

## Limiteur de vitesse

# Vitesse limitée à 90 km/h maximum pour les PL entre 3,5 et 12 tonnes



La directive 2002/85/CE relative à l'installation et à l'utilisation dans la communauté européenne de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur, prévoit notamment que les véhicules de transport de marchandises dont le poids maximal autorisé est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes devront être équipés d'un limiteur de vitesse de telle manière que leur vitesse ne puisse pas dépasser 90 km/h.

Voici les dispositions d'application :

Cette directive est applicable à compter du

1<sup>er</sup> janvier 2005 aux véhicules immatriculés à partir de cette même date.

Pour les véhicules immatriculés avant cette date, l'obligation est différée au 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour ceux effectuant des transports internationaux et au 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour ceux effectuant exclusivement des transports nationaux.

Contact

Yann RABIER

05 57 57 41 92

yann.rabier@equipement.gouv.fr

## Sommaire

2 Plates-formes rail-route : fermeture de six petits chantiers dont Pau et Angoulême. Pour quelles causes ?

3 & 4 Les entreprises de transports routiers en Aquitaine : étude de leur typologie.

5 Plates-formes rail-route (suite de la page 2)

• Plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandise.

6 Bilan semestriel de l'activité des contrôleurs des transports terrestres en Aquitaine.

• Brèves

## La nouvelle loi sur la formation professionnelle continue

# quels changements pour votre entreprise ?

Votée le 4 mai 2004, cette loi va réformer en profondeur la pratique de la formation continue. Salariés et employeurs seront désormais beaucoup plus impliqués. Voici les principales innovations :

• Tous les salariés, quelles que soient la taille et l'activité de leur entreprise, bénéficieront d'un **DROIT INDIVIDUEL À LA FORMATION**.

Certaines formations pourront être réalisées *bors temps de travail* moyennant le versement d'une *allocation de formation*. Les accords de branche, en cours de négociation dans les différents secteurs professionnels, devront préciser les formations prioritaires et les moyens de financement. Les premières demandes pourront intervenir un an et un jour après la promulgation de la loi, soit le 5 mai 2005.

• Le **PLAN DE FORMATION** devra désormais traduire la distinction entre trois types d'actions : *les actions d'adaptation au poste de travail, les actions de développement des compétences et les actions liées à l'évolution des emplois ou qui participent au maintien dans l'emploi*.

Les responsables d'entreprises devront donc conduire une étude approfondie pour préparer leur plan de

formation pour l'année 2005.

• **L'ALTERNANCE** : à compter du 16 novembre 2004, les contrats de qualification, d'adaptation et d'orientation disparaîtront et seront remplacés par *les contrats de professionnalisation*. Les accords de branche devront en préciser le cadre et les orientations.

Ces mesures s'accompagneront d'une *augmentation du taux des contributions obligatoires des entreprises à la formation continue* dues au titre de l'année 2004 (à verser avant le 28 février 2005).

### L'OPCA TRANSPORTS,

#### VOTRE PARTENAIRE...

Vous souhaitez des informations complémentaires ou rencontrer un conseiller ?

Vous pouvez contacter notre délégation régionale au 05 56 20 00 99 : demander Chantal MARMION ou Marie-Pierre FEYSAGUET.

Vous pouvez aussi consulter notre site internet : [www.opca-transports.com](http://www.opca-transports.com)

Fermeture de certaines plates-formes rail-route : pour quelles causes ?

# Fermeture de six petits chantiers CNC dont Pau et Angoulême

Les directions régionales de l'Équipement concernées ont confié aux bureaux d'études ACT Consultants de Paris et Jonction d'Aix-en-Provence le soin de réaliser un audit de ces fermetures.

**E**n mars 2001, le chantier de transport combiné de la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) de Pau a fermé. Cette fermeture s'est faite au moment où Novotrans ouvrait le nouveau chantier de Bayonne-Mouguerre.

Elle a été accompagnée par la fermeture de cinq autres petits chantiers : Amiens, Limoges, Angers, Le Mans, Angoulême. L'étude confiée à ACT Consultants et Jonction visait à comprendre les causes de la fermeture des chantiers et à examiner les conditions de reprise ou de transfert de cette activité sur des chantiers voisins. Il en ressort que les éléments principaux

ayant conduit à la fermeture des chantiers sont les suivants :

- une rentabilité insuffisante liée à un manque de trafic ;
- des coûts en augmentation, et une baisse des prix liée à une concurrence routière très flexible ;
- une offre peu adaptée en terme d'horaires et de fiabilité ;
- la concentration de l'essentiel de l'activité sur un trop petit nombre de clients : la disparition de l'un d'eux compromet la rentabilité de l'ensemble.

