

Le schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine



Avec la réunion qui s'est tenue à Ondres le 3 juillet, se termine 17 mois de collaboration entre la CERTA et le cabinet Élan Développement pour la réalisation du schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine.

L'objectif général de cette étude, engagée en avril 2014, était d'apporter aux acteurs du territoire régional les éléments de connaissance nécessaires pour construire une vision stratégique en matière de logistique, en lien avec la problématique du transport de marchandises, tout en tenant compte des impératifs de développement durable, de développement de l'intermodalité et de compétitivité économique.

Les différents enjeux de la logistique

Les enjeux économiques qui confrontent les logiques publiques et les logiques privées

La situation de notre région dans les systèmes d'échanges des marchandises nationaux, européens et mondiaux peut certes générer des problèmes de congestion sur certains axes. Elle peut cependant aussi être valorisée si on assure la fluidité des trafics d'échanges et de transit tout en prenant les initiatives nécessaires pour en faire une source de valeur ajoutée grâce au développement de l'accueil et de services attractifs. Pour les entreprises du territoire, un système logistique optimisé est source de compétitivité et donc une condition nécessaire pour leur choix d'implantation puis leur développement. La circulation des marchandises peut ainsi constituer

un facteur de prospérité économique et, dans la compétition mondiale et européenne actuelle, un système de transport performant joue un rôle important pour l'efficacité économique d'un pays. Il n'y a pas de développement économique sans infrastructures et la qualité des liaisons portuaires, l'accessibilité terrestre privilégiée couplant le routier et le ferroviaire, sa connexion aux autres territoires et donc aux marchés sont des garanties majeures d'attractivité.

Les enjeux environnementaux

Le secteur des transports représente un poids considérable dans l'économie nationale et régionale (18 % du PIB pour la dépense totale de transport et plus de 1,3 millions d'emplois au niveau national), il génère aussi des nuisances, comme la pollution, le bruit, la consommation d'espaces et la consommation de ressources non renouvelables.

En Aquitaine, le secteur du transport routier pour l'année 2012 représentaient 39% des émissions de gaz à effet de serre et 67% des émissions d'oxydes d'azotes. **Au sein du transport routier :**

- les poids lourds génèrent 26% des émissions de GES et 38% des émissions d'oxydes d'azote
- les véhicules utilitaires légers représentent 21% des émissions de GES et 18% des émissions de Nox.

L'action publique en faveur de systèmes de transport de marchandises durables s'inscrit dans les engagements de la France dans la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique et la réduction de la facture énergétique.

Les enjeux sociaux sont aussi de plus en plus importants dans le contexte économique actuel.

Près de 80 000 personnes en Aquitaine, emplois directs ou indirects, travaillent dans le secteur de la logistique. Ce secteur est en constante mutation en raison de l'évolution des modèles d'achats et de consommation, dans un contexte très concurrentiel : la logistique doit continuellement s'adapter aux exigences des chargeurs et des consommateurs.

Cela nécessite donc d'accompagner le développement de l'emploi en proposant des formations adaptées, vers des métiers émergents (logistique automatisée, ...) et les organismes de formations concernés doivent faire partie intégrante du système.

Parallèlement, les conditions de travail des salariés des entreprises du transport et de la logistique, et l'amélioration de leur sécurité (réduction des risques d'accidents sur la route ou d'agressions sur les aires de repos) sont à bien appréhender.

Les enjeux d'aménagement de plus en plus prégnants

Les enjeux d'aménagement deviennent de plus en plus prégnants en raison des espaces nécessaires pour accueillir ce type d'activité et il convient d'anticiper les besoins futurs en identifiant les capacités d'accueil à préserver d'abord, à organiser ensuite.

Les entreprises se localisent là où le territoire révèle des besoins et offre des opportunités ; en retour elles deviennent des éléments d'attractivité, d'ancrage économique et de qualification du territoire.

Cela nécessite, une fois les besoins et donc

la demande actuelle et future bien identifiés, la réalisation et/ou le développement de zones dédiées judicieusement situées et susceptibles d'accueillir les entreprises du secteur dans des conditions optimales, tant pour les acteurs économiques que pour les résidents. Les infrastructures et les services de transport entrent également dans cette logique, comme supports des flux induits, et dont la configuration influence les organisations logistiques et les trafics engendrés.

