

TLF

- L'Antenne // Huit axes d'actions retenus lors du premier point d'étape
- L'Antenne // Les Etats généraux loin du consensus
- L'Officiel des Transporteurs // TLF Grand Ouest
- Le Lloyd // Le transport exceptionnel inquiète aussi en France
- L'Officiel des transporteurs // Grève sur les ports normands : les transporteurs routiers de conteneurs maritimes s'organisent
- Bulletin transports et logistique // Etats Généraux du transport routier : les dossiers qui avancent
- La lettre A.fr // Remous à la fédération des transports TLF
- Flash Transport // A47 : TLF renchérit
- Le Journal de l'Automobile // Les "portes-huit" bientôt interdits à Paris ?

FERROVIAIRE

Huit axes d'actions retenus lors du premier point d'étape



La deuxième réunion du Comité de l'engagement national du fret ferroviaire, qui s'est tenue jeudi dernier à Paris sous la houlette du secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, a permis aux diverses parties prenantes de faire un point d'étape. Huit axes d'actions ont été retenus.

A l'occasion de cette réunion intermédiaire du comité regroupant les opérateurs concernés (RFF, les entreprises de transport ferroviaire de marchandises, les confédérations et syndicats nationaux représentatifs du secteur, les associations d'utilisateurs et de chargeurs, les associations de promotion de l'environnement et du transport ferroviaire, des parlementaires), **Dominique Bussereau** s'est félicité des appels d'offres en cours pour les autoroutes ferroviaires Atlantique et alpine, ainsi que de l'augmentation du nombre de trains sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, dont la fréquence est désormais de trois allers-retours quotidiens. Le secrétaire d'État, qui a inauguré lundi dernier l'extension du terminal de Perpignan/Saint-Charles, a également mentionné que le transport combiné est en essor et bénéficie d'une aide de l'État augmentée de 50%.

Il a enfin insisté sur l'importance de la mise en service des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) dès 2010.

Ces avancées devraient permettre d'atteindre l'objectif du gouvernement pour passer la part du fret non routier et non aérien de 14% à 17,5% en 2012, puis à 25% en 2022, selon les engagements du Grenelle de l'environnement.

Chacun des huit axes d'actions que comprend cet engagement national a été examiné. La création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées, l'aide au développement du transport combiné, le développement des OFP sont les quatre premières pistes de travail. Trois autres portent sur le développement du fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports, la création d'un réseau orienté fret et la suppression des goulets d'étranglement.

Enfin, deux axes dont l'avant-dernier ne passera pas inaperçu des portuaires français : l'amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français et la modernisation de la gestion des sillons.

NÉCESSAIRE CONCERTATION

En effet, chaque Grand Port maritime travaille à la mise en place d'un OFP et certains d'entre eux (les ports de Marseille et Dunkerque) ont déjà décidé de l'attribution de l'exploitation et l'entretien de leur réseau ferré. Selon le secrétariat d'État, "des études et des travaux d'amélioration des accès aux ports (Marseille et Le Havre) sont engagés". Les projets d'implantation de plate-forme multimodale sont bien avancés. Les négociations d'accord-cadre et de contrats qualité ont été engagées

par RFF avec FRET SNCF, LORRY RAIL et ECR.

On aurait donc tout lieu de croire que l'engagement national pour le fret ferroviaire se traduirait par un progrès si l'on n'avait pas entendu les critiques des chargeurs et des commissionnaires de transport à son encontre. Ainsi, TLF a approuvé récemment seulement l'esprit dans lequel s'opère cette évolution. La fédération a rappelé qu'elle a "plaidé et agi en faveur d'une complémentarité modale intelligente en soutenant et finançant l'Association «Objectif OFP»".

À ses yeux, "le nouveau plan de transport proposé par Fret SNCF affiche des ambitions beaucoup plus larges et tend à formuler une offre multi-lots et multi-clients en créant des services d'axes entre zones économiques permettant d'effectuer au moins trois allers-retours par semaine".