Cinq régions sont touchées : Pays de la Loire, Picardie, Poitou-Charentes, Limousin et Aquitaine.

## Le chantier de PAU

Le chantier a ouvert en 1969 ; il a fermé en mars 2001 lorsque NOVATRANS a transféré à Bayonne-Mouguerre les activités qu'elle confiait à CNC Pau.

Sa surface de 8 000 m<sup>2</sup> en centre ville – proche de la gare – offrait une bonne accessibilité ferroviaire sur la ligne Toulouse Bayonne.

Cependant, son accessibilité routière était difficile compte tenu de la proximité du centre ville. CNC proposait une desserte par jour pour Bordeaux, et une autre vers Dax et Valenton.

Son trafic était de 10 700 envois en 1998, soit une moyenne journalière de 43 conteneurs ou



caisses, pour passer à 9 765 envois en 1999 (moyenne journalière de 39 conteneurs ou caisses) et à 8 156 en 2000 (moyenne journalière de 33 conteneurs ou caisses).

### Quelles furent les raisons de la fermeture ?

- la création d'un chantier NOVATRANS bien localisé à Bayonne-Mouguerre (110 km) et le départ de NOVATRANS ;

### Qu'est-ce que le transport combiné ?

Le transport combiné associe pour le transport de conteneurs maritimes ou de caisses mobiles (voire de semi-remorques sans le tracteur), le rail sur la distance la plus importante d'un parcours, et la route pour les dessertes terminales aux deux extrémités. Il permet de bénéficier des atouts du rail et de la souplesse de la route.

Le transport combiné représente le quart du trafic de la SNCF. En 2003, il a totalisé 11 milliards de tonnes kilomètres, soit environ 900 000 wagons acheminés par près de 1 500 trains par semaine. Cela équivaut à 1,3 million de camions par an.

- les clients de NOVATRANS l'ont suivi à Bayonne où son offre était meilleure en terme d'horaire et de situation géographique sur l'axe nord sud atlantique.
- les charges d'exploitation sont alors devenues trop lourdes pour un opérateur seul.
- les clients CNC se sont reportés en partie sur les chantiers les plus proches Hendaye, Bordeaux-Hourcade et Toulouse-Saint Jory.

### Quelles perspectives ?

Il n'y a pas lieu d'espérer une réouverture de ce site en milieu urbain.

Tout au plus, un nouveau chantier pourrait être envisagé en cas de création d'une zone logistique près de Pau à Lescar ou dans le secteur de Lacq.

## Le chantier d'ANGOULÊME

Ce chantier a ouvert en 1976 ; il a fermé en janvier 2002.

### Quelles furent les raisons de la fermeture ?

- l'insuffisance de trafic, notamment après l'ouverture de Bordeaux-Hourcade ;
- les charges d'exploitation sont devenues trop lourdes.

### Quelles perspectives ?

Si la zone logistique de Rouillet – à 10 km au sud d'Angoulême – se met en place, un chantier de transport combiné pourrait y être implanté. Le site serait embranché sur la voie ferrée Saintes-Cognac-Angoulême.

## Éléments de bilan

Voici trois explications possibles pour la fermeture de ces deux sites : le manque de compétitivité face à la route, les évolutions organisationnelles des opérateurs et l'évolution de la dynamique économique.

# Étude sur la typologie des entreprises

La direction régionale de l'Équipement en Aquitaine, par l'intermédiaire de KPMG, a réalisé une étude sur la typologie des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs en Aquitaine auprès d'un échantillon représentatif de 1011 entreprises.

**A**u travers de cette étude, la direction régionale de l'Équipement a cherché à établir un panorama des entreprises de transport dans leurs principales composantes, et à posséder une véritable base de données fiable et exploitable destinées à améliorer la connaissance de l'ensemble du secteur du transport.

## Pour le transport de marchandises

L'activité est portée par des PME "indépendantes".