En outre, la logistique est marquée par une multiplicité d'acteurs, des institutionnels aux acteurs privés (transporteurs, chargeurs, commerçants, gestionnaires de plate-formes logistiques ...) qui ont des logiques, des attentes et des contraintes différentes qu'il convient de prendre en compte.

La démarche d'élaboration d'un schéma régional

Face à ces enjeux, une bonne gouvernance entre tous ces acteurs est donc indispensable voire une condition nécessaire à l'optimisation de la chaîne logistique. C'est dans ce contexte que le Conseil régional d'Aquitaine et l'État ont mandaté la Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine (CERTA) pour élaborer un schéma régional des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales qui permette d'avoir une vision stratégique en matière logistique et multimodale pour le transport de marchandises en Aquitaine, vision dans laquelle la question de la coordination des acteurs est prégnante. Cette réflexion s'inscrit pleinement dans les orientations du Schéma Régional des Infrastructures, des Transports et de l'Intermodalité (SRIT), adopté par la Région Aquitaine en juillet 2009, et dans la Charte des mobilités signée à l'issue du Grenelle des Mobilités piloté par Bordeaux Métropole et l'A'Urba.

La logistique est donc un sujet de plus en plus en stratégique pour notre économie locale, notamment au regard des enjeux de compétitivité de nos entreprises et des emplois générés, et elle revêt une importance d'autant plus particulière compte-tenu du positionnement de l'Aquitaine sur l'un des corridors européens les plus circulés.

La démarche conduite par la CERTA, a donc été menée de manière concertée et à plusieurs échelles :

- l'échelle régionale afin d'avoir une vision globale des enjeux de logistique, en lien avec les flux de transit, et mettre ainsi, en évidence les complémentarités entre les territoires et les acteurs et les opportunités de captage de valeur ajoutée sur les flux de transit ;
- l'échelle locale pour prendre en compte le volet « aménagement/foncier », révéler les coopérations existantes ou souhaitables entre les territoires et intégrer la problématique de la gestion du dernier kilomètre et de la mutualisation des espaces logistiques.

Elle s'est déroulée en trois grandes phases :

- « Analyse territoriale de la logistique en Aquitaine ». Un état des lieux de la situation en région a été réalisé et 4 pôles composant le profil logistique de la région ont été mis en avant : le pôle girondin, Agen/Villeneuve/Marmande, Périgueux/Bergerac et Bayonne/Pau/Mont-de-Marsan.
- « Définition des orientations et axes stratégiques » et « Déclinaisons opérationnelles des axes stratégiques ». Dans ce cadre, un atelier a été organisé dans chacun des pôles avec pour objectif de partager le diagnostic, de définir les enjeux

et de prioriser les actions. L'ensemble des acteurs locaux mobilisés (collectivités territoriales, transporteurs, chargeurs industriels et de la grande distribution, chambres consulaires, etc) a été invité : entre 35 et 40 personnes ont participé à chacun des ateliers.

- Et une dernière phase qui consiste à rendre opérationnel un schéma de référence des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales, par la mobilisation des élus et son appropriation et son animation par les collectivités territoriales concernées.

L'état des lieux

Cet état des lieux a été réalisé à partir d'une vaste analyse documentaire et d'une large concertation conduit sur l'ensemble de l'espace aquitain auprès des acteurs institutionnels, des opérateurs de transports et/ou gestionnaires d'infrastructures, fédérations professionnelles de chargeurs et de transporteurs et des acteurs de la formation/emploi (80 entretiens ont été réalisés).

