

Revue de presse TLF semaine du 28 juin au 2 juillet

TLF

L'Officiel des Transporteurs

Commissionnaires de transport : la capacité financière supprimée !

L'accès à la profession de commissionnaire de transport en France n'est plus soumis à une condition de capacité financière. La mesure vient en application d'une directive européenne et ne fait pas plaisir aux transporteurs.

Les commissionnaires de transport ne sont plus soumis à la capacité financière. © NA

Voilà une mesure qui jette un pavé dans la mare : un décret du 27 mai (JO du 29/5) supprime la condition de capacité financière pour les **commissionnaires de transport**. Laquelle était fixée à 22 800 euros de capitaux propres. Ces entreprises n'ont plus à produire la déclaration de capacité financière. Seules les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle subsistent. Pour les sociétés qui, étant inscrites aux deux registres, exercent à la fois des activités de commission et de transport, seul le nombre de véhicules exploités détermine le montant de la capacité financière exigée.

En application d'une directive européenne

La mesure est prise en application de la directive de 2006 sur la libre prestation de services dans le marché intérieur européen. Le clone de la très contestée directive "Bolkestein" devait être transposé par les États membres avant la fin décembre 2009 (les prestations de transports ne sont pas concernées).

Régulièrement, les organisations professionnelles évoquaient la possibilité de durcir cette condition. Fallait-il rehausser le montant exigé ? Ou, comme le suggérait la FNTR, le mettre en rapport avec le chiffre d'affaires réalisé en affrètement ? Ou encore de transformer ce dispositif en garantie financière utilisable en cas de défaut de paiement ? Sa suppression pure et simple semble bien mal venue dans le contexte des états généraux.

Les transporteurs choqués

"La France était est l'un des rares pays à réglementer la profession de commissionnaire de transport. Désormais, tout le monde pourra l'exercer. **L'harmonisation s'est faite par le bas, s'indigne Michel Mattar, secrétaire général de TLF Méditerranée.** Les transporteurs sont choqués. Excepté ceux qui voulaient faire de la commission de transport et ne disposaient pas des capitaux requis". Consultée par les pouvoirs publics, TLF s'est opposée à cette suppression mais n'a pas été entendue.

La Lettre
— de —
L'Expansion

Affaires publiques

Le président de la fédération de transport TLF **Philippe Grillot** et l'armateur Philippe Louis-Dreyfus, membres de la commission transport du Medef, suggèrent, dans une lettre à Christian Estrosi, que le transport soit rattaché au ministère de l'Industrie. Ils avancent que, à côté de son activité de services, le secteur a besoin de soutiens industriels.

L'Officiel des Transporteurs

Transport et messagerie : ça redémarre mais les prix restent bas selon TLF

Le secteur du transport routier et de la messagerie enregistre un "redémarrage" d'activité selon la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF). Mais la remontée des prix n'est pas encore là.



Philippe Grillot, président de TLF, estime que le TRM est en "surcapacité". © DR

"On est en train d'assister à un redémarrage de l'activité", mais "de façon très erratique" avec "des moments où on manque de véhicules", a observé le président de TLF, Philippe Grillot devant la presse, le 17 juin 2010. Mais "ça n'a pas pour l'instant, sauf dans quelques domaines, d'impact sur la remontée des prix", a-t-il ajouté.

Philippe Grillot estime en effet que le secteur est en "surcapacité" et que "si l'on veut faire remonter les prix, on doit gérer la pénurie". "Il est hors de question de considérer que parce que l'économie redémarre, il faut qu'on remette des véhicules et des conducteurs sur la route", a-t-il affirmé.

Le président de TLF a d'autre part jugé que les états généraux du transport routier de marchandises, lancés en janvier 2010, "avancent très correctement sur tous les sujets".

"Oui" aux 44 tonnes mais...

Philippe Grillot a par ailleurs réaffirmé le soutien de TLF aux camions de 44 tonnes, mais "pas avec la condition qu'on veut nous imposer" : l'utilisation de véhicules à six essieux (trois pour le tracteur et trois pour la remorque), ce qui n'est pas le cas des 40 tonnes actuels.

Cette proposition impliquerait de "changer tous les véhicules pour faire du 44 tonnes", représentant un coût financier excessif, selon TLF.

