



FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE
TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE

Rapport d'activité Juin 2006



Changer notre modèle à bout de souffle

L'année 2005 a été marquée par la forte expansion de l'économie mondiale et l'accélération du commerce international avec la montée de nouvelles puissances économiques ; la Chine et l'Inde. Malgré ce contexte exceptionnel et riche en opportunités, l'économie européenne a poursuivi son ralentissement, l'économie française n'a pas été épargnée. Notre secteur est un révélateur économique qui accuse une baisse de création d'emplois, une forte augmentation de ses prix de revient accentuée par la flambée du prix des carburants. Les prélèvements fiscaux et sociaux, étendards de l'exception française, n'ont fait que progresser «plombant» littéralement la compétitivité et la rentabilité de nos entreprises dans un marché européen complètement libéralisé et élargi à dix nouveaux pays depuis 2004.

Le modèle économique, social et réglementaire dans lequel nous nous inscrivons s'est éloigné un peu plus encore de celui des principaux pays de l'Union Européenne et les principes mêmes d'harmonisation sont en panne sèche (fiscalité des carburants, sûreté de fret aérien, poids des véhicules...).

Nos entreprises sont de plus en plus confrontées à une montée de l'insécurité juridique et de l'hyper réglementation qui altèrent leur capacité de développement et de création d'emplois.

Pour la plupart de nos partenaires européens, surtout les récents, les entreprises de transport et de logistique sont vues comme un formidable potentiel de développement de l'économie et de l'emploi, permettant d'accompagner et de compenser les délocalisations industrielles, de transformer leurs pays en exportateurs, de renforcer leur domaine de compétences et par conséquent de devenir capables d'attirer les grands flux de marchandises internationaux sur leur territoire.

Pour répondre et profiter des nouveaux défis de l'économie mondiale, il faut sortir de notre isolement, d'une vision purement protectionniste et d'une pratique réglementaire qui protège nos administrations centrales au détriment de la liberté d'entreprendre.

Heureusement, l'année 2005 a été fructueuse pour les adhérents de *TLF* avec un objectif constant :

- ▶ agir pour favoriser la restauration de la compétitivité de nos entreprises et faire en sorte que leur droit soit respecté ;
- ▶ une attitude : le dévouement de tous les instants pour nos adhérents.

Quelques preuves :

- ▶ le dossier TVA sur les péages (1996-2000) gagné par *TLF* !
- ▶ la loi réformant les délais de paiement qui rééquilibre dès à présent le rapport de force inter entreprises qui nous était défavorable depuis des lustres !

Les propositions de *TLF* intitulées «8 mesures pour créer et sauver 150 000 emplois» permettront de restaurer la compétitivité de nos entreprises. C'est dans ce contexte, que nos revendications concernant la taxe professionnelle et les allègements de charges restent plus que jamais à l'ordre du jour.

Dans le cadre des prochaines échéances électorales, *TLF* va poursuivre son action afin d'inverser durablement les tendances défavorables et de pérenniser les changements profitables.

Hervé CORNEDE
Délégué Général

Sommaire

Succès majeurs

TVA sur les péages autoroutiers	5
Délais de paiement	5

Conseils de métier

Conseil de métier Route	7
Conseil de métier Location de véhicules industriels	10
Conseil de métier Messagerie Express	13
Conseil de métier Ferroviaire	18
Conseil de métier Supply Chain	20
Conseil de métier Maritime Multimodal	22
Conseil de métier Douane	25

Commissions

Sociale et formation professionnelle	28
Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication	32
Fiscalité	35

Délégations régionales

TLF Centre	37
TLF Est	37
TLF Ile-de-France	39
TLF Méditerranée	40
TLF Nord/Picardie	41
TLF Normandie	42
TLF Ouest	44
TLF Rhône-Alpes/Auvergne	45
TLF Sud-Ouest	47

Succès majeurs



Au cours de l'année passée, par ses actions de lobbying, *TLF* est parvenue à remporter deux importants succès pour ses adhérents :

- ▶ le remboursement de la TVA acquittée sur les péages d'autoroutes entre 1996 et 2000 ;
- ▶ la réduction des délais de paiement.

TVA sur les péages autoroutiers

Le 12 septembre 2000, la Cour de Justice des Communautés Européennes a mentionné l'obligation, à compter du 1er janvier 2001, pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes de faire apparaître sur leurs factures le montant de la TVA correspondant au péage acquitté. Compte tenu des enjeux financiers de ce dossier pour les entreprises, *TLF* s'était, dès 2000, rapprochée du secrétaire d'État au Budget afin d'étudier les éventuelles possibilités de recours des entreprises dans le but d'obtenir la récupération de la TVA acquittée sur les péages payés entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 2000. De nombreuses entreprises, adhérentes de *TLF*, avaient parallèlement cherché à obtenir le remboursement de la TVA acquittée entre 1996 et 2000, mais l'Administration fiscale et les sociétés d'autoroute via deux courriers n'ont pas permis ces remboursements.

Le 29 juin 2005, le Conseil d'État a annulé ces courriers interdisant ces procédures et a ainsi reconnu le droit aux transporteurs de demander le remboursement de la TVA qui leur a été facturée sur les péages acquittés de 1996 à 2000. A la suite de cette décision, les membres de la Commission fiscale ont recommandé aux entreprises adhérentes concernées de rassembler, les pièces justificatives (copies des factures) correspondant à la période allant du 1er janvier 1996 au 31 décembre 2000, avant de se rapprocher des sociétés d'autoroutes. Un modèle de bordereau récapitulatif a par ailleurs été proposé aux entreprises adhérentes de *TLF* afin de faciliter leurs démarches.

Lors du projet de loi de finances rectificative pour 2005, estimant qu'aucune TVA n'avait été payée par les entreprises à l'époque, le gouvernement a fait adopter un amendement empêchant toute récupération de la TVA sur les péages entre 1996 et 2000. Opposée à cette analyse, *TLF* a immédiate-

ment mobilisé les sénateurs de la commission des Finances, mettant à leur disposition un argumentaire juridique afin de saisir le Conseil Constitutionnel.

Le 29 décembre 2005 le Conseil constitutionnel a confirmé la position défendue par *TLF* et les 60 sénateurs réunis, en annulant la disposition de la loi de finances rectificative pour 2005 qui visait à rendre impossible toute récupération de la TVA sur les péages payés entre 1996 et 2000. Le Conseil constitutionnel a en effet considéré que la démarche du gouvernement méconnaissait le principe de séparation des pouvoirs et la garantie des droits proclamés par l'article 16 de la Déclaration de 1789.

Dès lors, les sociétés d'autoroutes, contraintes d'émettre des factures rectificatives faisant apparaître le montant de la TVA pour cette période, ont progressivement ouvert des sites Internet sécurisés permettant aux entreprises de télécharger les factures rectificatives pour la période 1996-2000.

Délais de paiement

Les règles relatives aux délais de paiement dans le secteur des transports ont été modifiées grâce à l'action de *TLF*. Ces délais étaient en moyenne de 63 jours en France en 2004 contre 38 jours en Allemagne, selon une étude de BNP Paribas. Une telle différence constituait un handicap majeur pour les entreprises du secteur.

La loi «Sécurité et développement des Transports» du 5 janvier 2006 a ainsi modifié l'article L.441-6 du Code de commerce. L'article 26 institue un délai maximum de règlement ne pouvant dépasser 30 jours à compter de la date d'émission de la facture.

Cette disposition d'ordre public concerne le transport routier de marchandises, la location de véhicules avec ou sans conducteur, la commission de transport ainsi que les activités de transi-

taire, d'agent maritime et de fret aérien, de courtier de fret et de commissionnaire en douane. Cette initiative législative s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale de lutte contre les pratiques abusives. Dominique de Villepin rappelait le 26 janvier lors de sa conférence de presse mensuelle que cette situation constituait un facteur de faiblesse pour les entreprises françaises.

En cas de non respect, les contrevenants encourrent une amende de 15 000 euros. La responsabilité pénale de la personne morale peut également être retenue dans les conditions de l'article 121-2 du Code pénal.

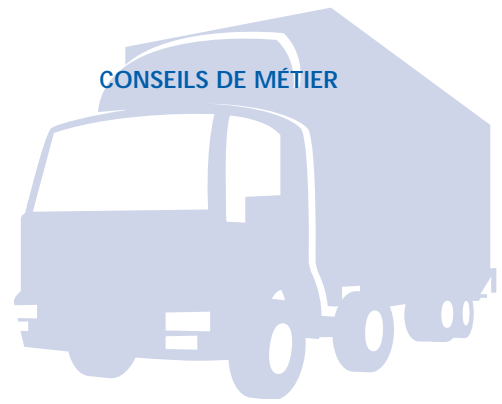
Les commissionnaires de transport et commissionnaires en douane sont confrontés à une forte concurrence internationale. Aussi lors de la publication de cette nouvelle loi, les adhérents de *TLF* se sont inquiétés de possibles distorsions de concurrence avec les autres pays européens qui ne seraient pas soumis aux mêmes règles.

Il faut souligner que cette modification du Code de commerce était inévitable puisque que la France devait transposer en droit français la direc-

tive 2000/35CE du Parlement européen et du Conseil du 29 juin 2000 concernant la lutte contre le retard de paiement dans les transactions commerciales. Aussi afin d'informer au mieux ses adhérents *TLF* a mené une enquête pour établir la situation réglementaire relative aux délais de paiement dans les pays voisins.

Les résultats de cette enquête montre que la plupart de nos voisins, tels que la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne ou encore l'Espagne sont eux-aussi, soumis à une réglementation qui encadre les retards et les délais de paiement. A contrario, d'autres pays, comme l'Italie et le Portugal, n'imposent aucun encadrement dans ce domaine. Cependant, la situation devrait changer, puisqu'il existe une directive européenne et que tous les États membres doivent s'y soumettre.

Afin de compléter les informations transmises par voie de circulaires, *TLF* a organisé une dizaine de réunions en France, où des représentants du siège de *TLF*, accompagnés d'avocats, étaient notamment venus répondre aux interrogations persistantes des adhérents.



Conseil de métier Route

Président : *Christian BOULOCHER*

Vice-Présidents : *Ginette DUC et Gilles DESERT*

Responsable TLF : *Stéphane LEVESQUE*

Avec +1,4% en 2005, la France a enregistré un ralentissement de sa croissance, devenue inférieure à celle de la zone euro. Ce résultat modeste repose essentiellement sur la consommation nationale. Le transport intérieur a connu une baisse notable (-3% en t-km) presque aussi importante qu'en 1993, année de récession. Traditionnellement, le transport de marchandises accentue les évolutions économiques. Le décrochage observé en 2005 s'explique avant tout par une croissance économique de plus en plus tirée par des secteurs moins utilisateurs de services de transport. Ces mauvais résultats sont amplifiés par des pertes de marché à l'international. La part du pavillon routier français a régressé de 20 points au cours de dix dernières années.

Au delà de l'envolée du prix du carburant, les autres postes de coûts ont subi également de fortes augmentations. Dans ce contexte, les entreprises ont été fortement fragilisées. Pour la troisième année consécutive, les effectifs des conducteurs routiers marchandises diminuent.

Le Conseil Route s'est particulièrement impliqué dans plusieurs dossiers communs avec d'autres conseils de métier de TLF, tels que l'augmentation des dégrèvements «camion» au titre de la taxe professionnelle, le remboursement de la TVA sur les péages et l'encadrement des délais de paiement.

Union de la profession

Face au recul continu du pavillon routier français qui subit des distorsions de concurrence fiscales et sociales européennes, l'AFTRI, l'OTRE, TLF et l'UNOSTRA réunies au sein de l'Union des professionnels de la route (UPR), ont organisé le 28 septembre 2005 pour la première fois un rassemblement unitaire ouvert à l'ensemble des transporteurs routiers. Cette manifestation qui a réuni plus de 1 000 personnes a permis aux professionnels de réaffirmer leur soutien aux mesures réclamées par l'UPR, qui sont les seules capables de pérenniser l'activité et les emplois du secteur :

- ▶ allègements des charges sociales sur les temps autres que la conduite ;
- ▶ exonération de taxe professionnelle pour les engins mobiles ;

- ▶ généralisation du 44 tonnes sur l'ensemble du territoire ;
- ▶ harmonisation fiscale du gazole professionnel au niveau européen.

Démonstration a été faite que la profession était capable de s'unir pour agir ensemble, quelles que soient la taille, la spécialité des entreprises ou l'appartenance syndicale. Cette manifestation unitaire a clairement permis de rappeler qu'il est de la responsabilité des pouvoirs publics de prendre toutes les mesures permettant de réduire le différentiel de concurrence européen.

L'UPR a été associée aux travaux de la mission confiée par Dominique Perben à Claude Liebermann. TLF et ses partenaires de l'UPR ont élargi leur plate-forme commune d'actions aux questions relatives à la taxation de l'usage des infrastructures.

Conformément aux statuts, Alain Fauqueur, co-président de TLF, assure depuis le début de l'année 2006 la présidence de l'UPR. En avril 2006, la CGPME a approuvé l'adhésion de l'UPR en son sein. Par ce biais, l'UPR dispose d'un relais supplémentaire pour agir sur les grands dossiers interprofessionnels sociaux et fiscaux. Cette adhésion renforce la crédibilité et la représentativité de l'UPR, unique voix du transport routier au sein de la CGPME.

Prix du gazole

Le gazole à la pompe a vu son prix s'envoler pour atteindre un sommet historique en avril 2006 à

0,95 € par litre (hors TVA et ristourne TIPP). En moyenne, le prix en 2005 a augmenté de 16,2% par rapport à 2004. Face à cette situation, les entreprises ont redoublé d'efforts pour que leurs contrats intègrent des clauses de révision de prix. *TLF* a renforcé les moyens d'information économique mis à la disposition de ses adhérents. L'atelier «Route» de l'Université *TLF* qui s'est tenue le 17 novembre 2005 à Nantes a été consacré à la présentation de différentes solutions permettant, dans un premier temps, de réduire les coûts de carburant et, dans un second temps, de diminuer la consommation donc des émissions de CO₂.

TLF et ses partenaires de l'UPR ont insisté auprès du ministre des Transports pour que la France reprenne l'initiative dans le dossier du gazole professionnel. En décembre 2005, Dominique Perben a présenté au Conseil européen des ministres des Transports un mémorandum qui insiste sur l'impact de la hausse du prix des carburants sur le transport routier et sur la nécessité de l'harmonisation de la fiscalité du gazole professionnel.

L'article 23 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a ajouté aux éléments constitutifs du coût d'une prestation de transport routier, les «charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération de transport». Également, un mécanisme d'indexation du prix de transport en fonction des variations du coût du carburant a été mis en place. Au cours des débats, *TLF* avait rappelé son attachement au principe de la liberté contractuelle. Le législateur a instauré le principe selon lequel le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation des charges liées à la variation du coût du carburant. Toutefois, les parties demeurent libres du choix des modalités de révision.

Chronotachygraphe numérique

La date de l'entrée en vigueur du chronotachygraphe numérique a fait l'objet de plusieurs reports. Le règlement européen n°561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le transport routier a été publié en avril 2006. Ce texte rend notamment obligatoire le chronotachygraphe numérique à partir du 1er mai 2006 à bord de tous les camions neufs.

En pratique, dès l'automne 2005, des véhicules

ont été équipés avec le nouvel appareil de contrôle. Chronoservices, chargé en France de la délivrance des cartes, a connu un afflux de demandes en fin d'année. Des retards importants ont pénalisé les entreprises qui avaient souhaité anticiper l'arrivée du chronotachygraphe numérique. *TLF* a dénoncé cette situation. Le 17 janvier 2005, le ministère des Transports a écrit au président directeur général de l'Imprimerie Nationale (maison mère de Chronoservices) pour rappeler les obligations du délégataire de service public, à savoir de délivrer les cartes dans un délai de 15 jours ouvrables. *TLF* a également obtenu qu'une période de tolérance soit instaurée jusqu'au 30 avril 2006 pour les conducteurs qui n'avaient pas pu obtenir la délivrance de leur carte dans les délais.

Afin de simplifier les procédures, *TLF* a demandé en novembre 2005 que les cartes «conducteur» demandées par l'intermédiaire d'une entreprise puissent être adressées au nom du salarié directement à l'adresse de l'employeur. Actuellement, les conditions générales de délivrance et d'usage des cartes «conducteur» précisent qu'elles sont expédiées par courrier recommandé à l'adresse du conducteur. Le ministère des Transports a retenu la proposition de *TLF*. Sa mise en place est prévue pour l'automne 2006.

Le règlement n°561 du 15 mars 2006 a prévu que depuis le 1er mai 2006 les conducteurs doivent présenter lors d'un contrôle routier les disques de la semaine en cours et ceux utilisés au cours des quinze jours précédents. Cette nouvelle obligation modifie en profondeur les relations sociales et la gestion des entreprises. *TLF* a donc demandé au ministère des Transports qu'une période de tolérance soit instaurée afin d'alerter utilement les entreprises et surtout d'informer et de former les conducteurs. La circulaire ministérielle du 17 mai instaure une période dérogatoire jusqu'au 31 août 2006.

L'action de *TLF* a également permis d'obtenir que :

- ▶ la durée maximale entre deux déchargements des données du chrono numérique soit de 95 jours, au lieu de 28 jours initialement proposée par l'administration. Pour la carte conducteur, cette période est de 28 jours ;
- ▶ l'obligation du remplacement du chrono analogique (rétro fit) soit fortement atténuée pour les véhicules de plus de 12 tonnes immatriculés à partir du 1er janvier 1996.

Autoroutes et péages

En juin 2005, le gouvernement a décidé de céder les participations de l'État dans le capital des concessionnaires d'autoroutes. Tout au long du processus de privatisation, *TLF* a rappelé les inquiétudes des entreprises de transport en matière d'évolution future des tarifs de péages. Dans un avis rendu le 2 décembre 2005, le Conseil de la concurrence a exprimé sa crainte de voir s'instaurer des «monopoles privés». *TLF* a réclamé la mise en place d'une instance autonome de régulation.

Afin de préparer la mise en œuvre du télépéage prévue à l'automne 2006, *TLF* a multiplié les contacts avec les sociétés d'autoroutes pour que les solutions proposées soient les plus adaptées aux besoins des entreprises.

La directive «Eurovignette» qui rentrera en vigueur au plus tard le 10 juin 2008 prévoit que les remises commerciales seront limitées au maximum à 13%. *TLF* a rappelé que cette évolution devra s'effectuer en étroite concertation avec les représentants des clients professionnels des autoroutes.

Intermodalité

Autoroute ferroviaire

Le 3 avril 2006, Dominique Perben a signé avec son homologue luxembourgeois, Lucien Lux, une déclaration commune concernant l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Cette déclaration marque la volonté commune des deux États de soutenir ce projet de nature à assurer un développement durable des transports de marchandises. Le texte prévoit notamment le soutien des États à la réalisation des terminaux de Perpignan et de

Bettembourg, ainsi que la réalisation coordonnée de la mise au gabarit de l'itinéraire.

Ce projet permettra au 31 mars 2007 d'assurer un service d'autoroute ferroviaire pour les remorques de poids lourds. C'est une offre de 30 000 remorques par an qui sera proposée dans un premier temps, avec un départ quotidien dans chaque sens, sur les 1 000 km de l'itinéraire.