Il met en évidence le poids des filières agro-alimentaire, granulats et matériaux, bois, les plus consommatrices de flux. Elles sont génératrices de flux sortants plus importants que les flux intrants, principalement en format vrac et non conteneurisables. Historiquement, elles ont internalisé leurs réponses logistiques (mise en place d'Installation Terminale Embranchée, gestion des stocks sur plate-forme de production), mais elles ont progressivement abandonné le recours ferroviaire (fin du wagon isolé et non compétitivité de l'offre ferroviaire massif dans le rapport flux intrants/sortants) et ont géré via le mode routier, l'exigence de flexibilité des politiques zéro stock sur leur site de production, privilégiant le recours aux logiques de regroupage via des plates-formes logistiques au plus près des bassins de consommation. La filière granulat connaît par ailleurs une réelle difficulté à mobiliser des plates-formes au plus près des bassins de consommation (chantiers). D'autres filières (aéronautique, santé/pharmacie, chimie) se démarquent sur le plan de leur organisation logistique (logistique dédiée, logique de regroupage via des entrepôts spécialisés,...).

L'Aquitaine, par sa position géographique, est confrontée à des flux de transit qui sont amenés à croître et sont dominés par le mode routier à plus de 90 %. (Pour rappel 21 millions de tonnes ont transité en 2010 à Biriadou, source : enquête transit 2010). L'Aquitaine peut également être une interface possible entre 3 corridors européens et ainsi constituer un espace de valorisation des flux selon les infrastructures qui se projettent d'ici 20 à 50 ans et les dynamiques des différents pôles aquitains.

Le plan d'actions opérationnel

Un plan d'opérations issu de la concertation lors des différents ateliers participatifs et des entretiens a été arrêté. Il comprend trois axes stratégiques et sept opérations.

• Axe 1 : Aménagement

- Structurer le hub logistique aquitain en organisant et maillant les différents pôles logistiques ;
- Préserver, valoriser et développer les infrastructures multimodales ;
- Organiser l'accessibilité urbaine et la distribution des marchandises et matériaux pour les agglomérations.

• Axe 2 : Gestion et animation

- Développer les pratiques de mutualisation ;
- Fédérer les acteurs de la chaîne logistique et renforcer le bassin de compétences régionales.

• Axe 3 : Gouvernance

- Éclairer les enjeux régionaux de la logistique et du report modal ;
- Assurer les prises de décisions adaptées aux enjeux.

Les travaux ont permis de définir un schéma de référence des plates-formes logistiques et zones d'activités avec une fiche descriptive de chacun des sites.

La restitution, l'appropriation et la mise en œuvre opérationnelle du schéma et du plan d'opérations

Le 15 avril dernier, une séance plénière régionale, réunissant l'ensemble des acteurs (techniciens) déjà mobilisés, s'est tenue dans les locaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine, siège de la CERTA. Cette séance a permis une restitution technique du schéma et du plan d'opérations adopté.

À la suite de cette rencontre régionale, des réunions locales au droit de chaque pôle ont été tenues :

- pour le pôle de Périgueux/Bergerac : le 15 juin à Périgueux, organisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Dordogne ;
- pour le pôle Agen/Villeneuve/Marmande : le 23 juin à Agen, organisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Lot-et-Garonne ;
- pour le pôle girondin : le 29 juin à Bordeaux, organisée par l'Inter-SCot girondin et l'A'Urba ;
- pour le pôle Béarn / Pays Basque / Dax / Mont-de-Marsan : le 3 juillet à Ondres, organisée par l'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP), en présence en particulier de M. Savy, directeur de l'observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe et président du comité scientifique de la conférence nationale sur la logistique, de M. Savary député de la Gironde, membre de la commission permanente développement durable et aménagement du territoire à l'Assemblée Nationale.

Ces réunions constituaient un passage de relais de la CERTA aux acteurs locaux, dont les élus en charge des politiques d'urbanisme et de planification territoriale, afin qu'ils puissent déterminer collectivement les perspectives d'actions locales, les modalités de mises en œuvre opérationnelles et le mode de gouvernance partenarial qu'il conviendra également de mettre en place.

Enfin, la démarche menée par la CERTA a été conduite dans un contexte national où la question de la logistique est mise en avant avec une conférence nationale sur la logistique qui s'est tenue le 8 juillet dernier à Paris et qui doit préfigurer une politique nationale dont l'objectif est de positionner la logistique comme l'un des secteurs essentiels de la compétitivité du territoire et de son économie.