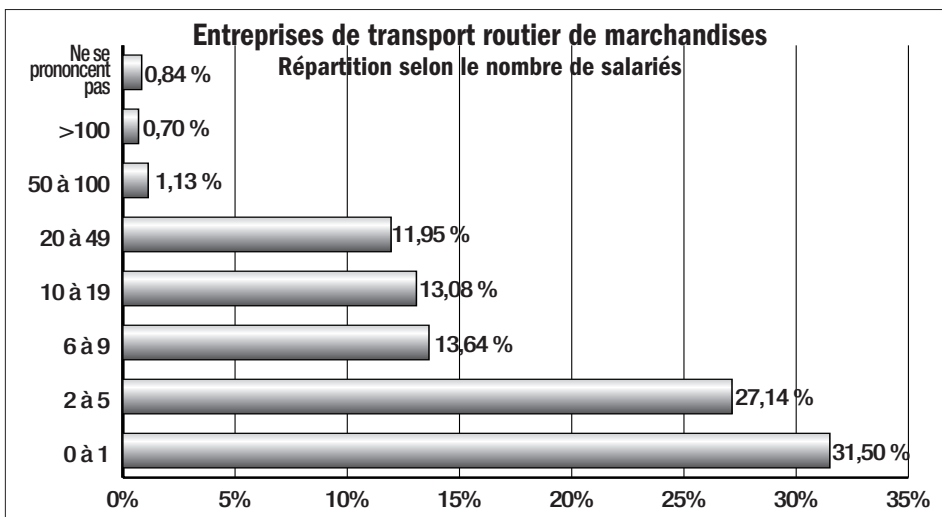
- Plus de 85 % des entreprises interrogées ont une taille inférieure à 20 personnes ;
- Prédominance des micro-entreprises de transport de 0 et 1 salarié représentant 31,5 % du total des entreprises, soit quasiment une entreprise sur trois.
- 95 % des PME fortement représentées dans l'étude se considèrent comme indépendantes, aussi bien par l'absence de liens capitalistiques que par l'absence de liens de subordination avec une structure décisionnelle.

Les effectifs sont concentrés sur les postes de chauffeurs.

- Les chauffeurs représentent la part la plus importante des salariés, avec une moyenne de 2,75 salariés roulants "grands routiers" et 2,77 salariés roulants "courte distance" par entreprise.
- La part des effectifs liés aux fonctions support tend cependant à augmenter (expertise en qualité – gestion – administration – maintenance) du fait de l'évolution coercitive :
  - de la réglementation européenne;
  - des exigences renforcées des donneurs d'ordre;
  - d'un objectif stratégique d'intégrer le transfert des fonctions des donneurs d'ordre vers leurs fournisseurs.

Il existe un fort ancrage dans l'activité régionale.

- Malgré la proximité de la péninsule ibérique et l'existence de grands axes autoroutiers internationaux en Aquitaine, les trajets réalisés pour assurer les besoins de transport sont en majorité intra-régionaux, voire locaux.
- Le marché du transport en Aquitaine fonctionne à deux vitesses : d'un côté les PME qui réalisent des opérations de transport au niveau local, voire régional; de l'autre, les entreprises françaises et étrangères (notamment ibériques) qui assurent le transport de marchandises sur



les lignes nationales et internationales les plus demandées, et qui proposent une offre à un prix compétitif dans cet univers concurrentiel.

- Les trajets à destinations locales et régionales représentent 68 % du CA des entreprises de transport en Aquitaine.
- La typologie des marchandises transportées et des secteurs d'activité clients des entreprises de transport est fortement corrélée aux forces de développement économique de la région Aquitaine, que sont bien évidemment les secteurs du BTP - construction, de l'agriculture, de l'agroalimentaire, des industries manufacturières, et des commerces de gros et de détail.

Une intégration peu marquée de la logistique et des nouvelles technologies.

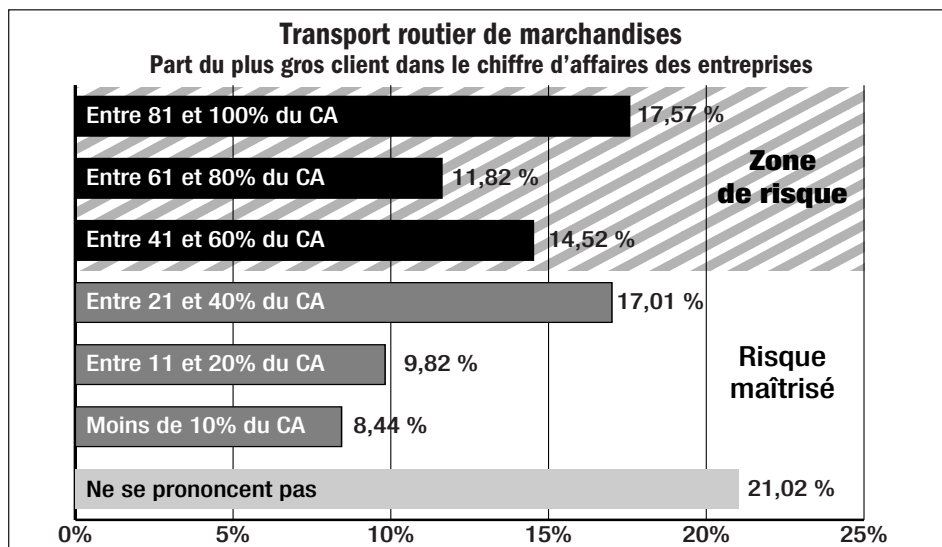
- 8 % des entreprises de transport réalisent une activité de logistique en plus de leur activité