Site internet FO

Etats Généraux du transport routier, petit bilan d'étape

Comme on pouvait s'en douter ce Vendredi au moment de faire le bilan d'étape des Etats Généraux du **Transport** Routier, peu de participants étaient réellement satisfaits du travail accompli.

L'absence de Dominique Bussereau n'arrangeait pas les choses.

Et pourtant malgré une mise en route qui aurait pu être plus rapide les groupes travaillent et on arrive à se parler. Du côté patronal il faut admettre que TLF et OTRE participent activement. Du côté salariés pour certains la tentation est grande d'élargir au maximum le débat au risque de s'éparpiller et d'accoucher d'une souris.

La dernière partie de ces rencontres sera plus animée pour aboutir sur quelques dossiers comme le 13^{ème} mois ou la mutuelle....

En matière de formation professionnelle l'assemblée générale de l'AFT – IFTIM du 10 juin 2010 devrait nous donner une indication sur les évolutions de la formation professionnelle dans la branche.

Flash Transport

Interdire les prix prédateurs

Les Etats généraux du transport ne se réduisent pas à la mutuelle et au treizième mois. Ils devraient aussi aboutir à une meilleure régulation des prix du transport et une bonne entente chargeurs-transporteurs. Du moins, telles sont leurs intentions si l'on en croit TLF.

L'Officiel des Transporteurs

TLF veut changer de ministre de tutelle

Les fédérations du transport et de la logistique affiliées au Medef dont TLF réclament à quitter la tutelle du ministère de l'Écologie pour passer sous celle de l'Industrie. Une requête surprenante portée par Philippe Grillot, président de TLF.



Le ministre de l'Industrie, Christian Estrosi (à g.) et Jean-Louis Borloo (à dr.), l'actuel ministre de tutelle des Transports.

Sur le même thème

[Transport et messagerie : ça redémarre mais les prix restent bas selon TLF\(22/06/2010\)](#)

[Généralisation du 44 t agricole : le sixième essieu qui fâche\(24/06/2010\)](#)

La **Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)** veut changer de ministère de tutelle. Son président, **Philippe Grillot**, a écrit à Christian Estrosi, ministre chargé de l'Industrie pour lui demander, d'une part de participer aux états généraux de l'industrie, d'autre part de se substituer au ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. La requête a été présentée dans le cadre du GITL (groupement interprofessionnel qui représente les fédérations du transport et de la logistique affiliées au Medef) que préside Philippe Grillot.

Des soucis d'industriels

Même s'il avoue ne pas trop croire à l'aboutissement de sa demande, le patron de TLF a argué que ses adhérents étaient des industriels avec des problématiques et des soucis d'industriels.

Exemples ? Le délai de 18 mois nécessaire pour obtenir l'autorisation d'ouvrir certains entrepôts. Ou encore le blocage à 150 km "par RFF" de l'élargissement de l'itinéraire autorisé aux véhicules à 44 t au port de Bordeaux.

44 tonnes : une position "hypocrite"

L'assemblée générale du 17 juin fut d'ailleurs, pour **Philippe Grillot**, l'occasion de réagir à l'orientation que semble prendre l'État sur l'extension des 44 tonnes aux filières agricoles et agroalimentaires. "Nous sommes pour les 44t, mais sûrement pas sur 6 essieux, a-t-il assené à l'issue de la réunion. Cette position est hypocrite puisqu'elle contraindrait les transporteurs à changer tous leurs parcs et qu'ils n'en ont pas les moyens. Autant que le gouvernement refuse carrément". L'organisation dit vouloir se battre pour obtenir des normes applicables. D'autant qu'elle se trouve, sur ce terrain, "en phase" avec la FNTR et l'OTRE.

Et si les entreprises, pour répondre à des "soubresauts d'activité" étaient tentées de renforcer leur flotte, Philippe Grillot les conjure de s'en abstenir. Trop tôt. Ces pénuries de véhicules ponctuelles n'ayant pas d'impact sur la remontée des prix, observe-t-il. "Il faut tenir le cap et gérer la pénurie".