TLF qui est à l'origine de ce projet, au travers de l'association Route roulante 2006, soutient activement les opérateurs associés à ce projet : ASF, Caisse des Dépôts et Consignations, Modalohr, SNCF et CFL (Chemins de fer luxembourgeois) qui ont constitué la société d'exploitation Lorry Rail, le 29 mars.

Autoroutes de la mer

Depuis le 28 janvier 2005, la liaison maritime entre Toulon et Rome assure le transport d'ensembles routiers. *TLF*, qui est la seule fédération représentative du transport multimodal, a facilité au rapprochement des deux opérateurs (Louis-Dreyfus Armateurs et Grimaldi) et a aidé à la mise en relation de l'armateur avec les transporteurs routiers potentiellement utilisateurs de cette solution modale alternative.

Déjà à l'initiative de la création du BP2S (Bureau de promotion du cabotage maritime), *TLF* ne cesse de contribuer à l'émergence de solutions économiquement pertinentes complémentaires au transport routier de marchandises. A titre d'exemple, la fédération s'implique fortement dans le projet d'autoroute maritime entre Nantes et Bilbao. Une étude de marché a été réalisée avec l'appui des professionnels (*TLF*) et l'expérience d'une société d'autoroute (ASF).

Conseil de métier

Location de Véhicules Industriels

Président : *Yvon POUHAER*
 Responsable TLF : *Daniel RIGAL*

Une année 2005 témoin d'une évolution contrastée dans la représentation des métiers de la location à TLF : le Conseil de métier location sans conducteur poursuit sa stratégie professionnelle arrêtée en 2004 ; le Conseil location avec conducteur confirme son attachement au maintien d'une représentation de ses activités au sein de TLF, sans souhaiter la formaliser en se réunissant régulièrement.

Des politiques professionnelles différentes qui n'empêchent pas les principaux opérateurs de la location avec et sans conducteur de se retrouver pour unir leur réflexion sur la profession à l'occasion de l'Université de TLF.

Une année 2005 qui marque également une rupture avec les années précédentes au regard de l'activité économique. Après deux années de relative stabilité, l'activité a progressé pour l'ensemble des acteurs.

La Location sans conducteur

Le Conseil a poursuivi sa stratégie en consacrant ses réflexions et travaux aux aspects spécifiques du métier, sachant que le lobby de TLF prend largement en compte la défense des intérêts communs aux entreprises, tous secteurs confondus.

L'Europe

Les loueurs courent depuis de trop nombreuses années après la libéralisation de la location dans l'UE, sans parler de la location transfrontalière, pour ne pas placer en tête de leurs préoccupations le dossier européen.

Les contraintes réglementaires rencontrées principalement dans les pays du sud de l'Europe sont contraires au principe de la libre circulation de service prévu par le Traité et ne permettent pas aux loueurs français d'exporter leur savoir-faire et de faire bénéficier les entreprises clientes des avantages offerts par la location de véhicules de courte ou longue durée.

Cette situation est fondée historiquement sur un malentendu selon lequel la location serait un

concurrent du transport pour compte d'autrui, quand bien même la réalité du marché français offre depuis de nombreuses décennies un démenti criant, puisque les transports représentent 50% de la clientèle des loueurs.

Aussi, les loueurs demandent inlassablement que le gouvernement français reprenne une démarche, arrêtée en 1995, pour obtenir une harmonisation des marchés et parachever l'achèvement du marché des services dans l'UE.

Les dossiers professionnels

Le marché constitue un thème de réflexion permanent du Conseil qui a souhaité poursuivre sa coopération avec l'IPTL du groupe AFT.IFTIM pour actualiser sa connaissance du marché potentiel de la location d'utilitaires et de camions.

Cette étude a été réalisée auprès des 500 entreprises non clientes de la location. Les conclusions ont été présentées à l'université TLF de Nantes.

La mesure de l'évolution des coûts constitue un second sujet de réflexion du Conseil qui s'est particulièrement intéressé au suivi du coût de détention du matériel et de l'assurance dans l'indice CNL pour lesquels le Conseil a établi des propositions soumises à la Commission Gestion de TLF qui les a retenues pour le calcul des indices à partir du 1er janvier 2006.

Par ailleurs, le Conseil a été entendu pour que soit prise en compte dès 2005 une augmentation due aux diverses évolutions réglementaires (privatisation des contrôles techniques, contrôle semestriel des hayons, procédure d'agrément des caisses frigo, limiteur de vitesse pour les moins de 12 tonnes...).

Les dossiers d'actualité

Le suivi des dossiers d'actualité communs aux activités routières n'a pas échappé à la veille du Conseil qu'il s'agisse des dossiers techniques comme la mise en place de la privatisation du contrôle technique, le chronotachygraphe numérique ou des dossiers fiscaux comme le remboursement de la TIPP, le projet de réforme de la taxe professionnelle ou encore le projet de décret sur l'intermédiation en assurance.

Concernant le **chronotachygraphe numérique**, plusieurs réunions ont été organisées avec la DGMT pour obtenir des réponses concrètes aux multiples questions spécifiques à l'exploitation des véhicules loués sans conducteur. A ce jour certaines sont encore restées sans réponse, alors que cette nouvelle réglementation est en vigueur depuis le 1er mai 2006.

Les **dossiers économiques et fiscaux** ont trouvé un épilogue avec la loi de finances rectificative 2005 pour :

- **La double location** : plusieurs directions régionales des douanes refusaient d'effectuer le remboursement de la TIPP pour les véhicules faisant l'objet d'une double location, car le demandeur du remboursement ne figuraient pas sur la carte grise.

L'action de *TLF*, appuyée par la DGMT a convaincu la Direction Régionale des Douanes : la Loi de finances rectificative 2005 modifie l'article 284 bis A du Code des douanes pour reconnaître la double location, permettant ainsi aux locataires concernés de déclarer les véhicules à la taxe à l'essieu et de ce fait de pouvoir bénéficier du remboursement partiel de TIPP.

- **La taxe professionnelle** : Le Conseil a regretté que le dégrèvement camion ait été maintenu à 366 € pour les véhicules d'un PTAC supérieur à 7,5 t et inférieur à 16 t.

Ces dossiers ont été évoqués par le président du Conseil Location lors d'une réunion avec le cabinet du ministre des Transports en septembre 2005.

Enfin, le Conseil a jugé favorable la mesure relative à la limitation des délais de paiement à 30 jours, même si son application ne se fera que progressivement compte tenu des méthodes de facturation retenues par les loueurs.

La location avec conducteur

Les membres du Conseil location avec conducteur ont été invités en juin à débattre sur la situation de la location avec conducteur au sein du secteur des transports routiers de marchandises et de sa représentation professionnelle au sein de *TLF*.

Les membres présents ont déclaré être fermement attachés à l'activité de la location avec conducteur telle qu'elle est définie juridiquement et réglementairement par référence au contrat type.

Pour eux le marché ne constitue pas un paramètre de différenciation entre les deux types de location. Ils sont loueurs de véhicules et répondent à un besoin spécifique de leurs clients qui par ailleurs peuvent faire appel également à des loueurs sans conducteur. La mise à disposition du conducteur constitue une offre complémentaire.

Les loueurs avec conducteur considèrent que le contrat de location avec conducteur tel qu'il existe actuellement doit être maintenu pour des opérations de mise à disposition de moyens, en préservant la possibilité aux entreprises clientes de conclure des contrats avec la responsabilité qu'elles entendent prendre.

Les membres du Conseil considèrent également que la représentation de la location avec conducteur doit être maintenue à *TLF*. Cette représentation doit permettre une veille réglementaire et «assembler» la problématique sociale et routière en s'appuyant sur les services compétents de *TLF*.

Enfin, le Conseil réuni à Nantes en octobre, a pris connaissance des premiers résultats du recensement des entreprises de location avec conducteur adhérentes à *TLF*, comportant une évaluation sommaire de leur périmètre d'activité.

Université *TLF* : atelier location

«La participation à l'atelier location est en progression constante depuis 3 ans. Elle a été multipliée par 3 depuis l'Université de Lyon». C'est par cette phrase que le président du Conseil Location, Yvon Pouhaër a ouvert l'atelier en remerciant les participants pour leur présence et leur engagement professionnel.

L'atelier s'est déroulé en deux parties :

La première que l'on pourrait qualifier de «rapport moral» a :

CONSEILS DE MÉTIER

- ▶ d'une part, repris les dossiers d'actualité, évoqués précédemment, qui ont mobilisé le Conseil en 2005, ainsi que les travaux et actions menés au sein des diverses organisations professionnelles françaises (FNLV ; GITL ; GPS) et européenne (ECATRA) ;
- ▶ d'autre part, débattu des dossiers techniques, également mentionnés ci-dessus, suivi et à suivre pour les loueurs.

La seconde partie a été plus prospective avec :

- ▶ d'une part, la présentation des résultats de l'étude réalisée par l'IPTL du groupe AFT.IFTIM auprès de 500 entreprises, utilisatrices de parcs propres et ne faisant pas appel à la location de camions, sur 6 secteurs d'activité dont la récupération de déchets, l'assainissement et la construction ;
- ▶ d'autre part, la présentation du marché britannique de la location d'utilitaires et de camions par John Lewis, directeur de l'Association britannique des Loueurs (BVRLA). Un éclairage autorisé sur les particularités de ce marché «pas aussi libéral qu'il n'y paraît», plus financier et peut être plus «flexible» que le marché français.

Perspectives 2006

Pour 2006 le Conseil location sans conducteur va concentrer son action sur les thèmes suivants :

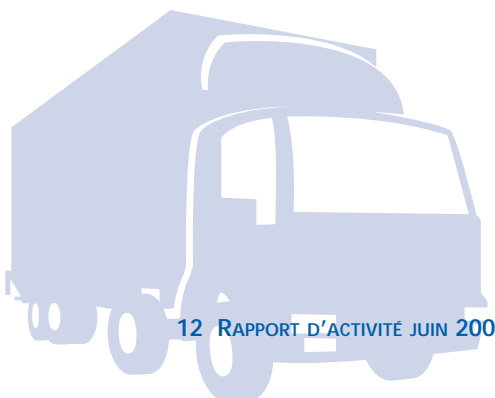
- ▶ réaliser un guide de bonne pratique pour l'utili-

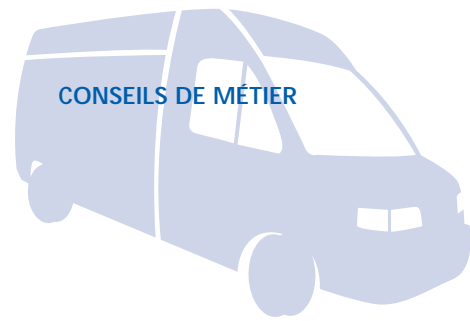
sation des véhicules, afin d'améliorer les relations avec les clients ;

- ▶ réécrire la méthode d'analyse des coûts pour faciliter l'étude comparative entre un parc en propriété et en location sans conducteur ;
- ▶ analyser et prendre en compte le coût réel du passage à la norme EURO 4 ;
- ▶ suivre la mise en place du chronotachygraphe numérique ;
- ▶ renforcer des liens avec le BVRLA (association des loueurs britanniques) ;
- ▶ assurer un meilleur suivi du dossier européen et renforcer la présence des loueurs français dans les organes de représentation professionnelle européenne, notamment pour relancer le dossier de la libéralisation.

Enfin deux études ont été confiées à l'IPTL du groupe AFT-IFTIM :

- ▶ l'une par les loueurs sans conducteur pour réaliser une monographie des acteurs de la location de véhicules sans conducteur en France pour renforcer leur présence au sein de *TLF*.
- ▶ l'autre par les loueurs avec conducteur pour poursuivre le recensement des loueurs avec conducteur représentés au sein de *TLF*, en développant la partie descriptive sur les activités exercées par ces entreprises. Une réunion nationale sera organisée pour la présentation des résultats.





Conseil de métier Messagerie Express

Président : Jean SCHMITT

Vice-Président : Eric JACQUEMET

Responsable TLF : Laure DUBOIS

Conformément à son calendrier annuel, le Conseil Messagerie/Express s'est réuni 3 fois depuis la précédente assemblée générale de TLF, et a tenu son atelier dans le cadre de l'Université 2005 de TLF à Nantes le 17 novembre dernier sur les deux thèmes suivants :

- ▶ Les clés de la réussite de la messagerie Allemande et Espagnole ;
- ▶ Le retour d'expérience de l'express sur «les techniques de pricing».

Situation économique/conjoncture

Bilan 2005

Selon l'étude réalisée par EULER HERMES SFAC, le transport routier de marchandises est en perte de compétitivité depuis 2002 donc, avant même la crise pétrolière. Cette perte de rentabilité vient de passer dans le rouge en 2005, deux raisons essentielles :

Le taux de défaillances estimé en 2005 (+4%) est deux fois plus important que le taux national (1,7%) avec une baisse constante du nombre d'entreprises dans le secteur.

Les marges ont encore été affectées en 2005 par deux facteurs : l'envolée du prix des carburants (+17,3% la facture pétrolière en 2005) ; la progression des frais de personnel à 3,4% de la masse salariale en raison de l'augmentation du SMIC horaire de +5,5% au 1er juillet 2005.

Pour EULER HERMES SFAC, la facture pétrolière est le principal facteur de la baisse de marge nette en 2005. Malgré un effet «rattrapage des prix» en 2005 (+3,5%), la baisse des volumes a limité l'effet positif de cette hausse de prix. Cette baisse des volumes en France n'est pas seulement conjoncturelle. Elle s'explique par la faible production des branches les plus utilisatrices de transport et par la forte externalisation du compte propre en 2004 que l'on ne retrouve pas en 2005.

Perspectives 2006

Le secteur s'installe durablement dans la crise notamment en raison :

- ▶ de la progression faible des volumes ;

- ▶ du maintien de la tension sur les prix ;
- ▶ d'une nouvelle progression du prix du carburant ;
- ▶ des inégalités sociales européennes plus particulièrement avec les Pays de l'Est.

Le constat est le même à la lecture du premier bilan économique du transport intérieur de marchandises en 2005, publié fin février 2006 par le Service Économique Statistiques et Prospective (SESP) du ministère des Transports. Le secteur a connu une chute notable de son activité, jugée presque aussi importante qu'en 1993. L'activité mesurée en tonnes kilomètres a reculé de 3% pour l'ensemble de la navigation intérieure, du transport ferroviaire et du transport routier de marchandises.

En messagerie traditionnelle nationale

La moyenne annuelle 2005, est légèrement plus élevée que l'année précédente +1,3% pour les tonnages et +1,2% pour le chiffre d'affaires en données brutes. Le profil 2005 aura été beaucoup plus heurté que l'an passé.

En messagerie traditionnelle internationale intracommunautaire

L'activité 2005 a augmenté par rapport à celle de l'année précédente. Les évolutions des exportations et des importations sont semblables pour leurs chiffres d'affaires, respectivement +12,5% et +12,3%, mais les tonnages importés augmentent davantage que les tonnages exportés +5,3% et +15,1%.

En messagerie express nationale (tous poids)

L'activité express nationale tous poids est en hausse par rapport à 2004 +1,8% pour le nombre

d'envois et +2,1% pour les chiffres d'affaires. De même que celle du colis légers augmente de +4,7%.

En messagerie express internationale intracommunautaire

L'activité express international intracommunautaire est plus dynamique pour les importations +9% de nombre d'envois et +17,8% en chiffre d'affaires, que les exportations : +4,1% nombre d'envois et +3,1% en chiffre d'affaires. De même que celle du colis légers augmente de +4,7%.

Gazole

A la date du 19 mai 2006, le prix du gazole a varié de +6,84% depuis le 31 décembre 2005 et de +19,84% depuis le 31 décembre 2004. Le prix moyen hors TVA par litre de gazole à la pompe s'établit à 0,85853 € en 2005 (soit +16,18% par rapport à la moyenne 2004) et à 0,90712 € en 2000 (soit +5,66% par rapport à la moyenne 2005).

C'est dans ce contexte économique très difficile, et qui perdure que *TLF* a renouvelé à plusieurs reprises sa demande au gouvernement français, d'intervenir auprès de la Commission européenne pour qu'elle mette en place un gazole professionnel harmonisé et qu'elle étudie un marquage numérique du gazole.

Sûreté des personnels et des marchandises

En 2005, 2194 vols ont été enregistrés contre 2392 en 2004. Les catégories de marchandises les plus volées par nombre de faits sont dans l'ordre : habillement / spiritueux / alimentaire / TV vidéo photo / divers colis / électroménager / parfum cosmétique / informatique / accessoire VL-PL.

Les types de vols enregistrés sont répartis de la manière suivante : vols simplifiés (208) ; vols aggravés (191) ; vols avec effraction (1558) ; vols à main armée (123).

Travaux TLF

Le groupe de travail animé par Jean-Jacques Richard, directeur Sûreté de TNT France a renforcé sa présence dans les médias, audiovisuels et la presse écrite, accroissant d'autant la lisibilité de la culture sûreté promue par *TLF*.

► le 16 juin 2005, à l'occasion d'un point presse, le

groupe de travail présentait le Guide de la Sûreté «Pourquoi et comment». Ce guide permet à tous les adhérents de prendre les mesures sûreté les mieux adaptées ;

- en novembre 2005, une table ronde était organisée par *TLF* Sud-Ouest ;
- la SITL en mars 2006, a consacré une de ses sept conférences plénières à la sûreté. Jean-Jacques Richard y représentait *TLF* aux côtés du Chef de la mission sûreté défense DGMT et de l'OCLDI.

Cette présence médiatique est l'un des axes de travail 2006. Dans cette continuité, le groupe de travail a décidé l'élaboration d'une filière d'emplois dans le domaine de «la sûreté».

Les travaux réalisés en partenariat avec l'AFT-IFTIM portant sur la mise en place d'actions de formation en matière de prévention et de sensibilisation, sont achevés et font l'objet d'une commercialisation en quatre modules :

- vol de marchandises (management de la sûreté du fret en transport routier) ;
- sensibilisation du management à la sûreté du fret en entrepôt ;
- sensibilisation des opérateurs à la sûreté du fret en entrepôt ;
- sûreté du fret routier (module conducteurs).

Malgré la baisse de la sinistralité, la hausse de l'intensité est constatée, le coût unitaire des vols ayant très sérieusement augmenté.

La facture des préjudices subis est chiffrée à plus de 360 millions d'euros (soit 1% du chiffre d'affaires du TRM). Le chiffre est très certainement inférieur à la réalité, car si l'assureur connaît ce qu'il indemnise, il ne connaît pas forcément la valeur du préjudice. Un partenariat avec les assureurs a ainsi été initié en avril dernier. Une de ses priorités sera de réactiver l'outil ARGOS, dont la création avait à l'époque pour objectif, la récupération des biens volés

Un groupe de travail sera constitué dans les mois à venir autour d'Henri Olivier Outrequin, président du Comité des transports terrestres à la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA), afin d'élaborer des garanties quant à son utilisation.

De même, un axe de travail avec Renault Trucks permettant d'avancer sur les problématiques de sécurité sûreté sur les véhicules (équipements des véhicules, etc...) a été mis en place début juin.