de transport et leur capacité de stockage moyenne est de 2803 m<sup>2</sup>.

- Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) sont aujourd'hui moyennement intégrées dans les entreprises de transport en Aquitaine. Moins de 24 % disposent d'une adresse électronique permettant d'échanger des courriers, et seulement 4 % d'un site internet de présentation de leurs sociétés.

Un risque "client" significatif

- Un des ratios utilisés pour identifier un risque lié à l'exploitation est celui de la part du chiffre d'affaires du plus gros client rapporté au chiffre d'affaires total de l'entreprise.
- Lorsque ce ratio dépasse le seuil des 40 %, l'entreprise subit un risque d'exploitation important, une mauvaise situation financière du



client ou un retournement de conjoncture pouvant lui être fatal.

- Près de la moitié des entreprises de transport en Aquitaine (43.71 %) subit une dépendance forte de son activité avec un client unique, et est donc d'autant plus fragile en cas de retournement de conjoncture, ou de rupture de contrat.

### Pour le transport de voyageurs

Une activité transport portée par les PME "indépendantes" et les collectivités locales.

- Tout comme le transport routier de marchandises, le transport routier de voyageurs est marqué par deux typologies d'acteurs :
  - les PME "indépendantes".
  - les collectivités locales assurant le transport scolaire, sous forme de régie.
- Les PME de moins de 10 salariés représentent la majorité des acteurs et près de 76,6 % des entreprises de transport de voyageurs en Aquitaine.

Une activité structurée par la demande de transports scolaires.

- La nécessité d'assurer un service public de transport de voyageurs, et notamment scolaires, au sein des zones urbaines et rurales de la Région fait que les transports scolaires représentent plus de 66 % du chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de voyageurs en Aquitaine.
- Le transport scolaire est souvent assuré en propre par la commune ou la communauté de communes, sous forme de régie.

Ainsi, les deux codes NAF majoritaires des entreprises interrogées font apparaître une présence forte des entreprises de transport routier de voyageurs, mais également des collectivités publiques, comme le montre le graphique ci-contre.

Des effectifs concentrés sur les postes de chauffeurs.