Vous pouvez retrouver l'intégralité de cette étude et les documents associés sur le site de la CERTA : <http://www.certa-aquitaine.org>

Lien vers la conférence nationale sur la logistique : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Conference-nationale-logistique.html>

Contact : M. Jean-Luc LAMOURE (CCI Aquitaine)
Tél : 05 56 11 94 80
mail : jeanluc.lamoure@aquitaine.cci.fr

Quai Castel restructuré : un nouvel atout pour l'attractivité du Port de Bayonne



La Région Aquitaine, propriétaire du Port de Bayonne depuis 2006, investit pour développer l'attractivité du Port au service des entreprises de son territoire.

La reconstruction extension des quais de Blancpignon, 600 m d'ouvrages alignés, s'inscrit sur le long terme dans le cadre du réaménagement global de cette zone portuaire. Cette opération vise également à une meilleure articulation entre le port et son environnement urbain, en lien notamment avec des projets portés par la Ville d'Anglet.

La reconstruction du Quai Castel engagée en mars 2013, vise à offrir un moyen alternatif et complémentaire au mode routier avec l'objectif de développer l'intermodalité, l'activité économique et l'emploi.



Ce nouveau quai de 180m, opérationnel depuis mars 2015, permet d'accueillir des bateaux jusqu'à 180 mètres, voire davantage.
Ce nouvel équipement a permis de pérenniser la base soufre sur la zone. Au-delà, ces équipements permettent de charger et décharger des marchandises en vrac, ou conditionnées en conteneurs.



Ce projet a été cofinancé
par l'Union européenne
au travers du FEDER

Cet investissement, d'un montant de 15,9 millions d'Euros, a bénéficié d'un co-financement de l'Union européenne au travers du Fond Européen de Développement Régional à hauteur de 3,9 millions d'Euros.

Dans le cadre du schéma directeur d'aménagement 2013 – 2023, la Région finalisera le réaménagement de cette zone avec environ 200 mètres de quai supplémentaires.

La CCI Bayonne Pays Basque est chargée de la gestion des terre-pleins, de l'outillage portuaire et des dragages, dans le cadre d'une délégation de service public.

Pour cette opération, elle a réalisé et aménagé les terre-pleins et transféré une grue de Tarnos pour permettre sa mise en exploitation commerciale et, ainsi, le développement des trafics portuaires.





Fiche technique de la reconstruction du quai Castel

Coût de l'opération

Région Aquitaine : 15,9 M€
 Dont Union Européenne (FEDER) : 3,9 M€ HT
 CCI Bayonne - Pays basque : 2,7 M€ HT pour
 l'aménagement coordonné des terre-pleins.

Quai de 181 mètres

Dimensionné pour 100 ans
 Profondeur de souille : 10m

Création de 7 500 m² de terre-plein

Poutre d'accostage et poutres en retour

88 pieux Ø 1420 mm / Epaisseur 22mm
 Longueur 34m
 Poids : 2 565 tonnes
 2 260 m³ de béton
 302 tonnes d'armatures

Poutre arrière pour voie de grue

32 pieux Ø 914 mm / Epaisseur 15 mm
 Longueur 22,50m ()
 Poids : 260 tonnes
 750 m³ de béton
 112 tonnes d'armatures

99 paires de palplanches AZ 28 (20m)
 162 paires de palplanches AZ28-700 (8m)
 Poids total : 741 tonnes

88 tirants sur une longueur 33m
 Poids total : 208 tonnes

108 000 m³ de remblai sableux :

- 78 000 m³ issus du déblai du pied de la dune du
 Lazaret pour l'extension du terre-plein
 - 30 000 m³ de matériaux issus du déroctage du
 Redon et stockés à Saint-Bernard

Valorisation des matériaux de démolition par
 concassage des bétons et utilisation des gros
 blocs pour les digues.

Pour en savoir plus :
<http://aquitaine.fr/quaicastel>



Cette lettre est réalisée en collaboration avec les membres de la CERTA : Ademe AFT • APALT • Banque de France • CCIT • CESEER • Conseil Régional d'Aquitaine CCIR • Douanes • DRAAF • DIRECCTE • DREAL Aquitaine • FNTR • FRTP • INSEE IIT • IUT • NOVATRANS • OITC Sud-Ouest • PORTS • PROMOTRANS • RFF SNCF • TLF • UMPB • UNOSTRA • URSTRA • OTRE

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la CROISSANCE VERTE

La loi 2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a été promulguée le 17 août 2015 et publiée au Journal Officiel le 18 août 2015.