Le 2ème trimestre 2006 devrait plus particulièrement être consacré au problème de la criminalité



en Europe dans le transport, ainsi qu'à l'étude du projet de règlement de la Commission européenne visant à renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les transports terrestres.

Questions juridiques

TVA sur les péages

Le Conseil Messagerie-Express s'est fortement mobilisé dans l'action de lobbying offensive, initiée par TLF, visant par le dépôt d'un mémoire juridique à la saisine du Conseil Constitutionnel, en vue de faire annuler l'article 49 de la Loi de finances rectificative pour 2005, refusant le droit à récupération de la TVA payée par les transporteurs routiers sur les péages entre 1996 et 2000.

Cette démarche couronnée de succès est le résultat du travail de fond de TLF. Ce dossier est développé plus longuement dans la partie consacrée à la TVA péages de ce rapport.

Délais de paiement

Sur ce dossier, le Conseil Messagerie-Express s'est largement impliqué dans la proposition faite au ministre des Transports de légiférer sur les délais de paiement, totalement anormaux en France dans le secteur. Ce mouvement collectif a démontré qu'un rapport de force initialement défavorable, peut être rééquilibré.

Ce point est plus largement développé dans la partie consacrée aux délais de paiement de ce rapport.

Intermédiation en assurances

Dans le cadre de la transposition en droit interne de la directive européenne, relative aux intermédiaires en assurance, le Conseil Messagerie-Express s'est associé aux actions menées par TLF pour maintenir hors du champ d'application de la Loi, les professionnels du transport au motif qu'ils ne concluent pas de contrat d'assurance avec leurs clients, mais leur proposent seulement d'adhérer à une police d'assurance tiers chargeur, pour laquelle ils sont eux-mêmes assurés.

Ce dossier est développé plus longuement dans la partie maritime et multimodal de ce rapport.

Partenariat SNTL

Inscription au registre TRM : entreprises «Course»

En soutien de la demande du SNTL visant à modi-

fier la LOTI, afin de faire entrer dans le champ d'application de la réglementation du Transport Routier de Marchandises, les entreprises utilisant des véhicules motorisés d'au moins deux roues au 1er janvier 2007, TLF est intervenue lors des débats parlementaires sur la Loi Sécurité et Développement des Transports.

L'objectif recherché, vise à garantir l'exercice de ces activités dans des conditions satisfaisantes du point de vue de la sécurité et du caractère équitable de la concurrence, avec les entreprises recourant à des quatre roues.

C'est toujours dans l'application de cette logique que le contrôle de l'inspection du travail des transports sur ces entreprises utilisant exclusivement des deux roues, des triporteurs pour les transports pour compte d'autrui, a été étendu.

La distribution en ville

Après plus de 4 ans de concertation avec la Ville de Paris et la Préfecture de Police, TLF Île-de-France doit signer en juin 2006 une charte de bonnes pratiques des transports et livraisons de marchandises. Appliquée dès le 1er janvier 2007, cette charte doit permettre d'adapter le dispositif marchandises aux réalités logistiques de la Ville de Paris.

Ce dispositif traite aussi bien l'entrée et la sortie des marchandises de Paris pour lesquelles les modes de transport durables par fer ou par fleuve doivent être favorisés, que les conditions d'acheminement des marchandises dans les quartiers de la capitale avec le développement de l'utilisation de véhicules propres de livraisons.

TLF Île-de-France et plus particulièrement le Président Lucien Dumont-Fouya ont soutenu ce projet depuis son origine. Les orientations proposées par TLF ont largement inspiré son contenu qui repose sur les postulats suivants :

- ▶ les horaires de livraisons de marchandises seront désormais définis selon trois plages horaires ;
- ▶ la limitation à trente minutes de l'utilisation des aires de livraisons sur la voirie parisienne par le biais de l'instauration d'un disque ;
- ▶ la réservation de jour comme de nuit, aux livraisons de marchandises des aires de livraisons spécialement identifiées, situées sur les couloirs de bus dans un premier temps et progressivement dans toutes les aires de livraison.

Cette Charte prendra en considération les évolu-

tions sociales, économiques, environnementales et technologiques.

Université TLF

Dans le cadre de l'Université TLF dont le fil conducteur était «Quelle politique pour la logistique et le transport en Europe ?», le Conseil de métier a plus particulièrement axé ses travaux sur deux thèmes : les clés de la réussite de la messagerie en Allemagne et en Espagne ; la présentation d'un retour d'expérience des métiers de l'express sur les techniques de pricing.

Les clés de la réussite de la messagerie en Allemagne et en Espagne

Les témoignages d'Olivier Rüter de la Société CRETSCHMAR GmbH et celui de Dulsé Diaz, directeur général de GEFCO Espagne ont été présentés au Conseil Messagerie Express.

Concernant la structure du marché allemand, il ressort les éléments clés suivants :

- ▶ le plus grand marché intérieur européen avec 149 Mrd € de CA annuel soit 7,5% du PIB, 57 000 Entreprises et 1,2 Millions de salariés ;
- ▶ les plus grands acteurs y sont présents : tous les intégrateurs et quatre réseaux de coopérations ;
- ▶ une évolution des volumes de l'ordre de 7,5% par an.

L'évolution pour les prochaines années s'établit à partir des tendances suivantes :

- ▶ une concentration du marché vers les Global Players et les réseaux européens ;
- ▶ des coûts en augmentation ;
- ▶ une pression tarifaire de plus en plus importante ;
- ▶ une généralisation de la tarification forfaitaire ;
- ▶ la centralisation des achats ;
- ▶ un environnement hostile au TRM ;
- ▶ des problèmes croissants de recrutement ;
- ▶ des volumes d'investissements élevés et la constitution de réseaux ;
- ▶ un recours à la sous-traitance qui se stabilise.

En Espagne, la seule activité du transport qui continue à être rentable, est la messagerie (400 entreprises). Deux explications :

- ▶ le coût de la traction et de distribution est proportionnellement plus bas que celui des autres entreprises ;
- ▶ les salaires sont moins élevés.

Dans les prochaines années, la rentabilité devrait

baisser en raison de la difficulté à récupérer les surcoûts auprès des clients, la délocalisation du monde industriel (perte importante de volume à transporter), l'externalisation des prestations logistiques

La présentation d'un retour d'expérience des métiers de l'express sur les techniques de pricing

Dans le domaine des techniques dites de «pricing», l'expérience des expressistes, étudiée dans le cadre d'un groupe de travail, a permis de faire un tour d'horizon des différentes pratiques appliquées dans les entreprises.

Si les documents contractuels existent (protocole d'accord, ouverture de compte, proposition commerciale...) tous ont pour vocation de contractualiser la relation commerciale entre le client et le prestataire commercial dans le transport en France.

Le Groupe de travail s'est tout d'abord interrogé sur «Pourquoi un contrat commercial ? et comment se décompose t-il ?»

Le contrat commercial se construit dans un cadre réglementaire strict et répond au principe de l'offre et de la demande ; il est le socle des engagements réciproques entre le client et la société prestataire ; il est le garant du respect mutuel de ces engagements réciproques.

Il reprend en synthèse :

- ▶ la nature des prestations de transport ;
- ▶ les aspects opérationnels ;
- ▶ la typologie des expéditions ;
- ▶ la valorisation des solutions proposées ;
- ▶ les clauses contractuelles liées à ces prestations.

Sans véritable contrat commercial une relation commerciale ne peut être pérenne.

Face à ce constat, il est apparu nécessaire d'aller plus loin. La poursuite des travaux a permis l'intégration dans les contrats et/ou conditions générales de ventes de 3 clauses : la durée de validité, le prix et le respect des engagements réciproques et la validité des conditions générales de vente et réclamation client.

Leaflet "limitation de vitesse"

Dans le cadre de la mise en œuvre de la charte relative à la sécurité, TLF poursuit son travail d'information et de sensibilisation auprès de ses adhérents et plus particulièrement des entreprises utilisant des véhicules de 3,5t à 12t.



A compter du 1er janvier 2007, leur vitesse sera limitée à 90km/h, contre 110.

Cette nouvelle réglementation affecte directement les transporteurs express qui travaillent depuis plusieurs mois à la réorganisation de leurs plans de transport (implantation des agences, centres de tri, hubs...) et aux modifications de leurs prestations (avancement des horaires de collecte, report des horaires de livraisons...).

Ces derniers ont souhaité initier une nouvelle campagne de communication relative à cette limitation de vitesse à destination de l'opinion publique, et notamment de leurs clients.

En acceptant d'apposer son logo, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) y apporte son plein soutien.

Conseil de métier Ferroviaire

Président : *Philippe BOUCHETEIL*
Responsable TLF : *Hervé CORNÈDE*

Situation économique

L'environnement économique ferroviaire dans lequel évoluent nos adhérents continue de se dégrader en France alors que dans d'autres pays (Allemagne, Grande-Bretagne) ayant anticipé l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, le marché reprend de la vigueur.

Avec à peine 41 Milliards de TK, la décroissance du trafic de la SNCF s'accélère en 2005 (-12,2%) contre une décroissance de 4% en 2004.

Le trafic national de fret SNCF baisse de 11,1%, l'international de 10,7% et c'est surtout le trafic de transit qui décroît le plus avec -20% en 2005. Sur le plan des types de trafic, le transport combiné recule de 18,2% et le trafic conventionnel de 10,4%. La baisse concerne l'ensemble des produits transportés. Elle est particulièrement forte pour les produits à destination de l'industrie, principal utilisateur du fret ferroviaire et pour les produits agroalimentaires. Elle touche aussi les matériaux de construction qui apportent pourtant une contribution positive à la croissance annuelle sur l'ensemble des modes de transports.

Seule une partie de la baisse peut s'expliquer par la mauvaise conjoncture annuelle. L'explication principale de la chute de 12% est liée au plan fret de la SNCF et au repositionnement opéré par la SNCF sur son activité marchandises.

Le plan fret, visant un retour à l'équilibre financier de cette activité, a conduit la direction du fret à procéder à un filtrage des trafics en éliminant certains axes jugés non rentables et en procédant à des fermetures de gares fret et à l'arrêt de certaines dessertes chez les industriels.

Projet de charte de commissionnaire de transport

La SNCF se comportant souvent en concurrent vis-à-vis des commissionnaires de transport, TLF

voulait faire signer à la SNCF une charte visant à clarifier les rôles, droits et obligations de chacun afin de rendre plus compétitif le mode ferroviaire. Ce projet n'a pas abouti car Fret SNCF, dans un marché ouvert à la concurrence, ne souhaite pas se voir cantonner à un rôle de simple tractionnaire.

Les protestations de TLF sur ce sujet n'ont pas permis une véritable avancée mais nous avons réussi, grâce au ministère des Transports, à ce que le Conseil National des Transports soit mandaté pour mettre en place une commission destinée à élaborer un contrat type pour le transport ferroviaire.

Le contrat type pour le transport ferroviaire

TLF a demandé l'élaboration de ce contrat type pour les raisons suivantes :

- ▶ l'ouverture à la concurrence des trafics intérieurs français effectués par rail doit s'accompagner d'une substitution des actuelles conditions de vente de la SNCF par une autre forme de contrat permettant de passer d'un mode d'adhésion à un système marqué par l'équilibre et le consentement mutuel ;
- ▶ la mise en force de la nouvelle COTIF et du contrat uniforme d'utilisation qui complète l'annexe CUV de la COTIF doit être prise en compte ;
- ▶ les problèmes de co-traitance et de sous-traitance des entreprises ferroviaires, en particulier avec l'arrivée de nouveaux entrants, doivent être connus par les chargeurs ou commissionnaires qui confient des transports aux EF ;
- ▶ le rôle du commissionnaire de transport utilisant principalement le mode ferroviaire est aujourd'hui ignoré, voire combattu par la SNCF qui considère cette profession comme des concurrents et non des partenaires.

Atelier ferroviaire à l'Université TLF

Lors de l'Université TLF des 16 et 17 Novembre à Nantes, le Conseil Ferroviaire a choisi comme thème spécifique «quel modèle d'excellence pour le ferroviaire en Europe ?», afin de réfléchir sur les opportunités apportées par les nouvelles entreprises ferroviaires avec :

- ▶ une présentation des nouvelles entreprises ferroviaires en Europe avec en particulier une présentation de CONNEX ;
- ▶ une présentation de l'utilisation du maillon ferroviaire dans une chaîne logistique par un commissionnaire de transport TMF ;
- ▶ une présentation d'un partenariat entre un utilisateur de transport combiné (ROUCH) et un chargeur (Philipps Éclairage).

Cela a permis de lancer le débat sur les attentes des acteurs du marché dans le domaine ferroviaire et de préparer nos arguments à l'aube de l'ouverture du marché intérieur français au 1er avril 2006.

Relecture du Livre Blanc de la Communauté Européenne

Les membres du Conseil Ferroviaire ont apporté les remarques suivantes :

- ▶ par rapport aux ambitions initiales de la communauté européenne qui prévoyait un transfert modal de la route vers le rail, les résultats sont plutôt décevants avec un nouveau recul du mode ferroviaire ;
- ▶ la libéralisation des marchés n'a pas apporté pour l'instant les résultats escomptés ;
- ▶ si l'on regarde le mode ferroviaire, à part l'Allemagne où les efforts de la concurrence ouverte depuis 10 ans commencent à porter leurs fruits, l'on constate partout ailleurs et en particulier en France un recul en terme de part de marché et une très nette baisse de la qualité de service.

Ce constat explique les inquiétudes des utilisateurs sur l'avenir du wagon isolé.

Conseil de métier Supply Chain

Président : Pierre ENDERLÉ

Responsable TLF : Emmanuèle BONTEMPS

L'année 2005 a été dense en travaux et réalisations tant pour le Conseil Supply Chain que pour les différents groupes de travail associés. Ceci a été rendu possible par la participation et l'implication réelles des adhérents au Conseil.

Université TLF 2005

L'Atelier Supply Chain a permis de présenter l'ensemble des actions menées et projets réalisés au cours de l'année écoulée. Trois intervenants ont également été conviés pour faire un état des lieux de l'avancée du projet d'indices de référence logistiques, ainsi que pour intervenir sur «l'avenir, la portée et les limites des délocalisations logistiques».

Les travaux du Conseil de métier Supply Chain ont été présentés par Pierre Enderlé :

- ▶ officialisation du Guide de bonnes pratiques logistiques, présenté aux fédérations de clients des prestataires dans le courant 2005 et à la presse, lors d'un petit déjeuner presse, le 15 novembre 2005 ;
- ▶ élaboration des indices de variation des coûts de la logistique en France ;
- ▶ mise en application de l'avenant logistique à la convention collective des Transports le 1er février 2005 ;
- ▶ travaux communs entre Afilog et TLF sur les installations classées ;
- ▶ groupe de travail «Veille Prospective» dont les réflexions sont principalement orientées vers la recherche de moyens de différenciation des prestations standards et des prestations à valeur ajoutée, tout en tenant compte des problématiques de sûreté, sécurité et traçabilité.

Des représentants du Cabinet de conseil TL & Associés, à qui a été confié l'élaboration des indices de référence logistiques, ont ensuite présenté le projet, sa méthodologie, ainsi que l'avancée des travaux. Ce projet doit aboutir à un outil qui reflétera l'évolution des différents coûts logistiques.

La troisième partie de l'atelier a été consacrée à la problématique des délocalisations logistiques articulée autour de deux présentations :

- ▶ Thierry Courtiol, consultant chez Newton Vaureal Consulting est intervenu sur la compréhension des enjeux des délocalisations logistiques et de leurs impacts potentiels ;
- ▶ Patrick Canac, directeur général de GSE, a orienté sa présentation autour de son propre témoignage de professionnel d'aménageur/constructeur de plates-formes logistiques opérant sur l'ensemble de l'Europe depuis plusieurs années.

En 2006, le Conseil Supply Chain poursuivra ses travaux sur les installations classées et sur la mise en place des indices de références logistiques sur les limites de responsabilité des prestataires logistiques et sur l'intérêt à s'insérer dans un cadre juridique légal de référence pour les prestations logistiques.

Petit déjeuner presse "Guide de bonnes pratiques logistiques"

Suite à son élaboration et à sa validation à l'occasion de l'Université 2004 de TLF, le guide de bonnes pratiques logistiques a ensuite fait l'objet d'une présentation auprès des fédérations représentatives des clients ou des prestataires logistiques : l'ILEC (Institut de liaison et d'études de la consommation), l'ASLOG (Association Française pour la logistique), l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret), la FCD (Fédération des entreprises de Commerce et de grande Distribution).

Le 15 novembre 2005 le guide a été présenté à la presse.

Indices de référence logistiques

En 2005, le Conseil Supply Chain de *TLF* a initié la création d'indices de référence des coûts de la logistique, devant servir de référentiel aux prestataires logistiques. Cet indicateur a pour objectif essentiel de mesurer les variations des coûts de production des services logistiques en France.

Pour être utilisable comme référence standard notamment dans les clauses de réévaluation contractuelle entre les professionnels et leurs clients, les caractéristiques fondamentales suivantes ont été retenues :

- ▶ **Simplicité** : l'indice se doit d'être synthétique, se traduisant par quelques valeurs clés donnant une bonne approximation de la situation moyenne sans prétendre analyser dans le détail toute la complexité des métiers spécifiques (entrepôts SEVESO, froid, ...) ;
- ▶ **Crédibilité** : l'indice doit être transparent sur sa structure de calcul et appuyé partiellement sur des indices existants reconnus et produit par des structures indépendantes de la profession ;
- ▶ **Visibilité** : notamment dans les médias, au travers de la presse économique non spécialisée sous forme d'une valeur synthétique avec éventuellement quelques paramètres explicatifs et via la presse spécialisée à travers quelques sous indices (par exemple surface et main d'œuvre) ;
- ▶ **Réactivité** : une mise à jour rapide, afin que l'indice soit publié dans des délais acceptables.

Le premier indice devrait être publié pour l'été 2006.

Groupe de travail "Veille prospective"

Le groupe de travail poursuit ses travaux initiés en 2005 :

- ▶ les différents types de prestations logistiques, différenciation / valorisation ;
- ▶ nouvelles problématiques de sécurité / sûreté / environnement.

Les membres du groupe travaillent à la mise en place de veilles spécifiques (Qualité, Sécu/Sûreté, RH/Formation) formalisées notamment par un outil d'aide au pilotage.

Groupe de travail Risques installations classées

Ce groupe de travail réactivé en 2005 s'est focalisé sur le projet de guide d'application de l'arrêté ministériel du 5 août 2002 relatif à la prévention des sinistres dans les entrepôts couverts soumis à autorisation sous la rubrique 1510, rédigé par le ministère de l'Écologie.

Ce guide, encore à l'état de projet, est destiné à préciser les points du texte de l'arrêté qui peuvent prêter à des interprétations divergentes selon que l'on considère les entrepôts existants ou les entrepôts neufs. Un avis sera officiellement soumis au ministère de l'Écologie.

Travaux à venir...

Le Conseil a estimé nécessaire d'ajouter une nouvelle réflexion sur l'opportunité de faire adhérer nos prestataires logistiques à un contexte juridique et réglementaire existant.

