions de concurrence constatées dans le secteur des transports routiers de voyageurs et de marchandises, les Parquets des Tribunaux de Grande Instance de Mont-de-Marsan et de Dax et la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine ont décidé d'unir leurs forces en signant une convention de partenariat.

Les objectifs de cette convention sont multiples, et visent à:

- mieux diriger les affaires pénales « transport »;
- améliorer la rapidité de traitement des affaires;

- améliorer le taux de répression;
- simplifier les procédures pénales;
- alléger la charge des tribunaux,
- être mieux informé des suites données aux affaires;
- mieux connaître les objectifs, les métiers et les actions de contrôle.

Le point phare de ces conventions consiste à forfaitiser le montant des amendes en fonction de la gravité des infractions et de leur répétition, en privilégiant la procédure de l'ordonnance pénale dont la proposition sera directement établie par la DRE.

Un barème forfaitaire allant de 11 à 800 euros a ainsi été établi pour près de 400 contraventions spécifiques au transport routier. Les ordonnances pénales préparées par les Contrôleurs des transports terrestres, remplacent les avis judiciaires précédemment établis.

Les conventions ont été signées le 2 juillet dernier avec le parquet de Dax et le 3 juillet avec le parquet de Mont-de-Marsan.

Contact

Véronique Michel – 05 57 57 41 70
veronique-s.michel@equipement.gouv.fr

rappel sur l'honorabilité professionnelle

La condition d'honorabilité professionnelle doit être satisfaite par chacune des personnes suivantes :

- le commerçant chef d'entreprise individuelle;
- les associés et les gérants des sociétés en nom collectif;
- les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite;
- les gérants des sociétés à responsabilité limitée;
- le président du conseil d'administration ou les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes;
- le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées;
- la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport et qui doit répondre à la condition

de capacité professionnelle.

La condition d'honorabilité n'est pas remplie en cas :

- d'une condamnation prononcée par une juridiction française et inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire des personnes précitées ou par une juridiction étrangère et inscrite dans un document équivalent, entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle (Code du Commerce : loi n° 47-1635 du 30 août 1947 : condamnation définitive pour vol, escroquerie, abus de confiance, recel...);
- de plus d'une condamnation mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un ou l'autre des délits décrits dans les tableaux ci-dessous.

Code de la Route
L1 Conduite en état d'ivresse;
L2 Délit de fuite;
L4 Refus d'obtempérer;
L7 Entrave à la circulation;
L9 Défaut d'immatriculation du véhicule;
L9-1 Modification du dispositif de limitation de vitesse d'un véhicule de transport routier;
L12 Condamnation pour conduite sans permis de conduire;
L19 Conduite malgré un retrait du permis de conduire.

Loi de Finances n° 52-401 du 14.IV.1952 – 25II
Exercice de l'activité de transporteur sans inscription au registre;
Exercice de l'activité de loueur sans inscription au registre;
Utilisation d'un titre de transport, périmé, suspendu ou déclaré perdu;
Refus d'exécuter une sanction administrative
Obstacle au contrôle;
Fausses déclarations (inscription au registre, délivrance de titres).

Ordonnance n° 58-1310 du 23.XII.1958 modifiée 3 et 3bis
• Falsification des documents de contrôle des conditions de travail;
• Emploi irrégulier du dispositif destiné au contrôle des conditions de travail;
• Détérioration du dispositif destiné au contrôle des conditions de travail;
• Obstacle au contrôle des conditions de travail.

Code du Travail
L125-1 – Fourniture illégale de main d'œuvre à but lucratif (marchandage);
L125-3 – Prêt de main d'œuvre à but lucratif hors du cadre légal du travail temporaire;
L324-9 – Recours au service d'une personne exerçant un travail dissimulé;
L324-10 – Exécution d'un travail dissimulé;
L341-6 – Emploi d'un étranger non muni d'une autorisation de travail salarié.

Loi n° 75-633 du 15.VII.1975
Article 24
Élimination des déchets et récupération des matériaux.

Loi n° 75-1335 du 31.XII.1975
Article 4

- Transport routier de matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé;

- Transport routier de matières dangereuses à l'aide de matériel n'ayant pas satisfait aux épreuves et visites obligatoires;
- Circulation de véhicules soumis à signalisation de matières dangereuses sur une voie interdite en permanence au transport de matières dangereuses;
- Stationnement de véhi-

cule soumis à signalisation de matières dangereuses sur une voie interdite en permanence au transport de matières dangereuses.
Article 5
Responsabilité des dirigeants d'une entreprise impliquée par l'article 4.

Loi n° 92-1445 du 31.XII.1992
Article 3
Rémunération de transport routier de marchandises à un prix ne couvrant pas les charges légales.

Loi n° 95-96 du 1^{er}.II.1995
Article 23-1
Prix anormalement bas ne couvrant pas les charges réelles.

Bulletin n° 2 du casier judiciaire :

Pour prendre connaissance du bulletin n° 2, il convient de s'adresser directement au Procureur de la République. La personne qui doit justifier de son honorabilité professionnelle dispose du droit de demander à la juridiction judiciaire de faire retirer du bulletin n° 2 de son casier judiciaire

l'inscription des condamnations litigieuses (il n'appartient pas à l'administration de se prononcer sur l'effacement des condamnations portées sur le bulletin n° 2 du casier judiciaire).

Contact

Jean-François ELION – 05 57 57 41 62
jean-françois.elion@equipement.gouv.fr

BRÈVES

Régulation de la circulation des poids lourds sur l'axe nord sud en Gironde

Les véhicules affectés au transport de marchandises d'un poids total en charge supérieur à 12 tonnes ne peuvent plus effectuer des dépassements partiellement ou totalement suivant les itinéraires, et leur vitesse est limitée sur une section présentant une forte pente. La « Lettre de la sécurité routière » n° 52 détaille les dispositions mises en œuvre par l'arrêté du Préfet de la région Aquitaine du 31 juillet 2003.

Mouvements de personnel à la Division Régulation des Transports Routiers de la DRE Aquitaine

Le 1^{er} septembre 2003, arrivée de nouveaux agents :

M^{me} Véronique MICHEL est responsable de l'unité Contrôle; antérieurement affectée à la sous-direction du travail et des affaires sociales participant aux négociations des conventions collectives à la DTT, elle succède à M. Francis GOURIO désormais en charge du contrôle à la DRE Île de France.

M^{me} Maryline BALASTEGUI, contrôleur des transports terrestres, renforce l'équipe des contrôleurs de l'antenne de Bayonne; elle exerçait ses compétences en DRE Champagne-Ardenne.

M. Denis BERNARD, contrôleur des transports terrestres, est affecté à l'antenne d'Agen; il était précédemment affecté à la DRE Midi-Pyrénées.

M^{me} Michèle GIRY est affectée comme contrôleur des transports terrestres stagiaire à Bordeaux.

M. Éric TRAINA, contrôleur des transports terrestres, est affecté à Bordeaux, il était précédemment affecté en DRE Centre.

● Le 1^{er} décembre 2003, **M. Jean OYARZABAL** succédera à **M. Michel BLANCHARD** comme chef de la division Régulation des Transports Routiers. M. OYARZABAL est actuellement responsable du service Gestion de la route au sein de la DDE de la Gironde. M. BLANCHARD prendra la fonction de Secrétaire général de la DDE de la Gironde et de la DRE Aquitaine.