Elle fixe des objectifs en terme de politique énergétique nationale :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ;
- Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030 ;
- Réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;
- Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;
- Réduire la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025.

Le Titre III de la loi concerne le secteur des transports et a pour objectif de « Développer des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé ».

Dans son article 40, il est prévu que l'État définisse une stratégie, fixée par voie réglementaire, pour le développement de la mobilité propre. Cette stratégie concerne :

1. le développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant. Elle détermine notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes ;
2. l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules ;
3. les reports modaux de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres, le vélo et la marche à pied, ainsi que du transport routier vers le transport ferroviaire et fluvial ;
4. le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'auto-partage ou le covoiturage ;
5. l'augmentation du taux de remplissage des véhicules de transport de marchandises.

Les mesures pour les véhicules

Afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels (article 41). Pour financer l'installation à domicile de points de recharge pour un véhicule électrique, un crédit d'impôt de transition énergétique est instauré.

Pour favoriser des déplacements propres plus économes et moins polluants, l'achat de des véhicules propres est incité (article 37) :

- Pour les particuliers, le nouveau bonus électrique de 10 000 € depuis le 1er avril 2015, afin de remplacer un vieux diesel polluant ;
- pour l'État, 50 % de véhicules devront être à faibles émissions dans les renouvellements, 20 % pour les collectivités ;
- 100 % des bus et autocars doivent être à faibles émissions en 2025 ;

- 10 % de voitures à faibles émissions dans les renouvellements pour les loueurs de voitures, taxi et véhicules de transport avec chauffeur (VTC).

Parallèlement, les collectivités peuvent prévoir dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) que le nombre de places de stationnement exigé ordinairement soit réduit de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques ou de véhicules propres en auto-partage (article 42).

Les mesures pour les entreprises

L'utilisation des vélos pour les déplacements domicile-travail est doublement accompagnée. D'une part, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos (article 39). D'autre part, l'employeur prend en charge tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une "indemnité kilométrique vélo", dont le montant est fixé par décret (article 50).

Par ailleurs, le plan de déplacements urbains (PDU) vise à l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un **plan de mobilité** et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage. A compter du 1er janvier 2018, dans le périmètre d'un PDU, les entreprises qui regroupent au moins cent travailleurs sur un même site doivent élaborer un **plan de mobilité** pour améliorer la mobilité de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité interentreprises (article 51).

Pour le covoiturage, défini dans l'article 52 de la présente loi, les sociétés concessionnaires d'autoroutes qui s'engagent dans la création ou le développement de places de covoiturage adaptées aux besoins identifiés à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier (article 53).

Les mesures territoriales

Pour accompagner le **déploiement des points de recharge pour les véhicules électriques**, les nouveaux espaces de stationnement seront équipés de points de recharge. Les travaux dans les parkings des bâtiments existants devront être mis à profit pour installer des bornes. Les espaces de stationnement des zones commerciales existantes devront également être équipés (article 41).

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, la création de **zones à circulation restreinte** est possible (article 48). En effet, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, le maire ou le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, peut créer une zone, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale, dans laquelle des mesures de restriction de la circulation peuvent être mises en œuvre.

En cas d'interdiction de circulation de certaines catégories de voitures particulières, l'accès aux réseaux de transport public en commun est assuré par toute mesure tarifaire incitative décidée par les autorités organisatrices de transports ou gratuitement.

Une mesure transitoire, du 1er juillet 2015 au 1er janvier 2017, permet aux maires de communes situées dans une zone couverte par un PPA d'étendre à l'ensemble des voies de la commune les interdictions d'accès des véhicules polluants « à certaines heures » (article 49).

Par ailleurs, les maires ont la possibilité de réduire la vitesse de circulation sur tout ou partie des voies de l'agglomération (article 47).

La problématique de la logistique urbaine est également abordée pour réduire les impacts environnementaux de **l'approvisionnement des villes en marchandises** : « *des expérimentations sont soutenues et valorisées pour créer des espaces logistiques et pour favoriser l'utilisation du transport ferroviaire ou guidé, du transport fluvial et des véhicules routiers non polluants pour le transport des marchandises jusqu'au lieu de la livraison finale* » (article 35).

Enfin, le Schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport (article 55).

En termes de planification, les PDU et les PLU intercommunaux en tenant lieu doivent être compatibles avec les objectifs du PPA pour chaque polluant (article 66).

La loi MACRON et les transports

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi MACRON, promulguée le 7 août 2015, libéralise le transport de passage par autocars en l'ouvrant à la concurrence sur les longues distances en France (plus de 100 km), en autorisant le lancement de lignes nationales.

Pour les distances inférieures à 100 km, la nouvelle autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) contrôlera l'absence de risque de bouleversement de l'économie des services de transports organisés par les collectivités (TER, TET, autocars conventionnés), pour compléter les trains et améliorer l'offre de transport collectif à l'échelle du territoire.

Par ailleurs, Depuis le 1er janvier, tout autocar neuf commercialisé en France (ou Europe) doit respecter la norme Euro 6 qui réduit fortement les émissions polluantes, notamment de particules. La loi prévoit qu'un calendrier d'adaptation de la flotte de bus existante sera adopté par arrêté.

Retrouvez l'intégralité du texte de la loi 2015-992 du 17 juillet 2015 sur le site du Journal Officiel :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=&categorieLien=id>

Autre information sur le site du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-La-transition-energetique-pour-la-.html>

Une maison du Transport et de la Logistique à Bordeaux

UNOSTRA



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

Le transport routier connaît des mutations profondes accélérées par la crise.

La représentation de la Profession, l'action professionnelle doivent, elles aussi, évoluer à l'image des entreprises.

C'est dans ce contexte que la FNTR et l'Union-TLF ont manifesté leur volonté commune de construire une représentation professionnelle du transport et de la logistique moderne et performante, rapidement rejoints par l'UNOSTRA Aquitaine.

Aussi, un mouvement de convergence entre les deux premières fédérations a-t-il été lancé au plan national et s'est concrétisé par des positions concertées vis-à-vis des pouvoirs publics sur des dossiers majeurs pour la profession comme l'écotaxe ou le compte pénibilité. Ce rapprochement se traduit également par un positionnement plus large et offensif de la Profession dans les organisations interprofessionnelles (CGPME et MEDEF), par un renforcement de l'UFT, organe patronal de la négociation sociale de branche et par une représentation plus homogène de la Profession dans son environnement direct.

Cette démarche vise trois objectifs : la recherche de complémentarité dans le respect de l'identité de chacun, la volonté de mener une action professionnelle plus efficace à la hauteur des enjeux professionnels d'aujourd'hui et la nécessité d'optimiser le modèle économique de l'organisation professionnelle.

Depuis février 2015, c'est la déclinaison régionale qui est devenue effective. L'impulsion nationale a totalement été relayée par les présidents régionaux que sont Erick PICQUENOT pour la FNTR et Philippe LAPART pour TLF. L'UNOSTRA Aquitaine a, dès le mois de février, rejoint la Maison du transport et de la Logistique (la MTL), lieu unique à Bruges regroupant désormais la FNTR, l'Union TLF et l'UNOSTRA. Si les problématiques routières et sociales préoccupent tous les adhérents de l'ensemble des organisations professionnelles, chacune d'entre elles dispose malgré tout de spécificités, comme la dizaine de commissions nationales spécialisées de la FNTR, ou la forte représentativité en matière maritime, aérienne et douanière de TLF.

Ces fédérations doivent bien évidemment préserver leurs identités car celles-ci sont la richesse et la raison d'être du lien qui nous unit à nos entreprises adhérentes. Néanmoins, elles souhaitent également plus de coopération entre elles sur leurs « spécialités » en ouvrant leurs instances à l'ensemble des adhérents des autres fédérations. Plus logiquement encore, le rapprochement se traduit par la création d'un conseil professionnel régional commun aux trois organisations et à la mise en place de groupes de travail sur des sujets à fort enjeux sociaux et économiques comme les risques professionnels ou encore le GNV.