Conseil de métier Maritime et Multimodal

Président : *Philippe GUENEL*

Vice-Présidents : *Jean-Michel BAILLET, Hervé BALLADUR et Gérard FRIBOULET*

Responsable TLF : *Emmanuèle BONTEMPS*

Dans un marché national plutôt morose, l'activité de commission de transport continue de bénéficier de la croissance des flux internationaux. Néanmoins, le déséquilibre des flux imports et exports s'accroît au bénéfice du continent asiatique. Dans ce contexte très évolutif, il est apparu nécessaire de créer une structure commune, nommée «Commission Overseas», afin de regrouper l'ensemble des professions des activités Overseas représentées chez TLF et d'entériner, ainsi leur poids économique et leur représentativité.

Commission Overseas

La multiplication de problématiques communes entre les secteurs de la douane, du transport maritime et aérien ont fait ressortir l'intérêt de la création d'une commission transversale.

Les représentants des Conseils de métier Maritime et Multimodal ou Douane ou encore du SNAGFA ont constaté qu'ils travaillaient parfois en parallèle sur un même thème. Une structure commune a donc été constituée afin d'optimiser les forces de travail et d'éviter les doublons contre-productifs.

Les protagonistes de ce projet sont soucieux du maintien de la souveraineté de chaque Conseil de métier TLF et du SNAGFA. Il n'est en aucun cas question que cette Commission se substitue à l'autorité des instances existantes, qui ont chacune des problématiques spécifiques.

Cette commission Overseas a également pour objectif de devenir l'interlocutrice privilégiée du «pôle terrestre» de TLF, afin de créer une réelle synergie entre l'ensemble des métiers représentés par TLF et concernés par les sujets traités au sein de cette nouvelle commission. La commission Overseas est un moyen d'aborder les sujets d'intérêt général et ses membres travaillent sur des orientations plus politiques et stratégiques que techniques

Les premiers thèmes de travail retenus ont été :

- ▶ la modernisation du Code des douanes communautaire ;
- ▶ la sûreté ;
- ▶ la nouvelle loi sur les délais de paiement.

Il est tout à fait pertinent de présenter un front

commun sur la défense du statut d'Opérateur Économique Agréé, afin de représenter au mieux la profession.

Intermédiation en assurance

La directive européenne relative aux intermédiaires en assurance, votée en septembre 2002, a été transposée en droit français par une loi publiée le 15 décembre 2005. Cette nouvelle réglementation impose aux intermédiaires en assurance de s'immatriculer dans leur pays. Les entreprises concernées doivent faire valoir des «connaissances et aptitudes appropriées», une honorabilité, une garantie de responsabilité civile, ainsi qu'une capacité financière. En contrepartie, cet enregistrement permettra aux intermédiaires d'exercer leur activité sur l'ensemble du territoire communautaire.

L'inclusion des professionnels du transport dans le champ d'application de cette loi, entraînerait de nombreuses contraintes pour les entreprises, notamment financières. En effet, étant assimilé à un courtier en assurance, le commissionnaire se verrait imposer la formation d'une partie de son personnel aux métiers de l'assurance.

TLF estime que les professionnels du transport ne peuvent être considérés comme des intermédiaires en assurance. La raison principale étant que le professionnel ne conclut pas de contrat d'assurance avec ses clients, mais leur propose seulement d'adhérer à une police d'assurance tiers-chargeur pour lequel il est lui-même l'assuré.

Afin de soutenir cette position, TLF s'est engagée très en amont dans une action soutenue par le

SNAGFA et la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance), notamment.

Lors des multiples rencontres avec les représentants du ministère des Finances, en charge de ce dossier, ainsi que du ministère des Transports, *TLF* a notamment souligné que la proposition d'adhésion à une police tiers-chargeur fait partie intégrante des obligations de l'activité des commissionnaires de transport, que ce soit en transport terrestre, maritime, aérien ou fluvial. Le commissionnaire de transport a une obligation de conseil envers ses clients et doit donc leur indiquer les solutions de couverture des risques de perte ou d'avarie des marchandises transportées.

Afin de s'assurer du maintien hors champ d'application de cette loi pour l'ensemble des professionnels du transport, un amendement au Code de commerce a été proposé à l'initiative de la FFSA en soutien de *TLF*. Cet amendement propose une définition juridique légale de la police Tiers-Chargeur en assurances Transports qui figurerait dans les chapitres consacrés aux contrats d'assurances et à la formation de contrats d'assurances, dans le Code des assurances.

TLF a soutenu ce projet de nouvel article auprès des ministères des Finances et des Transports, car il permettra de clarifier réglementairement l'assurance transport dans le Code des assurances. Le nouvel article permettra de démontrer que la souscription à une police d'assurance Tiers- Chargeur ne correspond pas à une activité d'intermédiation en assurance du fait qu'elle ne nécessite pas la conclusion d'un nouveau contrat d'assurance.

Le projet de décret d'application prochainement soumis au Conseil d'État devrait intégrer cette notion. Les professionnels du transport, commissionnaires de transport ou transporteurs, ne seront dès lors pas considérés comme intermédiaires en assurance et pourront ainsi poursuivre leurs activités comme auparavant.

Sûreté

A la suite des mesures prises après les attentats terroristes du 11 septembre, la Commission européenne a publié plusieurs textes réglementaires ayant pour objectif de renforcer la sûreté dans l'ensemble de la chaîne de transport et logistique. Aujourd'hui, *TLF* s'inquiète du manque d'harmonisation et du risque d'éventuelles incompatibilités de ces réglementations relatives à la sûreté du

transport de marchandises, qui se multiplient. Différents statuts sont proposés selon qu'ils relèvent du secteur des transports ou de la douane : Chargeur Connu ; Opérateur sûr ; Opérateur économique agréé sûreté.

TLF a donc entrepris une action de sensibilisation et de propositions auprès des instances ministérielles et gouvernementales. *TLF* souligne que si aucune coordination interministérielle ne peut être mise en place, alors les entreprises du secteur des transports, et plus particulièrement les PME, pourront subir les préjudices suivants :

- ▶ difficultés pour remplir les critères d'éligibilité du fait de la complexité et de la diversité de ces derniers ;
- ▶ difficulté pour interpréter et mettre en œuvre les différentes réglementations anti-terroristes ;
- ▶ surcoûts générés par les études préalables, puis par la formation des personnels, l'adaptation des outils informatiques et la concrétisation de ces mesures et plus particulièrement les coûts nécessaires pour la réalisation des audits envisagés ;
- ▶ risque de distorsion de concurrence avec les entreprises des autres États membres qui auront eu une approche plus «complémentaire» que «supplémentaire» dans la transposition en droit national des textes communautaires relatifs à l'amélioration de la sûreté dans la chaîne de transport et logistique.

TLF propose que soit réalisée une étude des différentes réglementations de lutte anti-terroriste et critères imposés par la Commission européenne. Cette étude permettrait de proposer ensuite la nomination d'un délégué interministériel à la sûreté, soucieux des impératifs de chacune des administrations concernées (DGAC, ministère des Transports, ministère des Finances, ministère de l'Intérieur). Ce délégué interministériel garderait également à l'esprit la nécessité de préserver la compétitivité des entreprises françaises et l'attractivité du «site France».

Commission Maghreb

Les membres de cette commission, transporteurs routiers utilisateurs des lignes maritimes entre Marseille et le Maghreb, poursuivent leurs efforts, afin d'améliorer la qualité et la fiabilité des services de ces lignes.

Des rencontres avec les interlocuteurs marocains,

CONSEILS DE MÉTIER

tunisiens et algériens ont régulièrement eu lieu. En 2005-2006, elles ont notamment permis d'élaborer un projet de gestion des petites casses sur les semi-remorques lors du trajet en mer. En effet, ces casses sont très fréquentes et très coûteuses. La difficulté est de déterminer le moment où a eu lieu l'avarie et qui est responsable de celle-ci. Un nouveau système mis en place entre une compagnie maritime et deux transporteurs, pour le moment a été présenté afin qu'il soit généralisé à l'ensemble des opérateurs de ces lignes. Ce système est similaire à celui d'une feuille de route. Des experts au départ et à l'arrivée des semi-remorques contrôlent leur état, ce qui permet de déterminer celui qui devra rembourser les frais de réparation.

Cabotage maritime et autoroute de la mer

TLF est impliquée depuis plusieurs années dans la promotion du transport maritime à courte distance et participe dans cette optique à divers projets. La fédération s'est notamment battue tout au long de l'année auprès d'autres représentants du secteur maritime pour la sauvegarde de l'association BP2S (Bureau de promotion du cabotage maritime).

TLF a participé au comité de pilotage du projet d'autoroute maritime sur l'axe atlantique entre Nantes et Bilbao, en y apportant à la fois son expertise du transport maritime, mais aussi du transport routier. Il est en effet important de souligner que *TLF* considère ces projets comme des alternatives au mode routier qui permettrait d'alléger l'intensité des trafics.

Conférences maritimes

Dans le cadre de l'organisation européenne (CLE-CAT) dont elle est membre, *TLF* a participé à l'élaboration de la position des commissionnaires de transport européens quant à la suppression éventuelle du système de conférence maritimes qui permettait jusqu'à présent de réguler les tarifs. Après l'annonce par la Commission européenne de son intention de supprimer ce système et de le remplacer par un nouveau système d'échanges d'informations sur les capacités, les parts de marchés entre armateurs, avec la possibilité que les autres acteurs du secteur soient informés, le CLE-CAT et *TLF* sont très vigilants sur l'intégration des commissionnaires de transport dans les négociations prévues pour le nouveau système.



Conseil de métier Douane

Président : Gilbert ANTON

Vice-Présidents : Michèle PETIT, Richard BARAY, Robert LAUNAY et Jean-Pierre MARCORELLE

Président d'Honneur : André QUIBLIER

Responsable Juridique et Vice-président de l'Institut CITI au CLECAT/BRUXELLES : Pierre CORNET

Responsables TLF : Martine OLIVER et Anne SANDRETTO

Université TLF

Cette année encore il a été décidé de réunir les deux Conseils Douane et Maritime en un seul atelier de travail lors de l'Université TLF à Nantes les 16 et 17 novembre 2005. Philippe Guenel, président du Conseil Maritime a présidé la séance avec l'aide d'André Quiblier, président d'Honneur du Conseil Douane remplaçant Gilbert Anton, président du Conseil Douane.

Pour répondre à la demande des membres adhérents du secrétariat national des commissionnaires en douane (SNCD), une journée spécialement dédiée au métier de la Douane a été organisée. La Direction Générale des Douanes et Droits Indirects y a été invitée.

Les adhérents ont ainsi travaillé sur le nouveau statut du professionnel du dédouanement, la modernisation du Code des douanes communautaire, le statut d'Opérateur Économique Agréé.

Une partie de l'après-midi a été consacrée au champ d'application dans les DOM des nouvelles réglementations communautaires, et à l'informatique douanière dans les DOM. M Friess, chef du Bureau E/3 de la DGDDI a poursuivi par une intervention concernant la dématérialisation des transactions douanières. La Direction Informatique de la Douane, Bureau C a fini la journée par une démonstration du premier module réalisé du nouveau système de dédouanement français : DELTA D.

L'atelier «douane Overseas» réunissant les deux conseils a approfondi une réflexion sur l'évolution des métiers de l'Overseas dans le contexte européen en pleine évolution. Une analyse de l'environnement légal et douanier dans lequel les prestataires de transport et logistique évoluent actuellement a été effectué par Nadine Grenouilleau du Cabinet OFJI-ALEXEN Avocats, tout en insistant sur les contrastes existants d'un État Membre à un autre. Jean-Philippe Lacroix,

président de l'Institut Douane du CLECAT, à Bruxelles, a présenté sa vision de l'avenir du «Customs Representative» en France et en Europe. Puis un débat a été ouvert sur l'avenir des organisateurs de transport et des professionnels du dédouanement dans un contexte porteur mais forcément convoité par des partenaires tels que les compagnies maritimes et aériennes qui se positionnent de plus en plus comme prestataires de services logistiques complets et personnalisés. Les intervenants représentant les compagnies maritimes et aériennes présentes ont précisé leur intention de maintenir et de développer le partenariat avec les commissionnaires de transport.

Il est clairement apparu que les commissionnaires de transport agréés en douane et logisticiens devaient se porter candidat aux statuts d'«OEA Douanier» ainsi qu'au statut d'«OEA sûreté/sécurité». L'étude des critères d'exigibilité au statut d'«OEA» ainsi que la définition du cadre légal dans lesquels ils devraient évoluer sont donc devenus une priorité de travail des deux Conseils de TLF pour l'année 2006.

Cet atelier a également été l'occasion de faire un point sur le projet d'intégration du protocole Overseas à la convention collective.

Principaux dossiers traités par le Conseil

Modernisation du Code des douanes communautaire

TLF a contribué de façon très active à cette modernisation à deux niveaux :

- ▶ national avec la DGDDI ;
- ▶ européen au travers du CLECAT, actions directes auprès du Parlement européen.

De juin 2005 à mai 2006, TLF a concentré son action sur les dossiers suivants :

Règlement n° 648/2005 intégrant :

- ▶ de nouvelles missions de la douane en matière de sûreté/sécurité ;
- ▶ de nouvelles contraintes de pré déclarations à l'entrée et à la sortie de toutes marchandises de l'Union européenne ;
- ▶ un nouveau statut d'opérateur économique agréé (OEA).

TLF a participé aux groupes de travail sur les dispositions d'application en cours d'élaboration ainsi que sur «Guides Lines» proposés par la Commission européenne afin d'harmoniser la mise en pratique de ce nouveau règlement. Ces textes devraient être votés en septembre 2006.

Le texte même du Code des douanes communautaire :

Trois thèmes principaux sur lesquels TLF a plus particulièrement travaillé :

- ▶ la douane électronique (e-customs) ;
- ▶ le nouveau statut du «Customs representative» ;
- ▶ la centralisation du dédouanement européen à l'importation dénommé AISWG.

TLF a engagé une action directe auprès du rapporteur au Parlement européen sur les principaux dossiers mentionnés ci-dessus. Ces rencontres ont permis à TLF de présenter des amendements aux textes dans le but de défendre et valoriser notre profession dans le nouvel environnement européen en cours de création.

La version «REV V» du CDC modernisé qui va être présentée à nouveau en juillet au Parlement européen devrait inclure ces amendements présentés par Janelly Fourtou.

Signature d'un protocole d'action TLF/DGDDI

TLF et la DGDDI ont renouvelé leur partenariat public/privé pour l'évolution du système informatique de dédouanement français du fret en signant un protocole d'action le 10 novembre 2005. La construction d'un espace unique européen du dédouanement sans papier nécessite une refonte des systèmes informatiques douaniers de tous les États membres y compris celui de la France.

Objectifs du protocole d'action :

- ▶ améliorer l'attractivité du site France face aux grandes évolutions européennes de dématérialisation des transactions et aux nouvelles missions de la douane en matière de sûreté et de sécurité ;
- ▶ améliorer la qualité du service ;

- ▶ réaliser concrètement le futur système de dédouanement français ;
- ▶ intégrer la fonction douane au cœur de l'entreprise et de la supply chain ;
- ▶ limiter le temps d'immobilisation des marchandises soumises aux contrôles des services douaniers ;
- ▶ réduire les délais et dépenses inhérents à l'acheminement des marchandises contrôlées ;
- ▶ sécuriser les échanges économiques.

Grands chantiers informatiques

NSTI

TLF a suivi fin 2005/début 2006 la mise en place de la phase 3.2.1 relative à la gestion de la garantie «transit» en temps réel et a accompagné les entreprises lorsque des difficultés d'apurement se présentaient. TLF a dû demander à la DGDDI le report de la date d'application de cette gestion jusqu'à ce que les apurements puissent se faire de manière satisfaisante.

«Prodouane»

Une délégation d'adhérents de TLF a suivi tous les travaux relatifs au nouveau système DELTA. A ce jour sont disponibles à travers le portail PRODOUANE les modules suivants :

- ▶ EDDI : gestion électronique des états et bordereaux créditaires ;
- ▶ DELTA D Version 1 concernant l'importation sans le calcul des droits et taxes ;
- ▶ DELTA P Version 1 (prise en charge qui traite exclusivement les manifestes compagnies aériennes) ;
- ▶ TRIGO (centralisation du crédit d'enlèvement utilisé uniquement pour le paiement de la TIPP et prévu d'être mis en œuvre ultérieurement au fur et à mesure de la disponibilité des différents modules) ;
- ▶ RITA sous forme de prototype.

Un groupe de travail d'opérateurs intégrant des adhérents de TLF a participé de façon très active, d'une part en amont sur les fonctionnalités souhaitées par les opérateurs et d'autre part après développement, pour valider les travaux. RITA devrait être mis à la disposition des utilisateurs au cours du troisième trimestre 2006 et se présente comme un outil attractif pour la profession de commissionnaire agréé en douane.

Étude d'une plate-forme électronique pour le transport aérien :

Une étude stratégique CCS est en cours de réalisation. Elle a été lancée à l'initiative de *TLF*, en coordination avec le SNAGFA ainsi que les principaux acteurs de la place de Roissy (CIF, SYCAFF, ADP, Air France) et en partenariat avec la DGDDI qui devrait coordonner ses travaux informatiques de la Version 2 en fonction des résultats de l'étude.

Objectifs : recensement des besoins, des intérêts stratégiques communs des principaux acteurs, faisabilité d'une plate-forme électronique et le cas échéant, la rédaction d'un cahier des charges et d'un Business Plan en adéquation.

Conférence SITL

Dans le cadre de la semaine internationale du transport et de la logistique (SITL), *TLF* a organisé en partenariat avec ELIT une conférence sur «La réforme du Code des douanes communautaire : enjeux et conséquences pour les entreprises de transport et logistique».

Cet événement fut l'occasion de recevoir M. Zielinski, directeur de la politique douanière à la DG TAXUD de la Commission européenne ainsi que M. Kearney, occupant les mêmes fonctions au niveau français à la DGDDI. *TLF* leur a démontré quelle valeur ajoutée nos entreprises commissionnaires de transport et commissionnaire agréé en douane apportent non seulement aux importateurs/exportateurs/industriels mais aussi à l'administration douanière. Un exposé des attentes des professionnels a été clairement développé au cours de la conférence et MM. Zielinski et Kearney se sont exprimés en retour.

Cette conférence s'est terminée sur une présentation de la nouvelle plate-forme électronique mutualisée *TLF/ELIT* pour la gestion du futur dédouanement intégré au cœur de la supply chain.

Les délais de paiement

L'équipe douane a travaillé en coordination avec le Conseil Maritime Overseas ainsi que le SNAGFA sur la nouvelle loi N° 2006-10 du 5 janvier 2006 encadrant les délais de paiement dans le secteur du transport. Un groupe de travail a été constitué et après consultation de plusieurs cabinets d'avocats experts en la matière, une «circulaire overseas» dédiée à la commission de transport international et complémentaire à la circulaire initiale N° 3398/F2 du 23/03/2006 a été rédigée et adressée aux adhérents.

Notre service a également participé à des réunions

organisées en régions afin de répondre aux questions des adhérents mais aussi de prendre en compte les difficultés rencontrées dans la pratique.