Les chargeurs dénoncent les dérives sur le marché des transports



Denis Choumert, président de l'AUTF

Dans des lieux souvent exceptionnels, la soirée des chargeurs est l'occasion chaque année de dresser pour les clients du transport de marchandises un état des lieux et perspectives du marché. Organisée mardi soir au musée de Cluny à Paris, sa 12^{ème} édition n'a pas dérogé à la règle. Les évolutions et volte-face constatées dans les ports, le shipping, la route et le ferroviaire sont critiquées. Seule la douane est présentée comme le bon élève de la classe avec quelques réserves toutefois.

Dans le domaine des ports, les opinions sont partagées. D'un côté, les chargeurs saluent la fermeté des Pouvoirs publics dans la conduite de la réforme dans le respect du calendrier fixé. De l'autre, le bras de fer engagé sur les quais pour le transfert des personnels inquiète au vu des grèves répétitives de courte durée : "Ces combats d'arrière-garde affectent les organisations logistiques et le prix à payer de la réforme s'alourdit chaque jour avec le risque de repartir sur un champ de ruines", déclare **Philippe Bonnevie**.

Le délégué général de l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret) feint par ailleurs l'étonnement devant "les augmentations des taux de fret, la multiplication des surcharges et la mise en place du slow streaming généralisées dans le transport maritime", de conteneurs en particulier. Faute de pouvoir prouver une éventuelle concertation entre armements,

efforts et de ses projets d'infrastructures dont Seine-Nord Europe. S'agissant de la route, **Denis Choumert** manifeste en revanche sa lassitude face aux annonces aussitôt contredites. Citant "la suppression de la taxe carbone, l'arrêt de l'expérimentation des ensembles 25,25 m et le report de l'éco-redevance", le

président de l'AUTF évoque "l'instabilité" dans laquelle évoluent ses membres. "Nous avons besoin de visibilité. La crise a démontré que les orientations et les choix privilégiés depuis deux

ans ne sont pas les bons en gravant la compétitivité des transports et donc de nos entreprises confrontées à une concurrence mondiale". À l'heure des États généraux du transport routier, l'attente principale se résume "à l'alignement des règles nationales au droit communautaire suivant les conclusions du rapport Abraham". Rejetant l'idée "d'une rémunération des temps

marges" ("L'Antenne" du 21/06), les chargeurs mettent en garde contre des hausses importantes de tarifs au risque "d'enrayer la reprise. Les revalorisations devront être progressives. Il en va aussi de notre intérêt afin que les transporteurs puissent investir dans de nouveaux véhicules et le recrutement de conducteurs".

STATU QUO DANS LE FERROVIAIRE

L'absence de visibilité est également dénoncée dans le fret ferroviaire. "L'opérateur historique et les nouveaux entrants souffrent du manque de programmation des travaux et des grèves à répétition qui perturbent la circulation des trains". Plus graves sont aux yeux de l'association l'avenir du wagon isolé et les dernières propositions formulées en la matière par Fret SNCF aux trois grands pourvoyeurs que sont les filières automobile, chimie et sidérurgie. "Les services proposés sont très contraignants avec l'exigence d'engagements de trafics sans transparence sur les coûts fixes d'exploitation de la part de la SNCF. Aujourd'hui, les chargeurs de la chimie ont rejeté la nouvelle offre tandis que les industries automobile et sidérurgique continuent de négocier afin d'assouplir les règles imposées dont l'entrée en vigueur est prévue dès septembre 2010". L'exigence de programmation est également critiquée pour les trains entiers dans les filières où les activités sont irrégulières comme les céréales.

L'ICS APPROCHE

Achevant ce tour d'horizon sur une note positive, l'AUTF souligne les efforts menés par les douanes de nature "à soutenir les exportations et les importations de la France". À la veille de l'Import Control System (ICS) prévu le 1^{er} janvier 2011, l'association appelle ses membres "à garder en interne des compétences douanières et à éviter de les externaliser auprès de commissionnaires au risque sinon de ne plus pouvoir revenir en arrière". À l'attention des autorités européennes, elle demande en outre "de s'assurer que l'ensemble des États membres dispo-

"Préserver en interne des compétences douanières"

ADEME

ROUTIER

La Picardie adopte la charte CO₂

L'ADEME a signé avec les Pouvoirs publics de la Région Picardie et les fédérations professionnelles du secteur un engagement pour la réduction des émissions de CO₂ dans le transport routier.

La préfet de la Somme, le Conseil régional de Picardie et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ont conclu avec les représentants des entreprises de transport routier de marchandises un engagement régional pour réduire les émissions de CO₂ de cette activité.