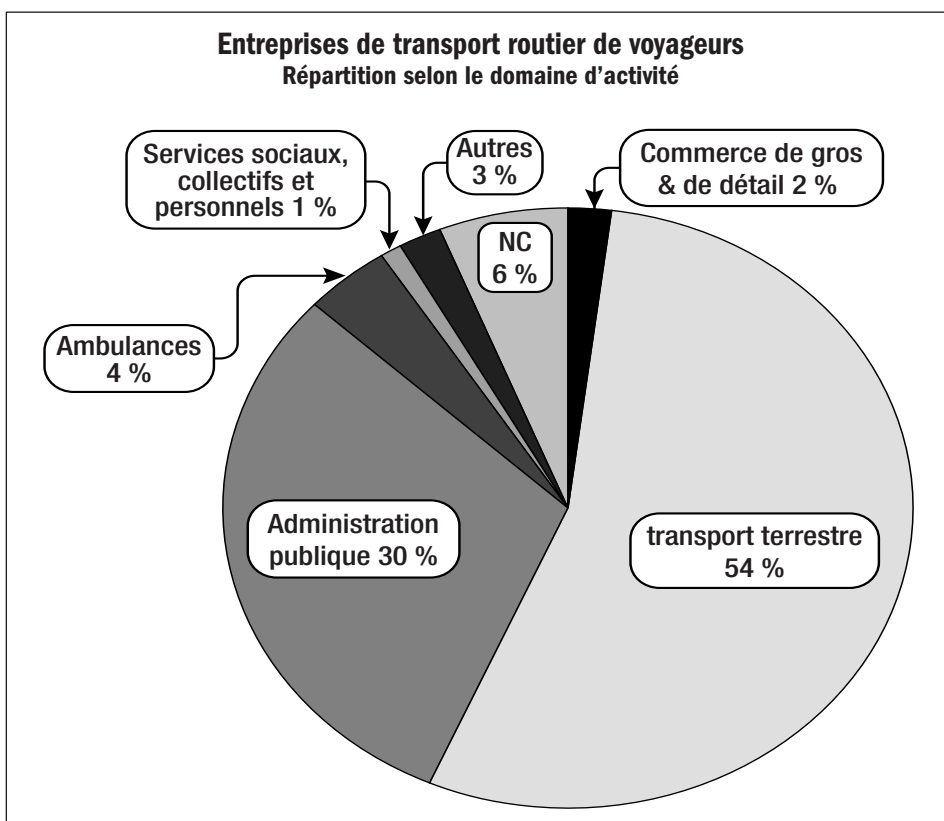
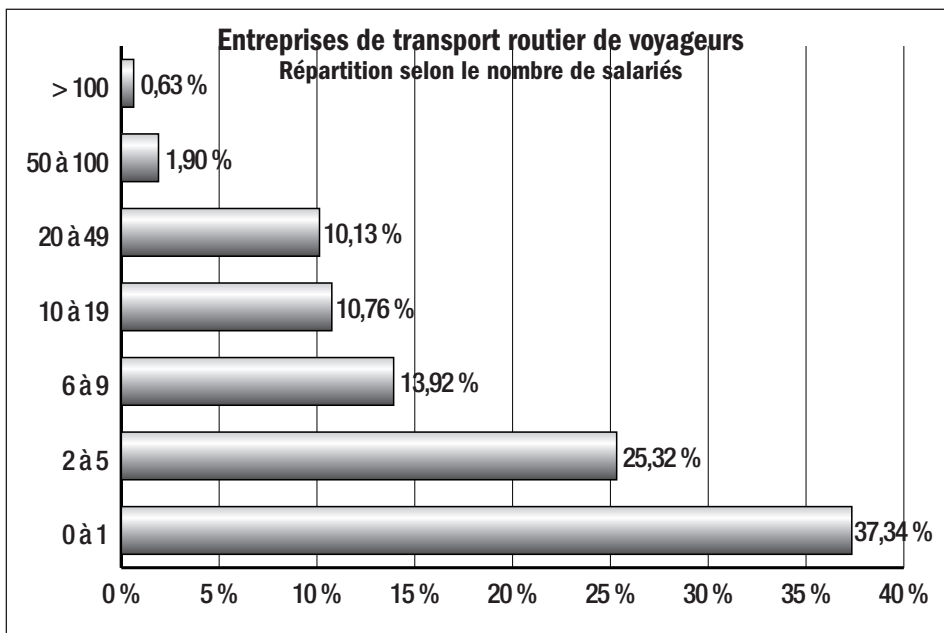
- Les effectifs des entreprises de transport de voyageurs se répartissent en priorité sur les chauffeurs, avec une équipe de 6,56 en moyenne par entreprise, puis les mécaniciens (0,54), les gestionnaires (1,08), et la direction (0,41).
- La typologie des contrats des chauffeurs se répartit de manière quasi équivalente entre temps plein et temps partiel.

Une intégration peu marquée des nouvelles technologies.

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), notamment les échanges de courriers électroniques, et la promotion des organismes via les sites vitrines ne représentent respectivement que 24,61 % et 1,36 %.

### Conclusions

- L'étude fait ressortir le manque de compétitivité des entreprises de transport routier de



marchandises et de voyageurs d'Aquitaine pour augmenter leurs parts de marché sur les grands axes routiers et faire face à la concurrence internationale.

- Le transport routier de voyageurs au niveau national et régional apparaît aujourd'hui en phase de décroissance marquée en comparaison des deux autres modes de transport concurrents que sont le ferroviaire et l'aérien.
- La pérennité des entreprises de transport routier de marchandises en Aquitaine est dépendante de leur capacité à faire valoir leurs qualités de flexibilité et d'adaptation en tant que PME. Elle nécessitera une structuration à la fois individuelle mais surtout collective, pour répondre à la demande croissante de services de fonctions supports.

- Un autre défi majeur pour les entreprises de transport de marchandises, et notamment pour leurs dirigeants, est, au vu de la pyramide des âges des chefs d'entreprise, leur capacité à pouvoir anticiper et gérer la transmission de leur entreprise. A défaut d'être maîtrisée, mais surtout anticipée, la transmission risque de menacer la survie de l'entreprise.