Participation à l'Institut Douane du CLECAT/ Bruxelles (CITI) :

Pierre Cornet, directeur des affaires juridiques et douanières du Groupe SDV, a été élu vice-président de l'Institut douane du CLECAT (CITI – Customs and Indirect Taxation Institute) en novembre 2005 à Bruxelles. Il représente *TLF* au sein de cet Institut pour la défense de la profession de commissionnaire agréé en douane.

Au travers du CLECAT, *TLF* participe de façon très active à toutes les réunions et groupes de travail organisés par la Commission à Bruxelles sur les thèmes de la douane électronique, de l'OEA, de la centralisation du dédouanement à l'import etc...

Création d'une Commission transversale : «la Commission OVERSEAS»

Le 8 février, les deux Conseils Douane et Maritime ainsi que le SNAGFA représentant les activités aériennes, ont mis en place une commission transversale dénommée «commission overseas» dans le but de travailler sur les dossiers transversaux de plus en plus nombreux tels que la sûreté/sécurité du fret, les statuts d'«Opérateurs Économique Agréés», le statut d'«Opérateur Sûr», les délais de paiement dans le secteur transport.

Un objectif partagé par l'ensemble des trois métiers : élaborer des actions communes afin de défendre et développer les intérêts de ces professions.

Trois réunions se sont tenues et ont donné lieu aux actions suivantes :

- ▶ délégation *TLF* reçue par le cabinet du Premier ministre par la direction générale des douanes et droits indirects, pour mettre en place une gestion interministérielle du dossier sûreté/sécurité.
- ▶ accueil de Bernard Fournier, conseiller défense nommé par le Premier ministre, venu présenter sa mission.

Les participants à la nouvelle commission ont pu s'exprimer sur les difficultés rencontrées par les trois métiers face au nouvel enjeu que représente la sûreté/sécurité en matière de transport de fret et devant le désengagement de l'État français.

Commission sociale et de la formation professionnelle

Président : Jean-Benoît SANGNIER

Vice-Président : Claude SAMSON

Responsables TLF : Laure DUBOIS et Brigitte COULY

Depuis l'assemblée générale 2005, la Commission Sociale & de la Formation Professionnelle s'est réunie 4 fois. L'objectif d'amélioration de la diffusion et de la valorisation de l'information sociale fixée en 2004 a été réalisé par la réalisation de 12 circulaires techniques, 28 revues de presse sociale et l'organisation en région d'une dizaine de petits-déjeuners sociaux.

Négociations de branche

Dossiers finalisés par des accords

- ▶ 27 Octobre 2005 : revalorisation du montant des indemnités du Protocole relatif aux frais de déplacement (TRM, AAT, Dém., TFV et Log) revalorisation de +1,6% en linéaire, sans application de la règle des arrondies au 1er janvier 2006.
- ▶ 9 novembre 2005 : accord relatif au versement direct ou déblocage à titre exceptionnel des sommes attribuées aux salariés en 2005 au titre de la participation.
- ▶ 9 novembre 2005 : élargissement du champ de compétence de l'OPCA Transports aux activités de prestataires logistiques (accord signé par la CFDT – CFTC – FO – CGC – FNCR et la CGT).

A l'origine, les activités «prestations logistiques» ne figuraient pas dans le champ d'application annexé à l'Accord du 28 décembre 1994. Il est apparu opportun, pour la sécurisation juridique du dispositif, d'inscrire dans cette annexe de l'accord du 28 décembre 1994, portant création de l'OPCA transport, le code d'activité 631 E. Les entreprises concernées doivent verser leurs contributions à l'OPCA Transports, en tant qu'organisme paritaire collecteur agréé de la branche à laquelle elles sont dorénavant rattachées.

- ▶ 19 octobre 2005 : le conseil d'administration du FONGECFA a acté le principe d'une augmentation du taux de cotisation à fixer au prochain conseil, cette augmentation étant

mise en perspective avec les autres négociations en cours.

- ▶ 22 novembre 2005 : le conseil d'administration du FONGECFA, dans la recherche du maintien de l'équilibre du régime, a décidé une augmentation de +0,15% de la cotisation au titre de l'exercice 2006 et de 0,05% au titre de l'exercice 2007, le 1er janvier, selon la répartition 60% employeur/40% salarié.

Parallèlement et afin de prendre les mesures nécessaires à une meilleure maîtrise des dépenses, les partenaires sociaux se sont réunis à plusieurs reprises au cours du 1er semestre 2006. Ce point est développé dans les négociations en cours.

- ▶ 13 décembre 2005 : avenant Personnels courriers signé par la CFDT/FNCR/CGC.

Après de nombreux mois de négociation, cet avenant met en place une définition précise de l'activité de la course deux roues ou quatre roues et de nouvelles règles en matière de décompte et de contrôle de la durée du travail pour ces personnels. Il retient au titre du décompte du temps de travail effectif, l'amplitude journalière diminuée d'une durée forfaitaire d'une heure. Il porte création d'un carnet de route constitué de feuille de temps, pour contrôler la durée du travail dont la vocation est de se substituer au livret individuel de contrôle. Il valide le principe d'une rémunération déterminée d'une part fixe et d'une part variable arrêtée en entreprise. Il est rappelé que l'article L. 611-4 du Code du travail a été modifié pour étendre la compétence des Inspecteurs du travail transport en matière de contrôle des courriers deux roues.

Négociations de branche

En cours

Mise à la retraite à partir de 60 ans des personnels sédentaires à l'initiative de l'employeur.

Un employeur ne peut pas mettre à la retraite un

salarié avant 65 ans, âge à partir duquel il peut bénéficier d'une retraite à taux plein, quelle que soit sa durée d'assurance. La loi Fillon 2003 a admis par dérogation, cette mise à la retraite à l'initiative de l'employeur, sans que cette rupture soit qualifiée de licenciement, à la condition qu'un accord collectif étendu soit signé avant le 1er janvier 2008 soit conclu à cet effet, et qu'il prévoit des contreparties en terme d'emploi et de formation professionnelle.

C'est sur initiative de *TLF* que l'*UFT* a présenté, le 1er décembre 2005 aux partenaires sociaux, un projet d'accord. Plusieurs séances se sont tenues. Au stade des discussions actuelles, les organisations syndicales font deux observations conditionnant leurs signatures :

- ▶ une mise à retraite du salarié sur la base d'une décision concertée ayant reçu l'accord express du salarié ;
- ▶ une indemnité de mise à la retraite conséquente.

Personnels coursiers

Les négociations se poursuivent sur :

- ▶ la définition et le positionnement de l'emploi de régulateur de trafics dit «dispatcheur» ;
- ▶ les frais de déplacements ;
- ▶ le moyen d'identification du coursier ;
- ▶ le contenu et la durée des modules de formation (la CNPE mène actuellement des travaux de rédaction d'un référentiel de formation pour la conduite urbaine en sécurité des coursiers deux roues).

Cette formation est prévue sur une période de 5 jours dans les 6 premiers mois suivant l'embauche et se décompose en une première partie générale (2 jours) et une partie orientée sur la sécurité (3 jours).

CFA Marchandises/Réduction des dépenses

Le risque d'un retrait de participation financière de l'État est patent. Les partenaires sociaux, tout en réaffirmant leur attachement au régime en acceptant une augmentation de la cotisation, ont estimé qu'il convenait d'engager un toilettage et de procéder à une réduction des dépenses, notamment par l'examen des pistes suivantes :

- ▶ le plafonnement de l'assiette de calcul de l'allocation de CFA ;
- ▶ l'âge d'entrée dans le régime ;
- ▶ un meilleur respect de l'obligation de contrepartie d'embauche par la mise en place d'une

procédure de contrôle.

De leur côté les organisations syndicales ont proposé les correctifs suivants :

- ▶ exclusivement embauche de conducteur ;
- ▶ contrepartie d'embauche dans le bassin d'emploi ;
- ▶ création d'une «pénalité» qui serait versée au FONGECFA Transport par les entreprises ne procédant pas à la contrepartie d'embauche d'un conducteur ;
- ▶ contrôle de la réalité de la contrepartie d'embauche cinq ans après (ou au moment où le bénéficiaire du CFA sort de ce régime).

En préparation

Protocole «Overseas»

En septembre dernier, dans le cadre du conseil d'administration de l'*UFT*, *TLF* a rapporté la demande pressante de ses entreprises adhérentes exerçant les métiers de l'*Overseas*, d'ouvrir une négociation portant sur la mise au point d'un protocole spécifique à cette activité, et ceci dans une démarche similaire à celle menée par les prestataires logistiques. Le conseil d'administration s'est déclaré favorable à cette démarche.

Le travail de réflexion sur le toilettage et la modernisation des postes et définitions d'emploi des différentes nomenclatures de la CCNTR relatif à cette activité, accompli par le groupe de travail *TLF* animé par Jean-François Auzeau (groupe Ziegler) a été présenté à l'*UFT*. Il s'articule autour d'un socle composé de deux filières (filiale opérations import/export ; filiale douane), complétées de l'ensemble des emplois s'exerçant dans un contexte de gestion de flux internationaux principalement par voies aériennes et/ou maritimes, dans un environnement de hautes sécurité et sûreté du fret.

Les réflexions se poursuivent afin de compléter ce projet, notamment par :

- ▶ la détermination de son champ conventionnel ;
- ▶ l'organisation du travail ;
- ▶ la rémunération conventionnelle des personnels occupant ces emplois spécifiques ;
- ▶ l'articulation avec les éventuels dispositifs antérieurs en vigueur, etc...

Accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi du 25 novembre 2004

Cet accord devrait être complété d'ici la fin 2006, par des dispositions portant sur l'organisation des différents dispositifs de formation (bilan de compétences – entretien professionnel – passeport formation et

VAE) afin d'optimiser leur articulation les articuler de façon optimisée. La valeur des acquis de l'expérience se situant aux frontières de la formation et de l'emploi sera traitée ultérieurement.

Négociations interprofessionnelles

Associée aux travaux menés au sein des Commissions sociales du MEDEF et du Groupement Professionnel des Services (GPS), TLF y apporte ses contributions.

Diversité

Les Partenaires sociaux ont ouvert le 1er février, une négociation sur la diversité dans l'entreprise, qui doit compléter les négociations interprofessionnelles sur la mixité et l'égalité professionnelle, les seniors et la question des personnes handicapées.

Elle s'articule autour de quatre grands objectifs : l'économique, l'efficacité, l'innovation et la sérénité.

Emploi des personnes handicapées

Dans le cadre des conditions d'application de la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, la branche professionnelle s'est mobilisée et a obtenu que les décrets d'application prennent en compte des emplois nécessitant des conditions d'aptitudes particulières (ECAP) dans le mode de calcul de la contribution AGEFIPH, en retenant une formule de calcul moins coûteuse pour les entreprises de transport fortement pourvues en ECAP. La formule retenue a pris en compte la progressivité des difficultés des entreprises à recruter.

Emploi des seniors

Après 7 mois de négociations, trois syndicats (CFDT – CFTE – CGC) ont signé l'accord interprofessionnel du 13 octobre relatif à l'emploi des seniors, en vue de promouvoir leur maintien et leur retour à l'emploi.

L'accord vise particulièrement à sécuriser les parcours professionnels des salariés les plus âgés par la gestion anticipative des emplois et des compétences à tous les niveaux, des entretiens professionnels de deuxième partie de carrière tous les 5 ans à partir de 45 ans, la mise en œuvre accélérée pour les plus de 45 ans des bilans de compétences, la validation des acquis de l'expérience et la période de professionnalisation.

Il vise également le retour à l'emploi des seniors par la suppression du critère d'âge dans les offres

d'emploi, le développement du travail partagé, l'aménagement du CDD pour les plus de 57 ans. Il a été demandé aux pouvoirs publics de réexaminer le dispositif de cumul emploi-retraite et de corriger la contribution Delalande.

Les branches professionnelles et les entreprises sont invitées à ouvrir des négociations pour rechercher les dispositions les plus adaptées (dans les 6 mois de l'entrée en vigueur du présent accord).

Réflexions sur le contrat unique de travail

Face à la multiplicité des contrats de travail, le Premier ministre a ouvert le débat sur le contrat unique, au motif que la diversité des contrats de travail est une source de rigidité.

De leur côté, le MEDEF et le GPS ont ouvert une réflexion sur les aménagements nécessaires pour retrouver une flexibilité permettant aux entreprises d'embaucher sans appréhension. La question n'étant pas de créer de nouveaux types de contrats, plus souples que le traditionnel CDI, les contrats «particuliers» étant déjà très nombreux, mais davantage de s'attaquer au cœur du problème, c'est-à-dire aux caractéristiques mêmes du CDI.

Formation professionnelle

Transposition de la Directive n° 2003-59 du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs routiers

Cette Directive doit être transposée d'ici fin 2006. Saisie par la Sous-direction du travail de la DGMT, la Commission Paritaire de l'Emploi élabore le programme de formation initiale accélérée et de la FCOS qui doivent être revus en tenant compte des éléments suivants :

- ▶ la durée de formation qui doit être de 140 h pour la FIMO et de 35 heures pour la FCOS ;
- ▶ le contenu de la formation qui doit s'aligner sur les objectifs fixés en annexe de la directive. La formation au transport de matières dangereuses ne figure pas dans ces objectifs et ne peut donc pas être intégrée aux 140 h de la FIMO ;
- ▶ la possibilité de scinder la formation continue en plusieurs sessions ;
- ▶ la possibilité de mettre en place, pour l'organisation de la formation, soit un tronc commun et des modules spécifiques marchandises et voyageurs soit des programmes clairement différenciés pour chacun des secteurs.

Comité professionnel des programmes AFT

Suite à la décision du conseil d'administration AFT de lancer une réflexion prospective (2010/2015) sur l'évolution de la formation professionnelle transport-logistique, le Comité professionnel des Programmes a été réactivé. TLF y est représentée.

Cette réflexion tient compte de l'échéance d'application de la Directive européenne 2003/59/CE visant à l'harmonisation des formations de conducteurs routiers professionnels dans l'UE et de l'éclairage particulier sur la situation démographique.

Ces évolutions sont appelées à peser sur l'évolution des recrutements, mais également sur l'offre de formation. Elles sont une invitation à rechercher quelles peuvent être les marges de manœuvre et accorder une attention toute particulière à l'évolution de l'offre de formation au cours des prochaines années.

Quatre groupes de travail ont été créés sur les thèmes suivants : conduite, exploitation, CQP, PMET. Les travaux finaux seront présentés courant deuxième semestre 2006.

Groupes de travail TLF

Frais de déplacements : conditions d'attribution

Cette réflexion a été reprise fin 2005, sous l'animation de Gérard Groffe, DRH de TFE, sur la base des travaux menés en 2003 en veillant à maintenir un équilibre entre les différents métiers, et en profitant de l'ouverture faite par l'avenant n° 94 signé le 13 décembre dernier pour les activités de la course.

S'agissant de la situation particulière des personnels coursiers et compte-tenu du type de véhicule utilisé et de leur zone d'intervention (zone urbaine et/ou péri urbaine) qui pratiquement les conduit à ne percevoir que rarement les indemnités dudit protocole, les partenaires sociaux souhaitent parvenir à des conditions d'attribution plus adaptées, et si possible généralisées, des dites indemnités.

Il demeure un risque majeur, dans la mesure où le nombre de conducteurs susceptibles de remplir les nouvelles conditions de versement serait très certainement plus important qu'à ce jour ; la modification des conditions d'attribution des indemnités de frais devra en tenir compte pour limiter les conséquences financières inévitables pour les activités (messagerie, expressistes...) qui réalisent leurs prestations transport en faisant appel à la sous traitance.

Médecine du travail

Le groupe de travail mis en place début 2005, animé par Claude Samson (Samada) a finalisé ses travaux dans un mémo réalisé sous forme de fiches techniques.

- ▶ la réforme de la médecine du travail ;
- ▶ les missions des Services de santé au travail ;
- ▶ évaluation des risques professionnels ;
- ▶ démarche de prévention des risques professionnels en entreprise ;
- ▶ la visite médicale ;
- ▶ les Organismes de contre visite médicale ;
- ▶ inaptitude médicale à un poste de travail ;
- ▶ alcool au travail ;
- ▶ sida – toxicomanie – Maladies contagieuses ;
- ▶ modèle de fiche d'entreprise (article R. 241.41.3 du Code du travail) ;
- ▶ évaluation des nuisances et des risques ;
- ▶ modèle de bilan annuel portant sur l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail.

Le groupe de travail a émis un certain nombre de recommandations tels que l'établissement d'une liste des emplois devant être classés en «SMR», l'avis du CHSCT soit sollicité pour la détermination de la liste des emplois à surveillance médicale renforcée, les contrats cadres en matière de travail temporaire prévoient l'obligation de mise à jour des fiches d'aptitudes des intérimaires...

Projets envisagés

Médecine du travail

Suite aux recommandations émises par le Groupe de travail, l'opportunité d'un éventuel accord de branche a été évoqué.

Personnes handicapées

L'opportunité d'une négociation de branche sur un projet d'accord cadre aménageable par accord d'entreprise a été largement débattue (en application de l'article L.323-8-1 du Code du travail). Un tel accord pourrait offrir d'autres voies aux entreprises, pour satisfaire à leurs obligations d'embauche et contribuer à une meilleure image du secteur.

En fixant des mesures pour favoriser l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés, un accord collectif peut exonérer les entreprises de leur contribution à l'AGEFIPH en cas de non atteinte du quota obligatoire de 6%, si ces dernières respectent les mesures dudit accord. Cependant, la seule conclusion d'un accord collectif ne suffit pas. Il doit être agréé par l'Administration (DDTEFP).

Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)

Responsable TLF : Anne SANDRETTO

Commission de normalisation des échanges informatisés pour le fret

Aspects normalisation

Le programme de cette commission concerne principalement les deux filières : CEFACT/Nations Unies pour le eBusiness et ISO/CEN pour les systèmes de transport intelligents.

Les travaux menés par la Commission de normalisation «gestion fret et flotte» sur l'année 2005/2006 ont été fondés sur l'inter-modalité, la traçabilité, la sûreté du fret intermodal, le transport des marchandises dangereuses et les standards d'échanges XML.

L'objectif essentiel a été la recherche d'une harmonisation entre les nouveaux travaux techniques de la norme lancés par l'ISO avec les standards existants (EFIFACT, TDED, ebXML).

Le comité français a assuré également une veille technologique sur les travaux du comité stratégique européen relatifs à la normalisation des systèmes de transport intelligents (ITSSTG) ainsi que ceux du groupe Utilisateurs de l'ETSI (Institut européen des standards télécoms).

Nouveaux axes de développement

Le Comité Norm@fret poursuit ses réflexions sur l'identification radiofréquence RFID avec l'intention de développer un référentiel technique d'interopérabilité.

Le détail de ces travaux est disponible sur les sites web Norm@fret et CNO2/BNEVT.