Parmi les professionnels signataires, on trouve la FNTR, l'UNOSTRA et TLF mais aussi la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), la

Chambre syndicale du déménagement, l'Association pour le développement de la formation dans les transports (AFT) et l'organisme de développement de la formation professionnelle Transports et Logistiques, Promotrans.

DES ACTIONS CONCRÈTES SUR TROIS ANS

En signant cette "charte CO₂", les partenaires se sont engagés à collaborer afin de réduire la consommation de carburant et les

émissions de dioxyde de carbone afin de répondre à l'objectif du Grenelle de l'environnement de diminuer de 20% les émissions de CO₂ d'ici 2020.

Dix-huit entreprises picardes se sont déjà engagées au travers d'une charte individuelle sur un plan d'actions concrètes et personnalisées d'une durée de trois ans visant à réduire leurs rejets. Les entreprises volontaires devront réaliser au moins une action pour chacun des quatre axes d'intervention définis par le ministère des Transports : les véhicules, les carburants, les conducteurs et l'organisation des transports.

Concrètement, ces actions pourront se traduire par un bridage des moteurs pour réduire la vitesse maximale des véhicules, des formations des chauffeurs à l'éco-conduite, l'utilisation de logiciels de suivi de consommation de gasoil, la mise en place de challenges pour améliorer la consommation, l'équipement des véhicules de boîtes robotisées et de pneumatiques économiques, l'utilisation de logiciels de géolocalisation pour organiser les trajets... En Picardie, cet engagement concerne plus de 1.300 poids lourds et 1.400 conducteurs. Il doit permettre d'éviter l'émission d'au moins 4.500 tonnes de CO₂ et la consommation de plus d'1,7 million de litres de gasoil.



Commissionnaires de transport : la capacité financière supprimée !

Juridique

Voilà une mesure qui jette un pavé dans la mare : un décret du 27 mai (JO du 29/5) supprime la condition de capacité financière pour les **commissionnaires de transport**. Laquelle était fixée à 22 800 euros de capitaux propres. Ces entreprises n'ont plus à produire la déclaration de capacité financière. Seules les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle subsistent.

Pour les sociétés qui, étant inscrites aux deux registres, exercent à la fois des activités de commission et de transport, seul le nombre de véhicules exploités détermine le montant de la capacité financière exigée.

En application d'une directive européenne

La mesure est prise en application de la directive de 2006 sur la libre prestation de services dans le marché intérieur européen. Le clone de la très contestée directive "Bolkestein" devait être transposé par les États membres avant la fin décembre 2009 (les prestations de transports ne sont pas concernées).

Régulièrement, les organisations professionnelles évoquaient la possibilité de durcir cette condition. Fallait-il rehausser le montant exigé ? Ou, comme le suggérait la FNTR, le mettre en rapport avec le chiffre d'affaires réalisé en affrètement ? Ou encore de transformer ce dispositif en garantie financière utilisable en cas de défaut de paiement ? Sa suppression pure et simple semble bien mal venue dans le contexte des états généraux.

Les transporteurs choqués

"La France était est l'un des rares pays à réglementer la profession de commissionnaire de transport. Désormais, tout le monde pourra l'exercer. L'harmonisation s'est faite par le bas, s'indigne Michel Mattar, secrétaire général de TLF Méditerranée. Les transporteurs sont choqués. Excepté ceux qui voulaient faire de la commission de transport et ne disposaient pas des capitaux requis".

Consultée par les pouvoirs publics, TLF s'est opposée à cette suppression mais n'a pas été entendue.

Lire la suite de cet article dans l'Officiel des transporteurs n°2555 du 18 juin 2010

l'Officiel des transporteurs |17/06/2010|

Truckblog

AG TLF : “le secteur manque de camions à certaines périodes. Nous sommes en surcapacité” Philippe Grillot TLF



Lors d'un point presse hier à l'issue de l'[Assemblée générale de TLF](#), son président Philippe Grillot a déclaré que les Etats Généraux du TRM se poursuivaient “dans un secteur apaisé et productif”. Il a de nouveau qualifié ces EG de “moment historique et de suite logique des accords de décembre”. Faisant un point sur la situation économique, Philippe Grillot a estimé que “le secteur manque de camions à certaines périodes. Nous sommes en surcapacité. Si on veut faire remonter les prix, on doit gérer la pénurie” a-t-il ajouté.