Contact

Vous pouvez obtenir l'intégralité de l'étude auprès de Yann RABIER 05 57 57 41 92  
yann.rabier@equipement.gouv.fr

Suite de la page 2

#### Le manque de compétitivité face à la route –

Le mode dominant dicte les références face aux deux grands critères de choix que sont le prix et la qualité de service. La performance du camion et la faible massification a conduit au déclin de la technique rail-route pour les petits chantiers. Le transport d'une unité de transport intermodale (UTI) de 40 pieds – qui correspond à un ensemble routier « classique » – est actuellement facturé pour un trajet régulier (avec retour) sur les grands axes, plus de 300 km, aux alentours d'un euro au kilomètre tout compris.

Le Comité national routier (CNR), donne des prix théoriques plus élevés : 1,10 à 1,30 euro au kilomètre.

Sur ces bases un parcours routier bout en bout de 500 kilomètres se traite à 500 euros. Les chantiers aquitains Bordeaux-Hourcade, Hendaye et Bayonne-Mouguerre avec plus de 500 kilomètres trouvent leur légitimité.

En qualité, la route a un taux de fiabilité excellent – plus de 95 % des livraisons respectées au quart d'heure – et elle peut mettre à disposition des véhicules dans un délai très court (quelques heures).

Le segment ferroviaire du rail-route est bien moins performant (13 % des trains ont des retards supérieurs à 30 minutes; selon l'importance des retards, le jeu des correspondances peut entraîner un retard total de 24 heures).

**Les évolutions organisationnelles des opérateurs** – Le responsable commercial qui organisait le transport a perdu une certaine proximité lors de son transfert au siège régional. Les clients ont eu le sentiment d'être abandonnés.

Les services centraux ont cherché à avoir un meilleur coefficient de remplissage de bout en bout – limitation des parcours à vide pour rejoindre les chantiers intermédiaires – et un report le plus important possible sur les installations les plus performantes (limitation des coûts d'exploitation).

**L'évolution de la dynamique économique** – Les marchandises transportées étaient très majoritairement liées à l'industrie périphérique aux chantiers (rayon de 60 km). Le peu d'usage de cette technique mixte pour des produits de consommation – messagerie, grande distribution – qui sont beaucoup plus stables dans le

temps, était sans doute un handicap.

Les stratégies de groupe et les concentrations d'entreprises ont rendu fragile l'utilisation de cette technique.

Ce constat a été encore aggravé par le faible nombre de clients qui passaient par les chantiers (souvent deux ou trois représentaient plus de la moitié des flux). Toute réduction de trafic ou a fortiori tout transfert de l'unité de production, prenait alors une dimension difficilement compensable.

**Une analyse plus approfondie et un débat autour de cette étude seront organisés le 25 novembre prochain dans les locaux de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine, dans le cadre des réunions thématiques de la CERTA. Les besoins en transport combiné rail-route pourront y être exprimés.**

Contacts

CNC – NOVATRANS – Fret SNCF Aquitaine, Poitou-Charentes

DRE Dominique SANTROT 05 56 24 80 16

transport routier de marchandises

# Plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises

Un plan d'actions pour le secteur des transports routiers de marchandises (TRM) a été mis au point suite au dialogue et à la concertation menés depuis plus d'un an avec la profession au travers des rapports remis par le Député Francis HILLMEYER et les ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées Georges DOBIAS et Claude GRESSIER.

Ce dispositif qui a pour but affiché d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises, comprend notamment des dispositions sociales et fiscales, et un volet relatif à la lutte contre les pratiques illégales dans le secteur.

**Sur le plan social**, le gouvernement ne touche pas à la durée légale du travail, pas plus qu'au temps de service hebdomadaire maximum, mais il fait passer à trois mois, voire quatre en cas d'accord de branche, la période de référence pour le calcul des heures supplémentaires et des repos compensateurs.

Une contrepartie salariale relevant de la négociation collective à engager très rapidement, devra accompagner ce dispositif.

**Sur le plan fiscal**, les mesures concernent la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et la taxe professionnelle.

**En ce qui concerne la taxation des produits énergétiques**, le plan inclut la pérennisation du

régime du gazole professionnel avec la fixation de la taxe, à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2004, au taux de 38 centimes par litre, et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, au taux de 39,19 centimes par litre – *minimum imposé par la directive européenne sur l'énergie* –, taux applicable jusqu'au 31 décembre 2007.

D'autre part, il dé plafonne, dès le 1<sup>er</sup> juillet 2004, le volume de consommation (jusqu'à présent 20 000 litres par semestre et par camion) au-delà duquel l'écart entre ce taux professionnel et celui du carburant à la pompe n'est plus remboursé.

Le second enjeu d'importance de ce programme fiscal est lié à **la taxe professionnelle**.

Le montant du dégrèvement spécifique de 122 € sera doublé pour 2004 et triplé pour 2005. Les entreprises du secteur pourront donc déduire 244 € par camion en 2004, et 366 € par camion en 2005.

De plus, son champ sera élargi pour permettre à tous les poids lourds supérieurs à 7,5 tonnes de bénéficier de cette mesure.

Le troisième volet prévoit diverses mesures destinées à **renforcer la lutte contre les pratiques illégales**, telles que :

- l'encadrement de la durée du cabotage sur le territoire national (maximum de 10 jours consécutifs et de 15 jours sur une période de 60 jours), par décret du 11 octobre 2004 ;
- la création d'une sanction d'immobilisation pour exercice illégal du cabotage et de la profession ;
- le renforcement des moyens de contrôle.

Ce plan de mobilisation et de développement a donc pour finalité de redynamiser le secteur des transports, en accompagnant les efforts des entreprises pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen, avec une volonté forte de promotion de l'emploi, de cohésion sociale et d'équité entre les entreprises.

Contact : Yann RABIER 05 57 57 41 92  
yann.rabier@equipement.gouv.fr

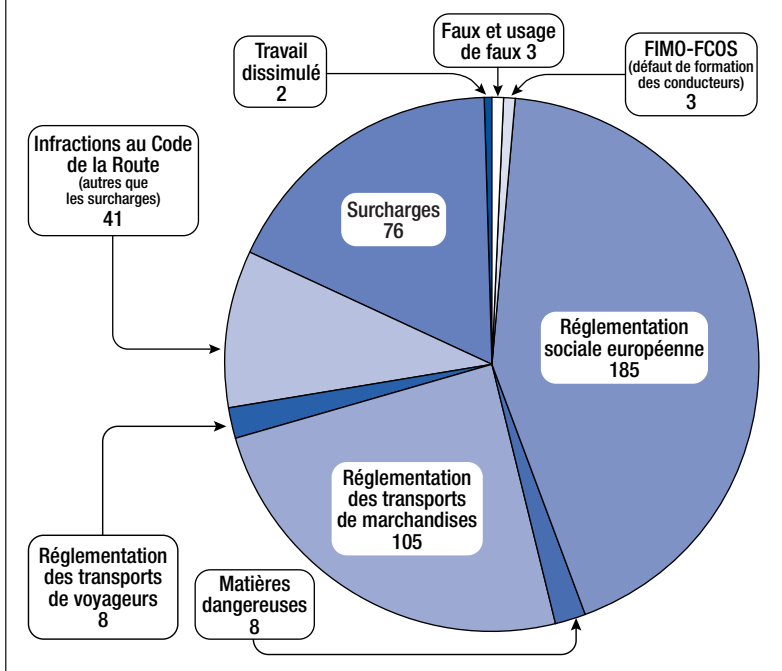
# Bilan semestriel de l'activité des contrôleurs des transports terrestres en Aquitaine

LES CONTRÔLES CONCERNENT L'ENSEMBLE DE LA RÉGION, ET LES RÉSEAUX OÙ SE CONCENTRENT L'ESSENTIEL DU TRAFIC POIDS LOURDS

Nombre de I/2 journées de contrôle : 451

Contrôlés		En infraction	
Véhicules TRM Français :	4 778	Véhicules TRM Français :	205
Véhicules TRM Étrangers :	2 690	Véhicules TRM Étrangers :	180
Véhicules TRV Français :	575	Véhicules TRV Français :	8
Véhicules TRV Étrangers :	55	Véhicules TRV Étrangers :	3

## Répartition des infractions - Premier semestre 2004



Au cours du 3<sup>e</sup> trimestre, des opérations spéciales dites euro-contrôles, ont été programmées en Aquitaine. Ces contrôles sont organisés à la demande de la Direction des Transports Terrestres avec les autres pays de la communauté européenne, signataires de l'accord « euro-contrôle », les cibles étant définies à l'avance.

Ainsi des contrôles spécifiques concernant les transports de voyageurs ont été réalisés les 3 et 4 juillet et les 28 et

29 août, d'autres relatifs aux transports de marchandises dangereuses durant la semaine du 13 au 17 septembre, ou encore sur les fraudes aux chronotachygraphes, aux limiteurs de vitesse et aux documents de transport du 5 au 11 juillet.

Contact :  
Véronique MICHEL 05 57 57 41 70  
veronique-s.michel@equipement.gouv.fr

### Conseil d'administration et assemblées générales de la CERTA

Le 2 juillet 2004, le conseil d'administration s'est réuni pour élire le bureau de la CERTA. Le Président, M. Pierre GRANCHER, six vice-Présidents et un trésorier ont été nommés.

L'assemblée générale a approuvé le rapport d'activité 2003 et défini le programme d'activité 2004.

Le programme a été retenu à l'unanimité et s'organise autour des points suivants :

- l'observation;
- la publication et la diffusion d'informations;
- une réunion thématique sur le transport ferroviaire en Aquitaine : enjeux et perspectives;
- la création d'un site internet.

Deux études devraient voir le jour : les suites de celle réalisée sur les installations terminales embranchées, et une étude sur le transport routier de marchandises aquitain face à l'élargissement de l'Union Européenne.

Contact : *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine*  
Jean Luc LAMOURE 05 56 11 94 94  
jeanluc.lamoure@aquitaine.cci.fr

### Invitation à la réunion thématique de la CERTA

Une réunion thématique de la CERTA se tiendra le 25 novembre 2004 à 13 h 45 à la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine, 185 cours du Médoc à Bordeaux, sur le thème du fret ferroviaire en Aquitaine.

Trois sujets seront abordés :

- les installations terminales embranchées en Aquitaine;
- les chantiers de transport combiné en Aquitaine.
- le plan fret SNCF 2004-2006 mis en place en Aquitaine;

Contact : *Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine*  
Jean Luc LAMOURE 05 56 11 94 94  
jeanluc.lamoure@aquitaine.cci.fr

### Mouvement de personnel

• Le 1<sup>er</sup> octobre 2004, arrivée de M. Yann RABIER à la division Régulation des Transports Routiers de la DRE. Chargé de l'observation sociale des transports, il était antérieurement

affecté à la DDE du Lot-et-Garonne. Il succède à M<sup>me</sup> Gilberte Gimbart qui, à compter du 1<sup>er</sup> décembre, sera chargée d'études d'urbanisme à la DDE du Lot-et-Garonne.

- Le 16 mars 2004, arrivée de M<sup>me</sup> Gaëlle Marc à l'inspection du travail des transports de Périgueux. Elle remplace M. Christian Delpierre, parti à la DRTEFP de Limoges.
- Le 1<sup>er</sup> septembre 2004, arrivée de M. Jean-Luc Beaumont à l'inspection du travail des transports de Bayonne. Il remplace M. Yvan Davidoff parti à la DRTEFP de Paris.

### Point sur le transport des bois ronds et la desserte des ports maritimes

**Transports de bois ronds** – A ce jour, les départements de Dordogne et des Landes ont pris un arrêté autorisant la circulation des véhicules d'un poids total roulant de 44 tonnes (cinq essieux) et 48 tonnes (six essieux), selon des itinéraires fixés et des modalités de raccordement précisées.

La concertation est en cours ou sera lancée dans les départements de Gironde, Lot-et-Garonne et Pyrénées Atlantiques.

**Desserte des ports maritimes pour les 44 tonnes** – La concertation a été lancée pour les deux ports de la Région Aquitaine : environ 1 900 collectivités sont concernées pour le port de Bordeaux et 700 pour le port de Bayonne.

### Liens renforcés entre la DRE et les parquets des Tribunaux de Grande Instance

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 mis en place en 2003 des procédures simplifiées permettant plus d'efficacité. Considérant les résultats de cette expérience, les parquets des Tribunaux de Grande Instance de Pau et de Bayonne se sont associés à leur tour à cette démarche en signant une convention légèrement amendée pour intégrer les dispositions introduites par la loi PERBEN 2.

La direction de la publication est assurée par la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine - cité administrative rue Jules Ferry - 33090 Bordeaux CEDEX - Téléphone : 05 56 24 80 80 - Télécopie : 05 56 24 47 24 - Courriel : DRE-Aquitaine@equipement.gouv.fr

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 • FNTR • INSEE • ITT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • OPCA-transports • PORTS • PROMOTRANS • RFF • SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA. Elle a été imprimée à 5 500 exemplaires.