Pour toute information complémentaire : E-mail à mfoulloy@e-tlf.com

Enquête sur l'utilisation des TIC auprès des PME – PMI Chargeur

La CFCI a fait réaliser une enquête auprès de PME-PMI chargeurs utilisatrices de transport de fret. Cette étude concerne l'informatisation de la fonction logistique globale et a permis de faire un état

des lieux de leur équipement en technologies de l'information et de la communication (TIC), mais aussi de mettre en évidence les contraintes et freins qu'elles rencontrent en matière d'intégration des systèmes d'information pour leurs activités logistiques. Elle confirme l'intégration progressive des TIC par les entreprises pour la gestion de leurs activités à l'exception d'un certain nombre de PME et de nombreuses TPE pour qui la profusion de l'offre et le manque de compatibilité associés aux coûts restant élevés, rendent difficile l'accès aux TIC. Le rapport de cette enquête est disponible auprès de mfoulloy@e-tlf.com ou bien sur le site web Norm@Fret

Mise en place d'une nouvelle structure porteuse maître d'ouvrage des actions Norm@fret

Les organisations professionnelles n'ont pas été satisfaites des résultats présentés lors du dernier trimestre 2005 par l'assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI) concernant la mission qui lui avait été confiée par la Mission des «transports intelligents» (MTI) à la direction des transports terrestres au ministère des Transports.

En effet tous les travaux planifiés n'ont pu être couverts, en particulier tous ceux planifiés sur les six premiers mois de 2006, les budgets planifiés ayant été épuisés avant le terme de la période de vingt-quatre mois.

TLF a manifesté officiellement son désaccord en Comité de Pilotage de la Commission de normalisation et par écrit à l'ACFCI qui n'a pas finalisé sa mission sur le premier semestre 2006.

Le Comité de Pilotage de la Commission a donc finalement pris la décision de trouver une autre structure plus adaptée à ses besoins. Après présentation de plusieurs solutions par la MTI, le partenaire Transports Terrestres Promotion (TTP) a été retenu pour sa compétence et son expérience

dans le secteur d'activité concerné mais aussi parce qu'il présentait l'offre la plus intéressante avec les meilleures garanties tout en conservant une neutralité recherchée par les fédérations professionnelles désireuses de poursuivre les travaux malgré les difficultés antérieures rencontrées.

Sa nouvelle mission débutera le 1er juillet 2006. Le lancement officiel aura lieu à Lille le 4 juillet 2006.

Suivi télématique du transport de matières dangereuses

Les travaux de ce groupe ont suivi deux principaux projets MITRA et TEMPO-ARTS.

Mitra

La PME M3 System coordonne actuellement le projet MITRA. Ce projet de R&D est co-financé par la Commission Européenne dans le cadre du 6ème Programme Cadre de Recherche et Développement. Le but de ce projet est de réaliser un prototype d'un système innovant qui aurait pour vocation d'améliorer la sécurité des transports de matières dangereuses en Europe, tout en respectant les responsabilités régionales et en facilitant la coopération internationale entre les équipes d'intervention.

Une première campagne d'essais a été réalisée en mars 2006 en Allemagne et une seconde a eu lieu à la frontière franco-espagnole en avril 2006.

Principales fonctionnalités attendues :

- ▶ un système de localisation et d'alerte des véhicules ;
- ▶ une base de connaissance et d'évaluation du risque, fournissant en temps réel aux équipes d'intervention des informations pertinentes sur la situation.

Les premiers résultats ont été présentés le 13 juin 2006 à la Chambre Régional de Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées (Blagnac) et feront l'objet d'une diffusion ultérieure.

Tempo-Arts

Première étape : système de suivi de camions-citernes

Les principales étapes du projet depuis son démarrage en 2003 sont :

- ▶ la prise en compte des besoins des principaux acteurs concernés afin de construire l'architecture d'un système de suivi des véhicules ;

- ▶ la sélection de deux transporteurs, français et espagnol, volontaires et la réunion de huit acteurs institutionnels,
- ▶ la re-définition des objectifs et du contenu de l'expérimentation TEMPO-ARTS.

Ces étapes ont abouti à réalisation d'un système de centralisation et de sécurisation des positions des véhicules à la disposition des administrations et des transporteurs. L'interopérabilité des réseaux GSM assure la continuité post-frontière avec des coûts de transmission identiques.

Suite du projet

- ▶ le fluvial ;
- ▶ la liaison avec les bases de données Antargaz qui dispose de son propre système de suivi ;
- ▶ l'amélioration de la position géographique et une alerte à la disposition du chauffeur ;
- ▶ la recherche de liens avec l'information routière et les bases de données trafic existantes.

Nouveau programme TIC-PME 2010

TLF a présenté en septembre un projet en tant que porteur chef de file pour la filière transport et logistique avec trois autres partenaires :

- ▶ ELIT ;
- ▶ AD*MISSIONS ;
- ▶ la CRCI Nord - Pas-de-Calais.

Le projet «GESFIM» concerne la «Gestion électronique et la Sécurisation du Fret International Multimodal». Il comprend 3 grands axes complémentaires, dont l'objectif commun est de donner aux PME de la filière transport et logistique et des filières en relation avec le secteur, des outils opérationnels et des référentiels normalisés destinés à optimiser et sécuriser les échanges d'informations et à fluidifier ces échanges dans un contexte international et multimodal.

Le premier axe concerne la dématérialisation et la sécurisation des transactions douanières ainsi que le suivi des flux dans le transport international. Il définira des formats d'échanges standardisés en liaison avec les instances internationales et mettra en œuvre une plate-forme d'échanges électronique collaborative permettant la dématérialisation, la traçabilité et l'archivage des transactions douanières et annexes, en relation avec l'administration des douanes, les agences gouvernementales et les plate-formes de fret multimodal.

COMMISSIONS

Le deuxième axe consiste à donner aux PME la capacité de proposer un service de traçabilité produite dans la relation client fournisseur au sein de la Supply Chain.

Le troisième axe permet de compléter les outils de gestion des PME chargeurs et transporteurs et les systèmes embarqués des PME de transports, des interfaces nécessaires à :

- ▶ l'optimisation des opérations de chargement et de livraison ;
- ▶ l'ajustement d'horaires de rendez-vous basé sur la position instantanée des véhicules ;
- ▶ leur harmonisation avec les systèmes de transports intelligents en région Nord - Pas-de-Calais, favorisant le transport multimodal.

TLF intervient en premier lieu dans ce projet en qualité de Chef de File du projet avec l'objectif d'accompagner les entreprises dans cette importante évolution que représente la dématérialisation et tout particulièrement en matière d'opérations douanières.

Le jury qui s'est réuni en décembre 2005 a présélectionné le projet GESFIM et a confirmé à *TLF* son rôle de porteur chez de file pour la filière transport et logistique.

Une demande de subvention vient d'être déposée auprès de la Commission de gestion des aides à l'industrie (CGAI) dans le cadre de l'appel à projets du programme TIC-PME 2010 lancé par la direction générale des entreprises (DGE) dans le but de donner une impulsion au développement des TIC dans les entreprises. Une réponse à la demande de subvention devrait intervenir courant juillet 2006.

A la demande de la DGE de trouver une synergie entre différents projets présentés au cours de l'appel à projets TIC-PME 2010, les deux porteurs chefs de file que sont *TLF* et Paris e-Commerce International ont décidé d'agir ensemble pour développer la dématérialisation dans le Commerce International. Une conférence de presse se tiendra fin juin 2006 afin d'officialiser le début de leur collaboration.

Travaux communs *TLF/DGD DI*

Comme l'année précédente, les principaux travaux impliquant les nouvelles technologies de l'information et de la communication concernant l'activité douane ont été intégrés dans le rapport du Conseil de métier Douane de *TLF*.



Fiscalité

Présidente : *Chantal BIALEK*

Responsable TLF : *Anne-Claire FOREL*

La Commission Fiscale, composée de représentants financiers et fiscaux des entreprises adhérentes à TLF suit l'actualité fiscale, veille et agit pour préserver les intérêts fiscaux des entreprises du secteur des transports et de la logistique. La présidence a été confiée à Chantal Bialek, responsable des services fiscaux au sein du groupe Stef-TFE.

Parmi les dossiers qui ont retenu toute l'attention de la Commission fiscale de TLF en 2005 figure celui de la TVA sur les péages. TLF s'est efficacement mobilisée auprès des parlementaires afin que soient enfin reconnus les droits des entreprises de Transport sur ce dossier. TLF est la seule fédération professionnelle du secteur Transport-Logistique à participer à la Commission fiscale du MEDEF et à la Commission économie du Groupement des Professions de Services (GPS), présidé par Georges Drouin, président d'honneur de TLF. La commission fiscale s'est également mobilisée en faveur de l'augmentation du dégrèvement camion en matière de taxe professionnelle, et suit très attentivement la mise en œuvre des modifications relatives au remboursement de la taxe sur les produits pétroliers.

TVA péage

Ce dossier est développé dans la partie consacrée à la TVA péage du rapport.

Taxe professionnelle

La réforme de la Taxe professionnelle

La réforme annoncée par le Président de la République en janvier 2004 a fortement mobilisé la Commission fiscale. TLF et trois entreprises adhérentes ont été auditionnées par la Commission chargée de réformer la taxe professionnelle et ont ainsi pu démontrer que le secteur du transport et de la logistique était le secteur le plus contributif après l'industrie.

Après plusieurs simulations sur les propositions de réforme et sur les propositions du Groupement des Professions de Services (GPS), la

Commission fiscale de TLF a soutenu l'idée selon laquelle la cotisation elle-même devait être plafonnée à 1,20% du chiffre d'affaires de l'entreprise.

La grande réforme s'est peu à peu enlisée, et c'est au travers de la loi de finances pour 2006 que certaines modifications sont intervenues. Au final, le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée a été abaissé, pour la globalité des entreprises, à 3,5% de la valeur ajoutée. Par ailleurs la cotisation de référence a été supprimée. C'est désormais le montant réel de la taxe professionnelle qui est plafonné.

Dégrèvement camion réévalué

Dans le cadre du plan de mobilisation et de développement en faveur des transports routiers annoncé par le gouvernement en septembre 2004, un dégrèvement significatif de taxe professionnelle avait été demandé en faveur des engins mobiles, voire même la suppression de la taxe pour ces engins.

Le montant du dégrèvement «camion» fixé antérieurement à 122 € par véhicule avait déjà doublé et était passé à 244 € par véhicule pour l'année 2004, puis à 366 € par véhicule de 7,5 tonnes et plus à compter de 2005.

Toujours mobilisée sur le dossier, TLF a obtenu que le dégrèvement soit porté à 700 € pour les véhicules de 16 tonnes et plus, et à 1 000 € pour ceux d'entre eux qui répondent aux normes environnementales type Euro II et suivantes. L'objectif de TLF demeure l'exonération totale de la taxe professionnelle pour les engins mobiles.

Fiscalité Environnementale

TLF participe au groupe de travail du MEDEF sur la fiscalité environnementale et à l'établissement d'une position en fonction des propositions gouvernementales qui se préparent en la matière.

TLF a eu l'occasion de communiquer sur l'importante contribution des transports dans ce domaine (taxe à l'essieu, TIPP etc...), ainsi que sur les spécificités du secteur transport et logistique et les conséquences de la politique environnementale sur la compétitivité des entreprises du secteur. Le 23ème rapport du Conseil des impôts sur la fiscalité de l'environnement publié en septembre 2005 en fait état.

Régionalisation de la TIPP

La loi relative aux libertés et aux responsabilités locales a prévu que la compensation des charges transférées aux régions, puisse donner lieu à l'attribution d'impositions. A cet effet, l'article 52 de la loi de finances pour 2005 a rendu les régions

destinataires d'une part du produit de la TIPP sur la base de l'assiette nationale.

La commission fiscale s'est rapprochée de la Direction des Douanes et des Droits indirects afin que soient prises en compte les exigences des professionnels dans la mise en œuvre des modalités de la nouvelle procédure de remboursement consécutive à la régionalisation de la TIPP, prévue pour le 1er janvier 2007.

Taxe à l'essieu

TLF et le SNUG (Syndicat National des Utilisateurs de Grue et entreprises de levage, montage et manutention) ont obtenu de la Commission européenne exonérant les grues mobiles de la taxe à l'essieu (décision du 20 juin 2005).

Depuis cette date, la Direction des Douanes et des Droits indirects, a été approchée afin d'accélérer la transposition cette décision dans le droit français. Le projet de décret a été transmis au Conseil d'État pour adoption.

TLF Centre

Président : Alain VAN BEEK
Déléguée TLF : Sandra PANET

TLF Centre est présente dans toutes les instances et administrations nécessaires pour la défense et la représentation des entreprises de transport et logistique. Elle est souvent considérée comme le porte voix de la profession. La fédération est considérée comme un interlocuteur privilégié par les pouvoirs publics et les autres partenaires du secteur.

TLF Centre organise sous diverses formes des points de rencontre afin de faciliter les échanges entre les différents acteurs régionaux de la branche d'activité du transport et de la logistique.

- ▶ Les conseils professionnels ont lieu tous les deux mois. Ils permettent de réunir les chefs d'entreprise représentant les différents métiers de la délégation régionale – transport routier – location – commissionnaire – logistique.
- ▶ Le thème de la table ronde organisée à l'occasion de la journée professionnelle, rencontre annuelle

où sont conviés les adhérents de TLF Centre, portait cette année sur «les mutations du transport routier». Y participaient Alain Fauqueur co-président de TLF, Monsieur Douaud directeur technique du CCFA, Monsieur Boucheteil, PDG de VTG France et président du Conseil Ferroviaire de TLF et Monsieur Reveillon, délégué régional de l'AFT IFTIM.

- ▶ Les journées de formation en partenariat avec l'AFT IFTIM complètent ce panel de rencontres et permettent aux adhérents d'être régulièrement des différentes modifications législatives dans les domaines sociaux, fiscaux et juridiques.

TLF Centre constitue un véritable réseau régional pour la branche d'activité Transport Logistique, administrations, institutions, et professionnels qui y trouvent les dernières informations sur la profession, des conseils pratiques et avis sur la position et l'évolution du secteur d'activité au sein de la région.

TLF EST

Président Alsace : Eugène SCHNEBELEN
Président Bourgogne / Franche Comté : Frédéric CHARBON
Président Lorraine : Frantz EHRLACHER
Président Champagne Ardenne : Blaise DURAND
Délégués TLF : Véronique HESSE et Pierre LE FLOCH

TLF Est est présente dans toutes les instances et administrations nécessaires pour la défense et la représentation de ses adhérents (DRE, DRTT, DRIRE, Conseils régionaux, CCI, ORT, CRAM, AFT-IFTIM, UIC - Transaid, Douane...).

Particulièrement cette année, sur les sujets suivants :

- ▶ TLF se mobilise contre la flambée du cours du pétrole et participe à des tables rondes avec l'Union des professionnels de la route (UPR) dans les différentes régions et alerte l'opinion, l'administration et les politiques sur la situation économique des transporteurs.

- ▶ Plan Intempéries Zone Est (PIZE) – suite aux incidents de l'hiver 2005, TLF fait partie de la cellule de crise déclenchée en cas d'alerte météo et propose l'envoi direct de textos (sur le mobile d'astreinte de l'entreprise) aux entreprises de transport pour les interdictions de circuler en cas d'intempéries afin d'être efficace dans le temps et vis à vis des clients.
- ▶ TLF reste vigilante quant à l'externalisation des contrôles techniques de la DRIRE en mettant en place un suivi de l'activité.
- ▶ TLF mobilise l'ensemble des politiques régionaux pour la récupération de la TVA péage.

- ▶ 44 T – le décret 2004-27 du 7 janvier 2004 permet le post acheminement maritime avec des ensembles routiers dont le poids total roulant peut aller jusqu'à 44 T dans un périmètre de 150 Km autour des ports de mer. Nos ports fluviaux répondant aux conditions mentionnées, *TLF Est*, agit afin d'obtenir l'autorisation du 44 T pour ses ports fluviaux.
- ▶ Service assurance – en 2005, un nouveau module de formation «Assurance marchandise transportée – Plan de gestion et prévention des risques» a connu un tel succès que nous travaillons sur un troisième module sur le thème des assurances de personnes dans les entreprises de transport.
- ▶ Signature dans les cinq régions de la charte emploi ANPE/UFT.
- ▶ *TLF* réunit et informe les utilisateurs potentiels de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg.

Franche-Comté

- ▶ Une manifestation a eu lieu en novembre 2005 sur les délocalisations. Cet événement a été organisé par la CCI du Doubs en partenariat avec les Organisations professionnelles du transport afin d'aborder le thème de la délocalisation de la prestation transport.
- ▶ *TLF* participe à la réflexion sur le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRDT) engagé en 2005 qui sera complété par un volet transport et infrastructures constitué par le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des transports). Cet atelier permettra de présenter le diagnostic des déplacements de marchandises en Franche-Comté et de débattre ensuite sur les enjeux et les pistes d'actions à initier afin de développer cette filière dans une perspective à 2025.
- ▶ *TLF* apporte son expérience sur les métiers de la messagerie/express pour la mise en place du PDU du territoire de Belfort.

Lorraine

- ▶ Dans le cadre du GIATEL (Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport et de la Logistique), *TLF* œuvre pour la mise en place d'un Observatoire Régional des Transports associant la profession, l'État et la Région.
- ▶ GIATEL – organisation d'un petit déjeuner «Le

transport et la justice : Mieux se connaître pour mieux se comprendre» avec la magistrature des juridictions de Metz, Thionville et Sarreguemines.

- ▶ Une manifestation, organisée par la DRTT, *TLF*, CFDT sur les maladies professionnelles dans le transport, a eu lieu en novembre 2005.
- ▶ *TLF* participe à des réunions avec la médecine du travail.
- ▶ *TLF*, en collaboration avec la CGPME 54, fait partie du comité de pilotage de l'observatoire CNE (DRTEFP 54, URSSAF 54, CGPME 54) *TLF* est la seule représentante du secteur.
- ▶ *TLF* travaille à l'étude sur la concurrence transfrontalière en Lorraine pilotée par la DRE (cabinet NETR en collaboration avec Patrice Salini).
- ▶ *TLF* a contacté tous les élus politiques (départementaux, régionaux et nationaux) pour lutter contre le projet de loi de J.L. Masson (sénateur de Moselle) d'une taxe PL sur l'A31 en Lorraine.
- ▶ *TLF* a œuvré contre la fermeture de la RN 4 (axe stratégique Strasbourg/Paris) suite à la dégradation de la chaussée.
- ▶ *TLF* a participé à la 1ère conférence sur les transports de la Grande région Saar-Lor-Lux à Trèves.

Champagne-Ardenne

- ▶ La profession est en cours de négociation pour un contrat d'objectif Transport avec l'État et la Région. Le projet de contrat d'objectif se poursuit, malgré les modifications dans le planning, du fait du Conseil régional, qui ralentissent la démarche et nous demande préalablement de nous impliquer dans l'élaboration «d'un schéma régional de la formation tout au long de la vie» afin d'aboutir à un diagnostic partagé en matière d'emploi et de formation, le projet de contrat d'objectif se poursuit.
- ▶ *TLF* est porteuse d'un projet de FRAC (pour 2006) afin d'obtenir la certification GMP (Transports alimentaires).
- ▶ Depuis 2004 et à l'initiative de la DRTT, *TLF* participe aux travaux sur la problématique emploi/qualification du secteur des transports. Dans ce cadre, une étude est en cours avec l'ARACT sur «la mixité dans les transports».