L'ambition est donc de taille : rompre avec les habitudes du passé où la diversité de la représentation professionnelle pouvait parfois conduire à des désaccords voire des rivalités et créer désormais des synergies fortes et une force de lobbying collective et performante au sein de la profession.

Philippe LAPART
Président de TLF Aquitaine

Erick PIQUENOT
Président de la FNTR Aquitaine

Jean-Marie AZPEITIA et Eric VALADE
Co-présidents de l'UNOSTRA Aquitaine

Semaine de coopération des contrôleurs de transports terrestres européens

Du 1^{er} au 6 juin, ont été accueilli par leurs homologues de la DREAL Aquitaine, 13 contrôleurs des transports terrestres venus de 8 pays européens membres de l'Euro Contrôle Route.

Organisée depuis une dizaine d'année, traditionnellement par la région Lorraine, cette semaine d'échanges et de coopération s'est déroulée pour la première fois en Aquitaine, dont le territoire présente également la particularité de supporter un trafic poids lourds international important.

La session a permis de promouvoir une meilleure connaissance des politiques et des procédures de contrôle de chaque pays, de rechercher une harmonisation des procédures, de créer des liens entre services et d'approfondir une connaissance pratique des termes techniques utilisés par les Contrôleurs de Transports Terrestres dans d'autres langues.

Afin de mettre en application les thèmes abordés, les stagiaires ont effectué 2 opérations de contrôle sur route avec leurs collègues français et les forces de l'ordre.

La réglementation applicable dans le domaine des transports terrestres de marchandises et de voyageurs relève à présent essentiellement du droit communautaire et vise le respect des principes généraux de libre circulation des personnes et des marchandises au sein de l'Union Européenne.

Dans un contexte actuel de grande mobilité et de demande en déplacements forte, le contrôle des transports routiers constitue une mission de l'État prioritaire et fondamentale.

Les objectifs du contrôle sur route sont multiples :

- améliorer la sécurité routière sur le réseau européen en contrôlant le respect de la réglementation européenne et nationale par les transporteurs routiers ;
- assurer le respect d'une concurrence loyale entre les transporteurs routiers communautaires ;

- améliorer les conditions de travail des salariés du secteur des transports routiers ;
- contribuer à une protection accrue de l'environnement en veillant au respect des normes techniques des véhicules ;
- assurer la régulation du transport routier.



Les administrations compétentes des transports des pays européens membres de l'Euro Contrôle Route (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Espagne, France, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, République Tchèque) se sont fixées comme objectif la coopération et l'échange d'expériences dans ce domaine. Pour cela des rencontres sont régulièrement organisées.

À la demande de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) du MEDDE, la France organise ces coopérations depuis une dizaine d'années en s'appuyant sur les DREAL. Pour la première fois, il revenait à la DREAL Aquitaine d'organiser cette formation.

Les objectifs de ces rencontres formatives sont :

- de promouvoir au sein des corps de contrôle une meilleure connaissance des politiques et des procédures de contrôle de chaque pays,

- de rechercher et de mettre en place une harmonisation des procédures de contrôle, qui varient parfois fortement d'un État membre à l'autre ;
- de créer des liens entre services et d'approfondir une connaissance pratique des termes techniques utilisés par les corps de contrôle des transports routiers dans la langue de leur pays.

Pour la session de 2015, 13 contrôleurs de 8 pays (Belgique, Espagne, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, République Tchèque) ont été accueillis en Aquitaine par leurs homologues français.

La formation s'est déroulée du 1^{er} au 6 juin 2015, dispensée à la fois en anglais et en français, et s'est tenue sur plusieurs sites géographiques, principalement à Bordeaux et Biarritz, alternant apports théoriques en salle et exercices pratiques sur le terrain.

Les principaux thèmes abordés lors de cette session ont été :

- le code de la route ;
- la lutte contre les fraudes ;
- le contrôle en entreprises ;
- les différentes sanctions.



Les stagiaires ont effectué 2 opérations de contrôle sur route avec leurs collègues et les forces de l'ordre : sur l'A63 à Castets et sur la RN 10 à Cavignac.

Ces opérations de contrôle, supervisées par des contrôleurs français, ont permis également aux stagiaires d'échanger sur les pratiques des contrôleurs européens.