“Il est hors de question de remettre des véhicules et des conducteurs sur la route. Je suis pour le développement de la marge” a déclaré Philippe Grillot ajoutant “nous devons travailler d'abord sur les prix.”

[Le président de TLF](#) est revenu sur la taxe carbone estimant “qu'elle reviendra bien un jour”. Mais “tant qu'elle ne sera pas sur un plan européen et sur l'isofiscalité”, son organisation s'y opposera. Enfin, concernant la messagerie, Philippe Grillot a évoqué les travaux de réflexion débutés sur le Grand Paris et se posant la question : “doit-on mutualiser les livraisons en ville ?”.

Indiscretions : Grillot écrit à Estrosi pour être rattaché à son ministère !



Une information qui risque de faire grincer des dents, en particulier celles de Bussereau. Parce qu'il considère que "les clients des adhérents de son organisation sont des industriels et qu'ils ont plus à faire avec l'industrie qu'avec les services", [Philippe Grillot, président de TLF](#), demande dans une lettre adressée à Christian Estrosi, ministre chargé de l'Industrie, d'être rattaché non plus au ministère des Transports mais au ministère de l'Industrie. "Etre intégrer au ministère de l'Écologie comme nous le sommes nous dessert" estime Philippe Grillot, "nous souhaiterions être dans la commission des Etats Généraux de l'Industrie et donc être dépendant du ministère de l'Industrie". Le président de [TLF](#) nous a par ailleurs confié qu'un dîner entre Bussereau et Estrosi était programmé en juillet sur ce sujet ...

Flash Transport

Surtout, ne remettez pas de camions sur les routes

Dans le monde idéal de Philippe Grillo, président de TLF, il y aurait moins de camions sur les routes, le 44 tonnes serait autorisé, le secrétariat d'Etat aux Transports serait rattaché à l'Industrie et les Etats généraux porteraient leurs fruits.

News SC MAG

La guerre du tonnage et des essieux aura-t-elle lieu ?

Si on en croit la newsletter SC Magazine du 22 juin 2010, les décisions autour de l'évolution des capacités de transport vont être mouvementées :

« Officiellement, le cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des Transports ne confirme pas l'information selon laquelle Dominique Bussereau se serait récemment déclaré favorable à l'autorisation des camions de 44 tonnes de manière généralisée, à condition que ces véhicules soient dotés de six essieux (trois pour le tracteur et trois pour la remorque). « La question du 44 t est toujours à l'étude, notamment dans le cadre des Etats Généraux du transport routier de marchandises » nous a-t-on simplement indiqué. Pourtant, Philippe Grillot, le Président de TLF, a dénoncé jeudi ce projet de décret, qui aurait pour effet d'obliger les transporteurs à changer tous leurs tracteurs à deux essieux s'ils veulent utiliser des véhicules de 44 t. « Nous sommes pour le 44 tonnes depuis le début, mais surtout pas avec les conditions du six essieux » a-t-il déclaré à l'issue de l'Assemblée Générale et du conseil d'administration de TLF. Sur ce sujet, la FNTR a la même analyse. Selon elle, le six essieux n'est pas envisagé pour préserver l'état des routes mais bien dans une démarche « idéologique, de peur qu'un gain de productivité pour le transport routier ne nuise au fret ferroviaire ». « Cette mesure reviendrait à annihiler les gains de productivité escomptés » peut-on lire sur leur site web. La Fédération va même plus loin, en proposant le six essieux pour des 48-50 tonnes, « moins agressifs pour les chaussées que le 40 tonnes cinq essieux en circulation sur toutes les routes de France ». Rappelons que le Président de la République Nicolas Sarkozy a pris position fin avril en faveur de l'utilisation de véhicules de 44 tonnes pour le transport de marchandises agricoles et agroalimentaires dès cet été. »

Il est vrai que décider des mesures en faveur du transport routier au moment même où les acteurs peinent à mettre le transport ferroviaire sur les bons rails peut sembler contre productif. Mais si l'offre ferroviaire n'est pas crédible doit-on pour autant handicaper les modes qui créent de la valeur ? Travaillons sur l'offre ferroviaire avant de vouloir jouer sur une mauvaise productivité du routier !