Alsace

- ▶ TLF se mobilise contre la mise en place de la taxe PL et participe aux commissions de suivi. TLF rencontre les différents acteurs économiques et politiques locaux afin de leur exposer le point de vue de la fédération.
- ▶ TLF Alsace rencontre Ari Vatanen (député européen) à Strasbourg pour lui exposer les difficultés du secteur et les perspectives d'évolution en matière de transport en Europe.
- ▶ Participation comme chaque année au JETL de Strasbourg.
- ▶ Présentation de la charte logistique à l'ACUTA (union des chargeurs d'Alsace).

Bourgogne

- ▶ Participation aux Comités techniques régionaux de l'EDDF. Ce dispositif permet aux entreprises de transport et de logistique de bénéficier de financement visant à compléter leur effort de formation.
- ▶ Réunions avec l'OPCA et l'AFT sur la formation tout au long de la vie.
- ▶ Conseil régional : participation au réseau Bourgogne Entreprise d'Accueil, qui vise à rendre les métiers plus attractifs, à fidéliser les salariés et à améliorer l'accueil.

TLF Ile-de-France

Président : Rémy BOINOT

Vice-Président : Bruno LAUBARD

Délégué TLF : Jérôme DOUY

Lobbying régional

La participation active des entreprises composant le Conseil Professionnel de TLF Île-de-France permet d'accentuer le lobbying régional auprès des administrations (DRE, DRTT, DDTEFP, Préfecture de police,...), dans la protection des intérêts de la profession commissionnaire et transporteurs (Commission des Sanctions Administratives, Comité Régional,...) mais aussi vis-à-vis des instances politiques et économiques décisives (Conseil Régional, CCI...).

Transport de marchandises en ville

Après plusieurs années de concertation, une « charte de bonnes pratiques des transports et livraisons de marchandises dans Paris » va être signée en juin 2006 entre la Ville de Paris, TLF Île-de-France, le GATMARIF, la Préfecture de Police et d'autres partenaires. Appliquée dès le 1er janvier 2007, cette charte doit permettre d'adapter le dispositif marchandises aux réalités logistiques de la Ville de Paris.

Ce dispositif traite aussi bien l'entrée et la sortie des marchandises de Paris pour lesquelles les modes de transport durables par fer ou par fleuve doivent être favorisés, que les conditions d'acheminement des marchandises dans les quartiers de

la capitale avec le développement de l'utilisation de véhicules propres de livraisons.

Cette charte élaborée avec l'aide de TLF Île-de-France repose sur différents critères :

- ▶ Les horaires de livraisons de marchandises seront désormais définis selon trois plages horaires :
 - Livraisons de jour : de 7 à 17 heures, tous les véhicules de moins de 29 m² de surface ont le droit de s'arrêter pour livrer ;
 - Livraisons de 17 à 22 heures : tout les véhicules de moins de 29 m² de surface ont le droit de s'arrêter pour livrer à condition qu'ils respectent des normes environnementales ;
 - Livraisons de 22 h à 7 heures : sur ce créneau, la livraison ne peut être effectuée qu'avec des véhicules ayant une surface au sol inférieure ou égale à 43 m² ;
- ▶ La limitation à trente minutes de l'utilisation des aires de livraisons sur la voirie parisienne par le biais de l'instauration d'un disque ;
- ▶ La réservation de jour comme de nuit, aux livraisons de marchandises des aires de livraisons spécialement identifiées, situées sur les couloirs de bus dans un premier temps et progressivement dans toutes les aires de livraison.

Journée Professionnelle 2005

Plus de 120 personnes participaient à la journée professionnelle *TLF Île-de-France* qui était organisée autour du thème des «nouveaux enjeux de la livraison urbaine au cœur de l'Île-de-France» avec la participation de personnalités telles que Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, Serge Mery, vice-président du Conseil Régional Ile-de-France. Cette rencontre a permis de faire ressortir l'importance de la concentration dans les réflexions sur l'amélioration de la logistique urbaine et d'accentuer le rapprochement des initiatives de concertations parisiennes aux autres communes de la petite couronne avec l'appui du Conseil Régional Ile-de-France.

Politique de formation professionnelle et recrutement en Ile-de-France

TLF Île-de-France a accueilli tout au long de l'année 2005 près de 138 participants aux réunions d'informations techniques, «Les 2 heures techniques de *TLF Ile-de-France*», en partenariat avec l'AFT-IFTIM et le cabinet d'Avocat Grignon-Dumoulin.

7 réunions d'information ont été organisées autour de l'actualité sociale, juridique et technique permettant aux entreprises d'obtenir des méthodes et outils pouvant être développés plus précisément au sein de sessions de formation.

TLF Île-de-France a également développé une action de communication auprès des différents pôles Assedic Île-de-France afin de les sensibiliser sur différentes nécessités d'action de formation pour les secteurs transport et logistique. Une enquête a été effectuée auprès des entreprises de *TLF Île-de-France* afin d'aider à orienter les appels d'offres ASSEDIC proposés aux organismes de formation du secteur.

Douane Ile-de-France

La commission douane Île-de-France, présidée par Michèle Petit (Kuehne + Nagel), a pour vocation de maintenir une action d'information et de concertation avec les représentants douaniers et les professionnels du secteur permettant d'aborder les différents dossiers d'évolution traitant du NSTI, attractivité des sites aéroportuaires, modernisations du code des douanes et les impacts sur les professionnels du secteur.

Activité portuaire

Le 9 mai 2006 *TLF Île-de-France* s'est associée à la visite privilégiée de port 2000. Les adhérents, commissionnaires de transport et transitaires de *TLF Île-de-France* présents ont pu y découvrir une infrastructure portuaire performante et capable de leur faire bénéficier d'atouts efficaces, pour la gestion de leurs flux internationaux.

TLF Méditerranée

Président : Gilles MENOTTI
Délégué TLF : Michel MATTAR

Au cours de l'année passée, TLF Méditerranée est intervenue sur de nombreux thèmes récurrents parmi lesquels les plus importants ont été :

- ▶ Les difficultés et temps d'attente importants aux terminaux à conteneurs du Port Autonome de Marseille-Fos. Dans ce cadre de nombreuses réunions ont été organisées avec les acconiers, afin de trouver les solutions appropriées.
- ▶ *TLF* s'est impliquée dans le développement de la co-modalité.

Le projet d'autoroute de la mer entre Toulon et Civitavecchia (Rome) en partenariat avec GLD

Lines a vu le jour. L'inauguration s'est déroulée le 8 avril 2005 en présence de François Goulard, alors secrétaire d'État aux Transports, qui, dans son discours, remerciait *TLF* pour son action constante dans l'aboutissement de ce dossier.

- ▶ *TLF* a participé au projet d'autoroute ferroviaire dédié aux transports de matières dangereuses à destination ou en provenance d'Italie. Le 25 novembre *TLF* a ainsi organisé à Marseille une réunion afin d'étudier les solutions alternatives

à la route pour le transit des matières dangereuses sur l'Italie. Cette réunion a permis de réaliser une évaluation du potentiel de report des trafics sur chacun des axes ferroviaires envisagés.

Olivier Jacob, conseiller de Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire, a exprimé le soutien du Ministre pour cette démarche visant à développer des modes complémentaires et alternatifs au transport routier.

Un groupe projet a été créé pour approfondir les solutions examinées et proposer un véritable produit permettant de garantir la compétitivité des entreprises opératrices dans le cadre de leurs offres auprès de leurs clients.

► Convention Auchan-transporteurs.

TLF Méditerranée est la seule organisation qui se soit impliquée, avec essentiellement un groupe de transporteurs, adhérents de *TLF Méditerranée*, pour le suivi de cette convention dans un intérêt réciproque de «gagnant-gagnant».

► *TLF Méditerranée* a organisé, tout au long de l'année 2005 des formations en droit social inti-

tulées «rendez-vous sociaux». Une trentaine de dirigeants d'entreprises et de DRH participent de manière régulière à cette formation ouverte à l'ensemble de nos adhérents.

► *TLF Méditerranée* a élaboré le projet de télépéage dans le cadre de la réforme CAPLIS avec la société Axxès (société qui commercialise le télépéage à compter d'octobre 2006).

► *TLF Méditerranée* a mis en place un service intégré (avec la société STS) couvrant toutes les étapes de la lecture du disque jusqu'à la paie des conducteurs en passant par la formation.

► Transposition des directives communautaires : 200 adhérents ont participé aux nombreuses réunions d'information organisées par *TLF Méditerranée* sur les modifications importantes apportées par la transposition communautaire sur le temps de travail des conducteurs routiers.

► *TLF Méditerranée* a renforcé de manière constante sa présence auprès des élus des régions PACA et Languedoc-Roussillon et auprès des médias régionaux.

TLF Nord/Picardie

Présidents : Jean-Louis EQUIPART

Délégué TLF : Olivier HOLLANDER

La délégation régionale

TLF Nord/Picardie est présente à toutes les réunions des instances et administrations régionales (AFT, Conseil Régional, CCI, Communauté Urbaine, CRAM, DDE, DRE, DRIRE, DRTT, DRTEFP, Observatoire Régional des Transports, Préfecture,...) pour défendre et représenter ses adhérents.

Elle est également impliquée dans plusieurs études telles que le Canal Seine-Nord, la livraison des marchandises en ville sur la métropole lilloise, la définition des modalités d'accueil des poids lourds sur l'arrondissement de Valenciennes, la logistique en Picardie...

Reconnue, *TLF Nord/Picardie* est souvent sollicitée pour apporter son point de vue sur des projets comme celui de l'instauration d'un péage sur les autoroutes du Nord - Pas-de-Calais.

TLF Nord/Picardie a aussi apporté son soutien à *TLF Normandie* dans le cadre du projet de contournement Est de Rouen et ainsi contribué à son lancement.

TLF Nord/Picardie relaie les actions nationales de lobbying auprès des décideurs politiques et économiques de la région (dossier «TVA péages» par exemple) et auprès de la presse régionale (conférence de presse et articles).

Un conseil professionnel actif

Un conseil professionnel représentatif de l'ensemble des métiers de *TLF* se réunit tous les trimestres pour faire le point sur l'actualité régionale de la profession, échanger des idées et travailler sur les dossiers en cours.

Les membres se répartissent les sièges dans les différentes instances régionales (Commission de délivrance de l'attestation de capacité profession-

DÉLÉGATIONS RÉGIONALES

nelle, Commission régionale des Sanctions Administratives, le Comité Régional des Transports), participent aux conseils de métiers de *TLF* au niveau national (route, messagerie, supply chain, ferroviaire) ainsi qu'à la commission «sociale et formation».

Une offre de services étoffée

TLF Nord/Picardie organise régulièrement :

- ▶ des sessions de «rendez-vous sociaux»: ces réunions trimestrielles, animées par une juriste en droit social, ont pour objet de faire le point sur l'actualité sociale, réglementaire et jurisprudentielle en matière du droit du travail ;
- ▶ des petits déjeuners à thème : la suspension du permis de conduire et le contrat de travail, le chronotachygraphe numérique (la présentation du nouveau dispositif), la responsabilité des mandataires sociaux ;
- ▶ des journées de formation en partenariat avec l'AFT-IFTIM sur des thèmes : réglementaire, juridique, sociale, marketing, commercial, social, qualité, sécurité, environnement et technique d'exploitation mais aussi sur des thèmes d'actualité comme la transposition des directives communautaires sur le temps de travail.

Dans un souci de développement de ses services aux entreprises, *TLF Nord/Picardie* propose, depuis 2006, à ses adhérents, un nouveau produit «Le contrat collectif de protection juridique» géré par «Entreprises et Cités».

Elle a également signé une convention avec un assureur, le «Cabinet Gailliez». Celui-ci est à la disposition des adhérents qui le souhaitent pour des informations précises et concrètes sur les risques liés à la Profession.

Groupe de travail régional "logistique"

Créé en 2003, le groupe de travail régional «logistique» se réunit tous les trimestres. L'objectif de ce groupe est d'être d'une part le relais régional du Conseil de métier «supply chain de *TLF*» et d'autre part force de propositions pour les travaux du Conseil.

L'évènement régional

TLF Nord/Picardie était présente à la première édition du Salon du Transport et de la Logistique (TEL) qui s'est déroulé à Lens les 13 et 14 décembre 2005. Elle a activement participé à l'organisation du salon par le biais des réunions de comité de pilotage et aux tables rondes.

TLF Normandie

Président : *Christian BOULOCHER*

Déléguée *TLF* : *Nancy NOEL*

Pôle de compétitivité

Après avoir participé très activement à la constitution de Haute Normandie Filière Logistique (HNFL), pour fédérer l'ensemble des acteurs de la logistique régionale, *TLF Normandie* a soutenu la candidature de Logistique Seine-Normandie aux pôles de compétitivité.

Le dossier ayant été retenu, la filière se réorganise pour intégrer un pôle recherche & innovation. *TLF Normandie* continue de veiller à ce que les intérêts des professionnels, et plus particulièrement des prestataires, soient respectés.

Livraisons en ville

ELP

TLF Normandie a participé à la mise en place d'es-

paces de livraisons de proximité à Rouen, dans le cadre des travaux TEOR (bus en site propre).

L'*ELP* est une zone de déchargement unique où le conducteur est accueilli par un voltigeur, qui aide au déchargement et garde le véhicule pendant que le conducteur effectue ses livraisons dans les magasins alentours.

TLF Normandie a veillé à ce que cette mise en place se fasse de manière la plus simple possible pour les entreprises de transport.

Deauville

La municipalité de Deauville avait au début de l'été commencé à verbaliser les PL encore présents dans les rues pour livrer après 10h.

TLF Normandie est intervenue immédiatement

auprès de la Mairie pour faire cesser ces verbalisations, arguant de l'ouverture tardive des magasins (jusqu'à 11h). Suite à cette action, les verbalisations abusives ont apparemment cessé.

Caen

Des professionnels représentant *TLF Normandie* apportent leur contribution au PDU de Caen pour veiller à la cohérence et au pragmatisme des problématiques de livraisons en ville.

Intempéries

Suite aux difficultés rencontrées par les entreprises de transport lors des chutes de neige de février/mars 2005, la profession a rencontré les préfets de région.

En Basse-Normandie, les discussions se sont déroulées au sein de l'Observatoire Social des Transports pour faciliter le service aux conducteurs bloqués et prévenir les situations difficiles (accidents, stocks...).

Désormais les fédérations devraient être informées des interdictions de circulation dès la prise des arrêtés préfectoraux afin d'informer les exploitants par mail au plus tôt et de limiter autant que possible le départ de véhicules qui seront bloqués 10km plus loin.

Cap développement

TLF Normandie participe aux différents groupes de travail mis en place par le Port Autonome de Rouen pour contribuer au plan stratégique mis en place pour redynamiser le Port de Rouen. *TLF Normandie* participe notamment au groupe pré et post-acheminement.

Contournement Est

La CNDP (commission nationale du débat public) a créé en 2005 une commission particulière pour auditionner les habitants de l'agglomération quant à la pertinence d'un contournement à l'est de Rouen.

Les fédérations se sont unanimement associées pour défendre le projet présenté par le maître d'ouvrage face aux lobbies opposés à ce projet.

Par une décision du 2 mars 2006, le ministre des

Transports a acté la pertinence du projet qui entre désormais dans la phase des études et enquêtes publiques, et devrait donc être en service d'ici 2012

Contrats d'Objectifs et de Moyens

La Loi Fillon a prévu la mise en place de contrats d'objectifs et de moyens (COM) pour développer l'apprentissage. *TLF Normandie* s'est associée à cette démarche pour conserver un certain pragmatisme dans les dispositifs.

Plate-forme trimodale

TLF Normandie a participé aux travaux du club logistique de Rouen sur la faisabilité d'une plate-forme trimodale dans l'agglomération de Rouen (rail-route-fleuve) afin d'apporter son expertise quant à l'accès à ce type de plate-forme.

Plate-formes de professionnalisation

Le contrat d'objectifs de Haute-Normandie, devant le succès rencontré par les plate-formes, (90% des personnes formées connaissent un accès à l'emploi dans les 9 mois suivant leur formation) a décidé d'étendre ce dispositif sur les agglomérations de :

- ▶ Bernay/Pont-Audemer
- ▶ Dieppe/Forges
- ▶ Louviers/Val de Reuil

Le Conseil Régional de Basse-Normandie s'est montré intéressé par ce dispositif et réfléchit actuellement à la mise en place de plate-formes inspirées de ce modèle.

Campagnes féminisation

Suite à l'accord de 2003, il a été organisé en 2005 deux grandes campagnes de communication pour inciter les femmes à venir découvrir les métiers du transport.

Ces campagnes se sont manifestées par voie d'affichage bus dans les grandes agglomérations haut-normandes, par annonces radio, bulletins à destination des entreprises, dépliants et affiches.

TLF Normandie a, en outre, entamé des négociations avec la Délégation aux Droits des Femmes et à l'Égalité de Basse-Normandie afin de signer un protocole d'accord favorisant l'accès des femmes aux métiers du transport et de la logistique.

TLF Ouest

Président Bretagne : *Patrick LAHAYE*

Président Pays de la Loire : *Jean-Michel MOUSSET*

Président Poitou-Charentes : *Thierry HAUTIER*

Délégué TLF Ouest : *Jean-Claude KINTZINGER*

Sous l'impulsion de ses trois présidents et grâce à la participation active des professionnels des trois régions, *TLF Ouest* a exprimé son dynamisme et renforcé son image au travers d'événements professionnels majeurs :

- ▶ Accueil à la cité des congrès de Nantes de l'Université de *TLF* ;
- ▶ Succès de l'assemblée générale organisée à Vannes et dans le Golfe du Morbihan ;
- ▶ Soutien du Port Autonome de Nantes St Nazaire pour le projet des autoroutes de la mer ;
- ▶ Représentation de la profession au Conseil Régional.

L'Université *TLF* : 16 et 17 novembre 2005

Sur le thème : Quelle politique pour la logistique et le transport en Europe ?

Après l'ouverture de l'Université par Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du Territoire, les professionnels ont participé aux ateliers de travail sur des thèmes d'actualité :

- ▶ Atelier route : vers un baril à 100 \$: Quelles solutions pour le TRM ?
- ▶ Atelier messagerie express : les clés de la réussite de la messagerie espagnole et allemande ;
- ▶ Atelier location : analyse comparée des marchés britanniques et français ;
- ▶ Atelier douane Overseas : le retour en force de la douane dans l'activité des organisateurs de transports internationaux ;
- ▶ Atelier supply chain : lancement de l'indice de variation des coûts de la logistique en France et bilan des travaux réalisés ;
- ▶ Atelier ferroviaire : les nouvelles entreprises ferroviaires en Europe : quelles solutions alternatives ?

Le nombre de participants en augmentation et la qualité des interventions ont contribué à la réussite de cet événement.

La journée professionnelle de *TLF Ouest*

Elle s'est tenue le 16 juin 2005 à la CCI du Morbihan à Vannes sur le thème de la concurrence européenne : Forces et faiblesses des différents pavillons et compétitivité des entreprises.

La table ronde a permis à Thierry Leduc (Norbert Dentressangle) d'expliquer la stratégie du groupe et à Benjamin Léo (CNR) de présenter une analyse comparative des coûts de revient du TRM en Lituanie, Pologne et Roumanie.