Elle a rappelé qu'une concertation doit avoir lieu pour trouver des réponses à des "questions essentielles". Ainsi, elle s'est demandée comment éviter un transfert important de l'activité vers le transport routier, comment garantir la nécessaire continuité tarifaire promise sans laquelle la nouvelle offre Fret SNCF ne sera plus compétitive, comment assurer l'adaptabilité de l'outil ferroviaire et de ses tarifs aux contraintes du marché qui définissent les volumes de flux indépendamment de la volonté des chargeurs ou organisateurs de transport, quel contrat-type ferroviaire adopter ? Elle s'est interrogée aussi sur les délais nécessaires, "en tenant compte de la volonté de Fret SNCF d'agir rapidement, pour construire le nouveau dispositif en évitant des erreurs initiales qui pourraient compromettre sa mise en place".

"L'amélioration de la desserte des ports n'est pas en reste"

Les États généraux loin du consensus

Le secrétaire d'État chargé des Transports s'est montré satisfait du travail accompli à la moitié des États généraux du transport routier de marchandises. Alors que la FNTR reste en retrait et que les chargeurs sont méfiants, refusant de faire les frais de la rénovation du secteur.

Dominique Bussereau a réuni, jeudi, les différents acteurs du transport routier de marchandises. Il s'agissait de faire un point sur l'avancement des États généraux du secteur à mi-parcours. Le secrétaire d'État chargé des Transports a affiché sa satisfaction, malgré les divergences entre les deux principales fédérations professionnelles du secteur et les revendications de leurs donneurs d'ordres par le biais de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF).

Il s'est félicité d'avoir reçu une cinquantaine de propositions de la part des trois groupes de travail chargés de définir les moyens

d'améliorer la performance économique, l'attractivité des métiers, la reconnaissance des qualifications et la formation professionnelle et de rénover la convention collective. Dominique Bussereau a d'ailleurs estimé que cette dernière tâche "est bien engagée".

"Contre les incursions législatives dans la formation des prix"

Il y a quelques semaines, TLF, l'OTRE et la FNTR s'étaient prononcées sur la tournure prise par ces États généraux.

Les deux premières, qui président deux des trois groupes de réflexion, s'étaient montrées très satisfaites du travail accompli.

Quant à la troisième, qui s'est mise en retrait du processus depuis que TLF a été autorisée à signer seule les accords de sortie de conflit

en décembre 2009, elle a montré ses réticences sur les thèmes mis en avant et mis en garde contre le risque d'une "opération de communication sans lendemain". La Fédération nationale des transports routiers est rejointe sur certains points par l'AUTF, notamment sur l'idée de se concentrer sur quelques points prioritaires plutôt que de risquer l'éparpillement. Comme la FNTR, les utilisateurs de transport placent parmi ceux-là la révision de la fiscalité des entreprises de transport routier et l'allègement du coût du travail. Ils en font même leur priorité.

L'AUTF REFUSE DE NOUVELLES COUCHES RÉGLEMENTAIRES

À TLF, qui propose de réformer la relation chargeurs-transporteurs (rénovation des contrats type, lutte contre les prix abusivement bas et rémunération des temps d'attente), l'AUTF oppose un refus catégorique des "pistes qui privilégieraient des



incursions législatives dans la formation et le niveau des prix et la responsabilité des donneurs d'ordre". Pour les chargeurs, la faible rentabilité des entreprises

du secteur ne peut être résolue par la création de "nouvelles couches réglementaires" dans leur relation contractuelle avec les transporteurs.

Lancés le 19 janvier à la suite des mouvements sociaux qui

avaient menacé les approvisionnements de Noël, les États généraux du transport routier de marchandises doivent prendre fin en octobre.

Dominique Bussereau, qui a salué "l'engagement fort de toutes les organisations", a prévu de les réunir à nouveau avant la fin de l'année.

Franck ANDRÉ

TLF GRAND OUEST

Les États Généraux expliqués à mi-parcours

En guise d'introduction à la table ronde animée par Bruno Durand, maître de conférences en logistique à l'Université de Nantes, le président de TLF Pays de la Loire, Richard Gazeau (voir portrait p.13) a défini les contours de la matinée à l'assistance constituée d'une cinquantaine de personnes (transporteurs, logisticiens, fournisseurs, constructeurs, DREAL). « La communication est un gros chantier, a-t-il lancé. Donnons notre avis, car seuls les adhérents font vivre l'organisation professionnelle. » Une manière de dire que le moment est venu de s'emparer des États Généraux pour comprendre les enjeux et faire des propositions concrètes en septembre.

Au-delà de la contraction des flux enregistrés en 2009 dans les trois régions représentées, Richard Gazeau a souligné la loi économique que certains donneurs d'ordre oublient. « Le transport est une denrée rare et chère », a-t-il martelé. « Il y a bien un léger frémissement des flux depuis jan-



De gauche à droite : Marcel Leray, Richard Gazeau, Philippe Grillot, Thierry Hautier et Bruno Durand lors de la table ronde de TLF à La Baule.

vier 2010 », a confirmé Thierry Hautier, président de TLF Poitou-Charentes. Mais pour combien de temps ? « En réalité, on commence à constater une pénurie de conducteurs », a ajouté son homologue des Pays de la Loire. Pendant la conférence, Vincent Leprince, le président de Normandie Logistique (76) a présenté la bourse de fret

B2PWeb dont il assure la présidence via la holding (H2PWeb). « Les fonds levés sont suffisants pour faire face à la phase de démarrage, a-t-il expliqué. Nous avons le temps pour nous. Le succès est entre les mains des transporteurs. » Vincent Leprince a précisé que la barre des 20 000 offres par jour a été franchie le 11 mai et que les groupements ont été les premiers à croire à ce nouvel entrant sur le marché des bourses de fret. Sans prétendre répondre à toutes les questions et interrogations, Philippe Grillot a placé la relation chargeur/transporteur au cœur de son propos. « Le respect de la durée du contrat est primordial, a-t-il résumé. Nous devrions aboutir à la rédaction d'un nouveau contrat type sous-traitance dès le mois de septembre. » Et Richard Gazeau de conclure : « Les entreprises de transport en ont assez de s'adapter aux mesures gouvernementales. Elles veulent prendre des décisions par elles-mêmes en région. » ●

L.G.

Le Lloyd

Le transport exceptionnel inquiète aussi la France

Laure De Schuiteneer

12 Juillet 2010

L'ULF, une association affiliée à TLF, veut attirer l'attention des pouvoirs publics français sur le transport exceptionnel. Le Ministère de l'Intérieur a en effet anticipé la réforme et réduit la disponibilité des forces de l'ordre, sans attendre la mise en place réglementaire du nouveau dispositif, selon TLF.

Jusqu'à présent, l'accompagnement de transports exceptionnels par des policiers est obligatoire en France, mais une réforme est en cours afin de permettre une externalisation des missions d'accompagnement. C'est déjà le cas en Belgique, où la réglementation est entrée en vigueur le 1er juillet. Dans un communiqué commun, TLF et l'UFL insistent sur le fait que les transports exceptionnels "acheminent toutes les pièces importantes et indivisibles et sont dès lors un maillon indispensable à toute chaîne industrielle". Dans le cadre de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP), une réorientation des forces de l'ordre sur leur mission principale de maintien de l'ordre a été décidée. Ces dernières n'assureront plus les missions d'accompagnement des transports exceptionnels. La réforme prévue par les pouvoirs publics devrait permettre le recours à des sociétés privées d'accompagnement, mais la réglementation encadrant ces futurs "guideurs professionnels" n'entrera en vigueur qu'à compter du 1er trimestre 2011. Elle a été préparée en collaboration avec les organisations professionnelles, dont l'Union Française du Levage (UFL). L'Administration a retardé sa mise en oeuvre, "pour des considérations liées à la formation professionnelle", déclare TLF. La Fédération estime que les raisons avancées ne sont pas de nature à empêcher une expérimentation transitoire faisant appel à des guideurs professionnels bénéficiant de l'équivalence par rapport à la législation précédente. En attendant, les transporteurs de convois exceptionnels sont confrontés à une situation pour le moins embarrassante: les effectifs d'accompagnement ont été réduits, sans que le dispositif privé soit déjà en place. Et ce malgré "les mises en garde répétées des professionnels du secteur", dont l'UFL. Les risques d'une telle situation sont nombreux: retards de livraisons, ruptures d'approvisionnement dans l'industrie voire embouteillages. Les ports de Rouen, Nantes-Saint Nazaire et Dieppe pourraient être touchés par ce problème.

L'Officiel des transporteurs

Grèves sur les ports normands : les transporteurs routiers de conteneurs maritimes s'organisent

Par Patrick de Sagazan | l'Officiel des transporteurs | 20/07/2010 |

Victimes de grèves quotidiennes sur des ports comme Le Havre, des transporteurs et commissionnaires de transport ont constitué un Groupement routier des activités portuaires (GRAP) afin de défendre les transporteurs routiers de conteneurs maritimes.



Le Groupement routier des activités portuaires (GRAP) veut notamment améliorer l'accueil des conducteurs routiers sur les terminaux à conteneurs. © GPMH (...)

États généraux du transport routier : les dossiers qui avancent

Par Natalie Grange | Bulletin Transports Logistique | 20/07/2010 |

La fin des travaux des états généraux est désormais prévue pour décembre 2010. Les dossiers qui avancent le mieux traitent de la relation contractuelle, mais d'autres restent en plan. Deux mois ne seront pas de trop pour aboutir.



Loïc Charbonnier, directeur adjoint du cabinet de Dominique Bussereau depuis le 1er juillet 2010 estime que plusieurs dossiers "progressent bien". © DR

Six mois plus tard quasi jour pour jour, qu'est-il advenu des **états généraux du transport routier** ouverts le 19 janvier 2010, et destinés à remettre le secteur sur le chemin de la compétitivité ?

Côté participants, les avis sont officiellement partagés entre les partisans de l'opération – **TLF**, **OTRE** et la plupart des syndicats de salariés – et ses opposants, la **FNTR** en première ligne, qui n'a pas accepté une opération qu'elle qualifie de "poudre aux yeux", destinée à faire passer la pilule de la revalorisation salariale signée en décembre 2009. Officieusement, les choses sont plus complexes : dans les groupes de travail, la **FNTR** serait plus constructive qu'il n'y paraît.

Quant au ministère, il reste relativement discret dans les réunions organisées, renvoyant aux responsables de groupes de travail pour ce qui est des responsabilités à endosser. Il ne sera pas dit que cette affaire d'états généraux est pilotée par l'Etat qui se contente de mettre à disposition un suivi technique.

Les temps d'attente : des avancées politiques

Loïc Charbonnier, entré le 1er juillet 2010 au cabinet de Dominique Bussereau alors qu'il était encore quelques jours auparavant sous-directeur des transports routiers du ministère de l'Ecologie, résume le bilan ministériel : "Il y a des mesures qui progressent bien". Et de mettre en avant le thème des temps d'attente : selon le nouveau membre de cabinet, leur définition "pose une difficulté au plan juridique" dans le sens qu'ils ne représenteraient pas l'intégralité des heures d'équivalence qui sont censés les englober. Cette notion n'est plus "adaptée", pour reprendre les termes de Loïc Charbonnier. Le cabinet-conseil qui suit les réunions proposera des chiffrages "à la rentrée".

Peut-on, dans ce contexte, parler de dossier "qui progresse bien" ? Sans nul doute, car cela signifie que la partie patronale a décidé de changer son fusil d'épaule après avoir réclamé ces temps à cor et à cris... et que la partie salariale n'en fait pas un point de blocage. Politiquement parlant, le dossier a donc avancé. Techniquement, c'est autre chose.

Le contrat-type, l'accueil des routiers sur autoroute

Autre progrès sensible, la volonté de continuer à réviser le contrat-type général et de muscler le contrat-type "sous-traitance" (en l'étendant au spot?) dont la refonte a été entamée en 1998.

Plus pratique, poussée par les syndicats de salariés, la question de l'accueil des routiers sur les aires de repos trouve aussi de l'écho dans les discussions en cours : elle pourrait faire l'objet d'avenants aux contrats liant les sociétés d'autoroutes aux gestionnaires desdites aires afin de contraindre ces derniers à améliorer le confort des stations-service.

On attendait cependant les états généraux sur des sujets autrement plus structurants pour la profession, tels que la réforme de la convention collective. Sur cette question, Loïc Charbonnier se contente de souligner "le travail déjà important fait sur le tronc commun de la convention collective" et le travail en cours sur les critères des classifications.

Difficile de croire que tout aurait pu être terminé en septembre 2010 comme prévu lors du lancement des états généraux. Compte-tenu des chantiers et des oppositions de principe qu'il fallait surmonter, deux mois de plus ne seront pas de trop. Encore faudra-t-il qu'ils soient bien utilisés.

A47 : TLF renchérit

Non à l'expérimentation décidée par les pouvoirs publics sur l'A47 ! C'est le point de vue de **TLF Rhône-Alpes**, opposée à ce test qui consiste à interdire aux poids lourds supérieurs à 32 tonnes de doubler le matin entre 6 h et 10 h et l'après-midi entre 15 h et 19 h, entre Givors (69) et St-Chamond (42).



Malgré le recul du gouvernement face au tollé provoqué par sa volonté d'expérimenter à partir de mi-juillet l'interdiction de doubler pour les poids lourds sur l'A47, les fédérations ne désarment pas. Sous l'impulsion de la **FNTR**, l'Etat a revu sa copie, n'astreignant plus que les PL de plus de 32 tonnes à l'interdiction alors que les 3,5 tonnes devaient y être soumis. De plus, l'interdiction ne s'appliquera qu'aux heures de pointe. Enfin, ce dispositif ne débutera qu'en août alors qu'il devait commencer en juillet ([cf : A47 : les PL doubleront sous conditions](#)).

Un axe saturé

Les autres fédérations de transporteurs ne sont pas en reste, en particulier **TLF Rhône-Alpes**, qui, dans un communiqué publié le 16 juillet, ne se satisfait pas du revirement gouvernemental et rappelle même à l'Etat ses devoirs. Sur la portion d'autoroute en question, de Givors (69) à St-Chamond (42), elle pointe le désengagement de l'Etat en matière d'investissement financier, notamment concernant la signalisation et l'aménagement de la voirie, surtout en *"tenant compte de l'évolution du trafic ces dernières années : plus de 60.000 véhicules dont 16% de poids lourds"*.

Les "porte-huit" bientôt interdits à Paris ?

Voilà des mois, des années même, que l'Arlésienne occupe les discussions des concessionnaires et des loueurs parisiens. L'interdiction aux porte-huit de circuler dans la capitale. Et, malgré les débats que cela occasionne encore au sein même du Conseil de Paris, l'heure fatidique semble bien pointer à l'horizon.

Depuis 2002, la ville de Paris a en effet engagé une concertation marchandise avec les professionnels du transport, les commerçants, les organisations professionnelles et les institutions autour de cette question logistique. Une réflexion qui s'est concrétisée par la signature d'une charte de bonnes pratiques en 2006, dans laquelle les acteurs concernés s'engageaient à limiter les nuisances sonores et environnementales, puis à réduire les perturbations liées au trafic des véhicules de livraisons. L'une des six dérogations accolées à cette charte concernait le transport de véhicules. Celle-ci était jusqu'à présent reconduite chaque année. Mais lors de l'ultime reconduction, en novembre dernier, la mairie de Paris a annoncé sa volonté "d'y mettre un terme définitif au 1er janvier 2011". Comme préalable à ce nouveau report, la mairie a même émis des conditions. Il s'agissait, pour les professionnels concernés, de commencer les expérimentations dès cette année.

"Une disposition ubuesque"

"Nous ne sommes pas d'accords avec ce projet de la mairie. C'est une disposition farfelue et contre-productive", nous confie un membre de l'opposition. En cause ? Les parades que vont devoir trouver les professionnels.

Alors que le groupe de réflexion formé autour des divisions régionales de la FNTR* et de la TLF** songe aux modes ferroviaires et fluviales - des contacts ont été pris en ce sens avec la SNCF et le port autonome de Paris - l'alternative la plus rapide à mettre en place semble être l'utilisation des porte-cinq. Un logisticien a d'ailleurs proposé l'utilisation d'un porte-cinq équipé d'une carburant au GNV. Aucune décision n'a été prise. Du reste, les porte-cinq pourraient eux aussi restés aux portes de Paris, au motif que ces véhicules occupent eux aussi une surface au sol trop importante lors de leurs livraisons. Reste la solution des porte-quatre. "Ce qui signifie qu'il faudra deux camions au lieu d'un pour livrer le même nombre de véhicules. Soit deux fois plus de gênes et de pollution. C'est ubuesque", détaille un distributeur parisien.

Actuellement, on estime que 1 065 camions porte-huit sont nécessaires chaque semaine pour assurer la livraison de voitures neuves, de location, ou hors d'usage dans Paris intra-muros. Ce qui correspond au traitement de 335 000 voitures chaque année. La substitution de ces porte-huit par de porteurs plus petits impliquerait, selon le groupe de travail, une augmentation des flottes de camions en circulation de 60 %, une majoration des coûts d'acheminement de 35 à 50 % et des émissions de CO2 de 30 %.

Des surcoûts, oui, mais pour qui ?

Pour parer à cette problématique qui semble poser plus de difficultés aux agences de location qu'aux concessions, on s'oriente vers un panel de solutions et non vers une alternative unique. Et quelles que soient ces parades logistiques, cela nécessitera des investissements conséquents. Côté transporteur, avant même la fin de ces expériences, on confie d'ailleurs volontiers que "la faisabilité tant technique qu'économique et l'intérêt environnemental des dispositifs testés restent encore à valider".

"C'est effectivement un beau casse-tête en perspective, mais cela ne change finalement pas grand-chose pour nous puisque nous payons les véhicules livrés. Ce sont donc les

constructeurs qui vont devoir payer. Reste à savoir s'ils répercuteront le surcoût", confie un autre concessionnaire parisien. "Nous sommes en phase de réflexion", assurent de concert les constructeurs. Tous attendent, en effet, les conclusions de la réunion qui devait se tenir le 1er juillet entre la mairie et le groupe de travail FNTR-TLF quant à l'avancée des expérimentations (celle-ci n'avait pas encore eu lieu à l'heure où nous bouclions ce numéro).

Nombreuses sont également les marques à se reposer sur les prestataires eux-mêmes. "Nous n'avons pas la main sur le dossier", nous explique la responsable logistique et approvisionnement d'un constructeur. "Nous nous en remettons aux solutions que nous proposera notre logisticien", poursuit-elle.

On vend à Paris, on livre en petite couronne ?

Afin de satisfaire les loueurs, le groupe de réflexion pense notamment à mettre sur pied des zones de stockage à côté des gares. Pour les distributeurs, deux autres alternatives semblent également faire leur chemin. La première : la livraison des points de vente durant la nuit. On savait les distributeurs parisiens enclins à offrir une amplitude horaire plus importante à leurs clients, ils accueilleront peut-être les prestataires durant la nuit. Toutefois, cela reste fortement hypothétique puisque cela implique que la mairie accorde aux professionnels une levée de l'interdiction hors journée. Une autre solution tient alors davantage la corde. En l'occurrence, expédier les aires de livraisons de l'autre côté du périphérique. Une aubaine pour les constructeurs, puisque moins de sites à livrer, donc moins de coûts. En revanche, un beau mic-mac en perspective si le concessionnaire parisien n'est pas exploitant du site de livraison. A six mois de l'échéance, nul n'a encore arrêté son futur mode de livraison. "Trop tôt", nous assure-t-on.

En outre, un nouvel élément pourrait venir perturber ce qui paraît pour l'heure cousu de fil blanc : la politique. "On ne peut pas laisser passer une interdiction comme celle-là", annonce en effet un membre de l'opposition. "Sur le principe, la préfecture a son mot à dire. Nous ferons en sorte qu'elle le fasse savoir".

FOCUS Les loueurs mènent bataille au CNPA Cette évolution dans la législation des transports régissant la circulation parisienne a forcé le Conseil national des professions de l'automobile à réagir. Aussi, si les branches "distributeurs" et "loueurs" de l'organisation travaillent main dans la main sur le sujet, ce sont les loueurs qui ont pris le problème à bras-le-corps. Les problèmes d'approvisionnement et de régulation des flux entre agences préoccupent en effet les diverses enseignes. Ce qui ne semble pas inquiéter les constructeurs, mais qui montre également comment les concessionnaires se reposent sur les marques qu'ils représentent pour trouver la parade.

*FNTR : Fédération nationale des transports routiers

**TLF : Transport et logistique de France

Alors que l'affaire semble entendue depuis des lustres, la mairie de Paris a accepté d'offrir une nouvelle dérogation sur le sujet, pour permettre aux acteurs concernés de trouver des alternatives. Mais à partir du 1er janvier 2011, les poids lourds portant 8 véhicules devraient bel et bien rester aux portes de Paris.