Georges Drouin (LoveFrance), président au MEDEF du groupement des professions de services (GPS) a développé le thème de la libre circulation des services en Europe.

Un déjeuner servi sur un bateau effectuant une mini croisière dans le Golfe du Morbihan a permis aux participants de conclure les échanges en toute convivialité.

L'implication de *TLF* dans les instances régionales et le soutien au projet des autoroutes de la mer

Le projet d'une autoroute de la mer dans le Golfe de Gascogne entre Montoir et Bilbao a donné lieu à de multiples contacts et échanges avec les représentants du Port Autonome de Nantes St Nazaire. Une étude de marché, dont les conclusions ont récemment été exposées aux professionnels, confirme la pertinence technique et économique du projet.

Les contrats d'objectif transport ont donné lieu en région Poitou-Charentes à l'implication des fédérations professionnelles dans la présentation et la diffusion d'expériences des groupements d'employeurs transport et en Pays de la Loire à l'animation de journées de sensibilisation aux métiers du transport et de la logistique aux Essarts en Vendée et à Laval en Mayenne.

De nombreuses interventions et réunions à la Direction Régionale de l'Équipement ont permis de faire aboutir le dossier 44 t pour la desserte des ports maritimes.

Création de l'association Ouest Overseas

Cette association a pour objet de permettre aux professionnels de la commission transport international, du transit portuaire/aéroportuaire, et de la commission en douane pour la région Grand Ouest de se réunir autour des problématiques spécifiques à la profession.

Le siège de l'association est situé au centre international du fret à Montoir de Bretagne.

L'association est présidée par Philippe Fauveder.

Poursuite des réunions du Club Ressources Humaines

Le club Ressources Humaines est destiné à permettre un échange d'information et d'expériences entre les acteurs locaux en charge des ressources humaines des entreprises de transport et logistique.

Il se réunit sur Nantes pour les trois régions à raison de 2 réunions par an et permet à la demande de ses membres d'échanger des avis et des expériences sur des sujets spécifiques avec le concours de personnes qualifiées.

TLF Rhône-Alpes/Auvergne

Président Rhône-Alpes : Henri ALLOIN (2005), Dominique DI BELLO

Vice Président Rhône-Alpes : Ginette DUC

Président Auvergne : Raphaël MALLEVAL

Délégué TLF : Emmanuel de BIENASSIS

Fort de sa représentativité dans les métiers du transport et de la logistique, *TLF Rhône-Alpes/Auvergne* a ciblé notamment ses interventions sur les dossiers emploi / formation, les plans de déplacements urbains, le schéma de cohérence des plates-formes logistiques et les infrastructures.

Emploi / Formation

TLF Rhône-Alpes, par sa participation active aux travaux d'ALTRA et de l'AFT-IFTIM, a continué à répondre aux besoins de formation de ses adhérents.

Depuis plusieurs années *TLF*, grâce à son implication, est devenue un interlocuteur privilégié du Conseil Régional Rhône-Alpes, ce qui permet un financement des formations nécessaires à nos entreprises, à travers l'association regroupant l'ensemble des fédérations du secteur (ALTRA).

La mise en place de manifestations, comme le Mondial des Métiers, assure auprès des étudiants et des scolaires une visualisation des emplois du transport et de la logistique.

En Auvergne, *TLF*, en collaboration avec les autres acteurs du secteur et surtout l'AFT-IFTIM, a signé une convention de partenariat avec l'ANPE et le financement par le Conseil Régional de formations adaptées aux demandes de nos adhérents.

Infrastructures

La région Rhône-Alpes fait l'objet, compte tenu de sa position géographique et de l'importance du trafic de transit, de projets concrets sur lesquels les professionnels de *TLF* ont apporté leurs avis. Ainsi les principaux dossiers évoqués ont été :

- ▶ le contournement ferroviaire de Lyon et les futures implantations du chantier «route roulante» et celui du transport combiné ;
- ▶ les dossiers d'infrastructures autoroutières concernant :
 - l'A89 et son raccordement à l'A6 ;
 - l'A51 et l'itinéraire Sud de Grenoble ;
 - l'A45 soit la liaison Lyon – St Etienne ;
 - l'A7 avec le débat public sur le trafic en vallée du Rhône.

En Auvergne, *TLF* est notamment intervenue sur les dossiers d'aménagement routier pour la nationale 9 dans l'Allier et pour les nationales 89 et 7, afin que nos entreprises ne se retrouvent dans des situations inextricables de réglementation.

Messagerie

TLF Rhône-Alpes, dont la Commission Messagerie était animée en 2005 par Henri Alloin, s'est fortement impliquée dans les plans de déplacements urbains en cours dans les métropoles de la région.

DÉLÉGATIONS RÉGIONALES

La concertation principalement avec le Grand Lyon a permis de faire évoluer l'avis des élus politiques et d'adapter les dispositions prises (surface des véhicules, aires de stationnements professionnalisées, etc...) par la Ville de Paris à la physionomie spécifique de l'agglomération lyonnaise.

Ainsi, cette démarche peut maintenant se démultiplier sur les autres métropoles que sont Grenoble et St-Etienne.

Overseas

La Commission Maritime, animée par Dominique Di Bello, a traité plusieurs dossiers, dont la mise en place de la Communauté Portuaire Lyonnaise, rassemblant l'ensemble des acteurs économiques du secteur maritime et fluvial. Ainsi, des actions avec des opérateurs ferroviaires privés sont à l'étude pour desservir les ports français au départ et à l'arrivée du Port Édouard Herriot. De même avec la Douane, des procédures facilitant le transport des containers par barges ont été élaborées et signées officiellement.

Sur le plan de la desserte du Port Édouard Herriot, la Communauté Portuaire en partenariat avec la CNR et Lyon Terminal a entamé une réflexion avec le Grand Lyon.

Le SNAGFA (Commission Aérienne), animé par Serge Cano, a agi dans 3 domaines essentiellement :

- ▶ la sûreté, en participant à la concertation mise en place par la DGAC pour délimiter, sur le site de St-Exupéry, les zones critiques, les zones privées et les zones publiques ;
- ▶ les relations avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, gestionnaire du site aéroportuaire, pour suivre le développement économique de la zone de fret et la future évolution juridique de l'aéroport ;

- ▶ la douane, pour informer et préparer les entreprises aux évolutions des procédures informatisées.

Manifestations

Au cours de l'année 2005, *TLF Rhône-Alpes/Auvergne* a organisé différentes manifestations destinées à ses adhérents :

- ▶ des Petits Déjeuners à Thèmes rassemblant plus d'une soixantaine d'entreprises sur divers thèmes, dont le social avec la mise en place de la réforme du 83-40, en présence du Directeur Régional du Travail Transport, le DIF ou encore le contrat de professionnalisation, en partenariat avec Judicial ;
- ▶ des réunions d'information et de formation en collaboration avec l'AFT-IFTIM réunissant en moyenne une trentaine d'entreprises ;
- ▶ les Assises du Transport et de la Logistique, le 15 juin 2005. Cette journée a rassemblé plus de 150 personnes autour de 2 tables rondes ;
 - le Chronotachygraphe Electronique : les conséquences de cette mutation technologique pour les entreprises ;
 - la Logistique, Industrie de Demain : vecteur important du développement économique et créateur d'emplois.

Service

TLF Rhône-Alpes a signé avec la Société Expert Control un accord de partenariat qui permet à toutes les entreprises de transports utilisant les Centres Techniques Poids Lourds de Portes les Valence (26) et de Saulce (26) d'obtenir, en fin d'année, une ristourne sur les passages de leurs véhicules dans ces deux centres.

TLF Sud-Ouest

Président Aquitaine : Jean-Michel BAILLET

Président Limousin : Bernard DELUCHAT

Président Midi-Pyrénées : André LABATUT

Délégués TLF : Franck PUHARRÉ (route), Henri-Vincent AMOUROUX (Overseas)

Les entreprises de transport régionales ont été particulièrement affectées par la crise que traverse le secteur. Ces difficultés dues à des facteurs structurels et conjoncturels ont été plus aiguës encore en 2005. Dans ce contexte, TLF a accentué l'accompagnement de ses adhérents et multiplié ses actions de conseil et de communication. La délégation Sud Ouest affirme plus que jamais sa force de proposition et maintient son rôle essentiel dans la réflexion régionale en matière de transport et de logistique.

Actions de communication et de lobbying

Suite à la série de mesures gouvernementales destinées à venir en aide au secteur du transport, TLF Sud Ouest a organisé de nombreuses conférences de presse en partenariat avec l'ensemble des fédérations membres de l'Union des Professionnels de la Route (UPR). Particulièrement relayées par l'ensemble des médias, ces rencontres (Bordeaux, Limoges et Toulouse) ont permis d'affirmer le caractère positif mais insuffisant des mesures proposées par le ministre des Transports, Dominique Perben. Elles ont également illustré la cohésion de l'UPR au niveau régional et l'unité de la profession face à la crise du secteur.

TLF Sud Ouest a également réalisé d'importantes actions de lobbying dans le dossier TVA péages. L'ensemble des parlementaires régionaux ont été interpellés et sensibilisés par les entreprises adhérentes ou directement par TLF. L'injustice et l'iniquité des décisions gouvernementales sur ce dossier leurs ont été présentées. Une action auprès de la presse a également été initiée.

La victoire sur ce dossier, capitale pour la profession, est à mettre au crédit de tous ceux qui, par leurs actions, n'ont jamais cessé de garder espoir.

La partenariat entre TLF Sud Ouest et l'IUT de l'Université Bordeaux IV a conduit les délégués régionaux à présenter l'ensemble de la filière dans le cadre d'une journée d'information sur les métiers. De nombreux étudiants ont pu ainsi découvrir au travers de 3 ateliers (Route/logistique,

messagerie/express et Overseas) un secteur professionnel loin des images caricaturales qu'on peut parfois relever. Ils ont été particulièrement attentifs à la description des enjeux et difficultés actuels, à l'évolution considérable du secteur, des métiers et des compétences que l'on connaît depuis quelques années. Ce type de rencontre permet d'améliorer sensiblement l'image d'une profession qui souffre parfois d'un manque de reconnaissance surtout auprès des jeunes.

Représentation professionnelle

TLF Sud Ouest a obtenu en 2005 des postes de titulaires dans les Commissions des Sanctions Administratives transporteurs et commissionnaires des régions du Limousin et Midi Pyrénées.

La fédération est également présente au travers des Commissions de délivrance des attestations de capacité pour les transporteurs comme les commissionnaires dans l'ensemble des régions de la délégation.

TLF Sud Ouest, interlocuteur essentiel des pouvoirs publics, a été sollicitée à de nombreuses reprises concernant études ou débat en matière de politique de transport ou d'infrastructures.

C'est le cas notamment en ce qui concerne les études menées par la CERTA (Cellule Économique Régionale des Transports d'Aquitaine) en matière de transport de granulats ou encore sur la pertinence économique des différents modes de transport relatif au trafic de transit.

TLF Sud Ouest est également partenaire de 2 études en cours pilotées par les pouvoirs publics concernant la transparence des rémunérations dans le transport routier de marchandises en Aquitaine et sur le fonctionnement et l'organisation logistique des régions trans-pyrénéennes.

Enfin, au moment où débute la concertation publique sur le contournement autoroutier de Bordeaux, TLF Sud Ouest sera partie prenante dans le débat public sur la ligne grande vitesse Sud Atlantique vers l'Espagne. Cette nouvelle infrastructure destinée au trafic voyageurs conditionnera également le développement du

DÉLÉGATIONS RÉGIONALES

trafic marchandises par les sillons ferroviaires qu'elle libèrera.

Autoroutes ferroviaires Atlantique

Membre de l'association Autoroute Route Roulante, *TLF* s'implique fortement dans le développement du ferroutage avec ses partenaires, RFF et Fret SNCF. En raison du très fort trafic de transit international sur la façade atlantique et de la saturation des axes frontaliers, les collectivités territoriales tel que le Conseil régional d'Aquitaine jouent un rôle fondamental dans l'avancée de ce projet. Fondée sur la technologie Modalohr, permettant de mettre des semi-remorques sur des wagons, la ligne devrait voir le jour en 2008 à titre expérimental entre l'Île-de-France et la frontière espagnole. Elle devrait être pérennisée et prolongée jusqu'à Vittoria lors de l'achèvement des travaux du réseau ferroviaire basque espagnol.

TLF, représentant les utilisateurs, associée au cabinet TL&Associés est en charge d'examiner les contraintes d'exploitation et les débouchés commerciaux d'une telle offre auprès des transporteurs.

Formation professionnelle

TLF Sud Ouest a organisée deux réunions de formation et d'information à destination des ses adhérents. La première animée par Martine Oliver et réalisée à Bordeaux et Toulouse porta sur différents sujets dont le NSTI ou le système Pro Douane. La seconde animée par Me Grignon Dumoulin et Emmanuèle Bontemps eut pour objet la nouvelle réglementation en matière de délais de paiement. Ces deux réunions ont connu un vif succès et ont permis de répondre techniquement et juridiquement aux attentes des adhérents.

TLF Sud Ouest s'est engagée à nouveau aux côtés de la section TSMEL (Techniciens Supérieurs en Méthodes et Exploitations Logistiques) de l'AFT IFTIM de Toulouse dans le cadre d'un parrainage de ses étudiants.

Enfin, *TLF Sud Ouest* s'est impliquée depuis 2 ans dans la rédaction du Contrat d'objectif pour la région Aquitaine en matière d'emploi et de forma-

tion professionnelle. Ce contrat devrait être signé rapidement et permettre de fixer des actions prioritaires en réponse aux attentes des professionnels.

Journée Professionnelle 2005

TLF Sud Ouest a organisé sa journée professionnelle le 23 novembre 2005 au Palais des Congrès de Bordeaux au cours de l'Atlantic Logistic Forum.

Près de 80 personnes ont assisté toute la matinée aux ateliers de travail et à la table ronde de clôture faisant de ces premières rencontres depuis 5 ans un succès prometteur.

Plusieurs thèmes techniques et juridiques y ont été abordés et développés.

Ce fut le cas de l'action directe de l'article 132-8 du Code de Commerce dont le mécanisme, les enjeux et les perspectives d'évolution furent clairement présentés par Marie Tilche du Bulletin des Transports et de la Logistique. Cet exposé particulièrement apprécié par les participants transporteurs comme commissionnaires fait l'objet d'un document disponible sur le site de *TLF* (www.e-tlf.com).

L'atelier Douane a ensuite permis de présenter les grandes orientations de la réforme des douanes en Europe. Un accent particulier a été mis sur les futures obligations pour l'ensemble des opérateurs de la chaîne transport en réponse aux nouvelles exigences de sûreté.

Enfin, la table ronde de clôture a initié un vrai débat entre les intervenants (Philippe Bonnevie de l'AUTF, Alain Monnier de l'ATMD, le Colonel Schneider de l'OCLDI et Henri-Vincent Amouroux de l'UMPB) et la salle sur les enjeux en matière de sûreté et de sécurité pour les opérateurs de transport et de logistique, les chargeurs, les pouvoirs publics mais aussi les assureurs. La richesse et la pertinence de ces échanges laissent à penser que ce sujet essentiel doit être traité dès aujourd'hui avec la plus grande vigilance par l'ensemble de la profession. Les présentations de plusieurs intervenants sont également disponibles sur le site Internet de *TLF*.

TLF, une organisation au service des professionnels du transport et de la logistique

Structure nationale

Délégué général :	Hervé CORNEDE
Délégué à l'action régionale :	Michel MATTAR
Communication :	Aymeric FICHOLLE
Délégué Route :	Stéphane LEVESQUE
Déléguée Messagerie-Express :	Laure DUBOIS
Délégué Location :	Daniel RIGAL
Sécurité – transport de matières dangereuses :	Béatrice POISSON
Supply Chain – Logistique :	Emmanuèle BONTEMPS
Organisation de Transport International (aérien, maritime) :	Emmanuèle BONTEMPS
Affaires sociales :	Laure DUBOIS, Brigitte COULY
Affaires douanières :	Anne SANDRETTO, Martine OLIVER
Affaires fiscales :	Anne-Claire FOREL
Formation professionnelle :	Laure DUBOIS
Nouvelles technologies et développement des systèmes d'information :	Anne SANDRETTO
Affaires administratives :	Marie-Hélène FEVRIER

Structures régionales

TLF Centre	Sandra PANET – 02 38 78 19 62
TLF Est	Véronique HESSE – 03 83 51 89 89
TLF Ile-de-France	Jérôme DOUY – 01 53 68 40 40
TLF Méditerranée	Michel MATTAR – 04 42 79 14 84
TLF Nord/Picardie	Olivier HOLLANDER – 03 20 99 45 45
TLF Normandie	Nancy NOEL – 02 35 88 54 00
TLF Ouest	Jean-Claude KINTZINGER – 02 40 49 77 33
TLF Rhône-Alpes/Auvergne	Emmanuel de BIENASSIS – 04 78 20 22 66
TLF Sud Ouest	Franck PUHARRE (Route) – 05 56 01 02 88 Henri-Vincent AMOUROUX (Overseas) – 05 56 00 84 84

Syndicats affiliés

Association Française des wagons particuliers (AFWP)	Bernard LAURENT	01 49 07 25 20
Association des transitaires-organiseurs de transports multimodaux (AOTM)	Marie-Hélène PASQUIER	04 91 90 90 45
Chambre syndicale des commissionnaires de transport de la Loire	Pierre THIOLLIER	04 77 42 96 50
Chambre syndicale des commissionnaires de transport et en douane de Nouvelle-Calédonie	Jean-Pierre HERAUT	00 687 21 01 50
Groupe syndical brestois	Daniel MEROUR	02 98 80 33 46
Syndicat national des agents et groupeurs de fret aérien (SNAGFA)	Olivier LAYEC	01 48 16 71 11
Syndicat Rouennais des Commissionnaires de Transports Transitaires (SRCTT)	Eric ESKINAZI	02 35 88 54 00
Syndicat des transitaires, commissionnaires en douane de la Côte d'Azur	Robert MARI	04 93 97 46 63
Syndicat des transitaires et des commissionnaires en douane du Havre et de la région	Florence QUENTIN	02 35 21 04 44
Syndicat des transitaires du port de Dunkerque	Didier BETHUNE	03 28 59 07 65
Syndicat des commissionnaires en douane agréés et transitaires de la Martinique	Nicole SULLY	05 96 70 26 91
Syndicat des commissionnaires en douane et transitaires de la Guadeloupe (SCDTG)	Michèle MONTANTIN	05 90 89 77 77
Syndicat des commissionnaires en douane agréés et transitaires de Guyane	Jean TEROSIET	05 94 30 11 87
Syndicat national des transports légers (SNTL)	Estelle CUILLANDRE	01 46 51 35 15
Syndicat national des utilisateurs de grues et entreprises de levage montage et manutention (SNUG)	Francis GILBERG	01 45 11 17 00

www.e-tlf.com

71 rue Desnouettes - 75724 Paris Cedex 15

Tél : 01 53 68 40 40 - Fax : 01 53 68 40 99 - e-mail : tlf@e-tlf.com

FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE