

CONDUCTEURS EXCLUS DU DISPOSITIF

Le dispositif de formations obligatoires des conducteurs du transport routier privé de marchandises ne s'applique pas :

a) aux 13 catégories de conducteurs visés par l'article 4 du règlement 38-20/85 du 20 décembre 1985 (Union Européenne), à savoir les conducteurs de véhicules :

- Affectés au transport de marchandises dont le PMA ne dépasse pas 3,5 tonnes dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 km/h
- Affectés aux services des forces armées, protection civile, pompiers, et des forces de maintien de l'ordre public
- Affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs récepteurs
- Utilisés dans des états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage
- Spécialisés affectés à des tâches médicales
- transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines
- Spécialisés de dépannage
- Subissant des tests sur routes à fin d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation
- Utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés
- Utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons de lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail



b) Et ne s'applique pas également aux 6 catégories de conducteurs visés par l'article 1 du décret n° 91-223 du 22 février 1991 (pour la France uniquement), à savoir, les conducteurs des véhicules :

- Utilisés par les autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels .
- Transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
- Utilisés pour le transport d'animaux vivants, des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux.
- Utilisés comme boutiques pour la desserte des marchés locaux ou pour des opérations de vente de porte à porte ou utilisés pour des opérations ambulantes de banque, de change ou d'épargne, l'exercice du culte, des opérations de prêt de livres, disques ou cassettes, des manifestations culturelles ou des expositions et spécialement équipés à ces fins.
- Dont le PMA y compris celui des remorques ne dépasse pas 7,5 tonnes, transportant du matériel ou de l'équipement à utiliser dans l'exercice du métier de leur conducteur, dans un rayon de 50 km autour de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.
- Dont le PMA y compris celui des remorques ne dépasse pas 7,5 tonnes, utilisés pour les transports de marchandises par des exploitations agricoles, d'élevage, de dressage et d'entraînement, de haras, des exploitations forestières, des entreprises paysagistes, de travaux agricoles et forestiers, de pêche, conchyliculture, aquaculture et mareyage dans un rayon de 50 km autour de leur point d'attache habituel, à condition que la conduite du véhicule ne représente pas l'activité principale du conducteur.

Si un conducteur entre dans l'une de ces catégories, il n'est pas soumis aux obligations FIMO – FCOS.

Contact DRE : Division Transport - Françoise Rideau: 05.61.58.54.11

Dossier à suivre dans le numéro d'octobre:
 - Les conducteurs salariés relevant d'accord de branche
 - Les modifications à connaître pour les conducteurs du transport public de voyageurs et de marchandises.

BREVE suite AZF : Des aides pour les entreprises

L'explosion de l'usine AZF a eu pour effet de fragiliser, directement ou indirectement, de nombreuses entreprises de transports routiers de la région, et notamment en Haute-Garonne.

Consciente de la situation difficile que connaît ce secteur d'activités, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse a initié une démarche tendant à l'accompagnement individuel des entreprises par des actions de diagnostic conseil.

Ces opérations de diagnostic s'adressent à toutes les entreprises – de transport de marchandises ou de transport de voyageurs - désireuses de faire un bilan de leur situation, et doivent déboucher sur des préconisations de solutions à mettre en œuvre, en vue de la pérennisation de leur activité.

Ces interventions ont été confiées au cabinet PYRAMIS, après appel d'offre, et seront menées sur l'année 2005.

Chaque opération aura une durée de 4 jours, pour un coût total de 3000 euros HT.

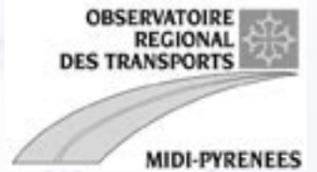
Cette somme est prise en charge à raison de 80% par la DRE (FRAC) et de 15% par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT).

Renseignements auprès de la CCIT : Chantal VALETTE : 05 61 33 66 51

L'ORT est une association loi 1901 rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisation professionnelles, chambres consulaires, Direction Régionale de l'Équipement et autres administrations, Conseil régional, autorités organisatrices des transports.

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées sont assurés par la DRE, division transport : Cité administrative, bld A. Duportal, 31074 Toulouse
 Tél: 05.61.58.54.09 - Fax:05.61.58.55.48

Direction Régionale de l'Équipement
 Directeur de la publication : Jean Bertin
 Rédactrice en chef : Renée Faraut
 Conception : DRE Joëlle Nivet
 Impression : Lecha
 Dépôt légal : Mai 2005
 ISSN : 1625 - 6034



N° 13 Mai 2005

Audace ou réalisme ?

TRIBUNE LIBRE

TRIBUNE LIBRE :

• Audace ou réalisme 1

ACTUALITES :

• L'ORT fête ses 10 ans 2

ENTREPRISES :

• Transport privé de marchandises: nouvelles dispositions FIMO/FCOS.....3-4

BREVE :

• suite AZF: des aides pour les entreprises.....4

Il y a des hommes qui déplacent des montagnes. Tel le patron de la Deutsche Post qui a transformé une lourde Administration en un groupe international de Transport performant, toujours en quête d'acquisitions nouvelles.

S'il y a loin de ce titan à nos modestes PME régionales il n'en reste pas moins que la pensée dominante de tout «homo economicus», grand ou petit, dans un monde où les échanges s'accroissent et où surgissent de nouvelles puissances, est partout la même : croître ou disparaître. Devant ce dilemme, que peut-on humblement préconiser ?

• Le premier obstacle est celui de la taille critique. Ne devrions nous pas d'abord surmonter nos appréhensions ou notre vanité en recherchant des alliances structurées, ou encore en additionnant nos forces par la voie du regroupement d'entreprises?

• Le deuxième obstacle concerne le mode d'organisation interne. Le concept de l'entreprise traditionnelle assurant l'intégralité de la chaîne des opérations semble quelque peu dépassé. Aujourd'hui il faut savoir confier à d'autres partenaires le soin d'effectuer les tâches non stratégiques. Développer la sous-traitance et l'externalisation c'est aussi adhérer à l'idée qu'un meilleur partage du travail est toujours possible dans notre société actuelle.

• La troisième difficulté réside dans le franchissement d'un seuil crucial, celui de la délocalisation, c'est à dire de l'investissement hors de nos frontières naturelles, et plus précisément sur les marchés en croissance. Ce risque à prendre n'est-il pas la condition sine qua non du développement de l'entreprise ou parfois même de sa survie face à une concurrence sans cesse plus envahissante ?

• Enfin il existe une quatrième barrière, qui est d'ordre culturelle. Tandis que les ténors de l'Économie montrent l'exemple de la mixité et de la mobilité de leurs équipes, les PME françaises adoptent une attitude plus frileuse. Pourtant, quelque que soit l'avenir de l'EUROPE - et au delà des péripéties du court terme - notre continent sera au rendez-vous que lui a donné l'Histoire. Ce jour-là, le marché du travail sera ouvert. Alors, les Transporteurs et logisticiens ne seraient-ils pas bien inspirés en emboitant sans tarder le pas des grandes entreprises? Sachons accueillir et intégrer des européens dans nos PME, et convaincre nos partenaires à la réciprocité.

Voilà, chers lecteurs, rassemblées pêle-mêle, quelques réflexions personnelles, sans prétention aucune, à la seule fin d'alimenter le débat sur l'ambition logistique de Midi-Pyrénées.

Jean BERTIN, Président de l'ORT

L'Ort Midi-Pyrénées a vu le jour le 1^{er} juin 1995 sous la forme d'une *association loi 1901* rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction régionale de l'Équipement et autres administrations, Conseil Régional, organismes de formation professionnelle, ADEME, OPCA, ARPE...

L'ORT en actions

1995 - 2003 :

La carte des temps minima d'acheminement des marchandises

Première production de l'ORT Midi-Pyrénées, la carte des temps minima d'acheminement des marchandises a été publiée fin 1995 et diffusée à 5000 exemplaires.

L'année 2003 a vu la publication de sa mise à jour, avec en prime une version ferroviaire et multimodale (fer-route).

1996 – 2005 :

Concertation transporteurs – grande distribution :

Dès 1996, sous l'impulsion de l'ORT, les transporteurs ont entrepris des **pourparlers directs** avec les représentants des enseignes de la grande distribution de la région : Leclerc, Carrefour, Casino, Intermarché, Champion.

Des réflexions ont été menées par site. Elles ont conduit à des avancées significatives :

- ▶ la relative diminution de temps d'attente
- ▶ l'allongement des horaires d'ouverture des réceptions
- ▶ la stabilisation de ces mêmes horaires
- ▶ la généralisation du système de rendez-vous
- ▶ l'amélioration des équipements d'accueil sur les sites
- ▶ l'amélioration des contacts entre les conducteurs et les réceptionnaires.

Aujourd'hui, l'ORT fait le choix de se donner un cadre plus strict pour faire avancer le travail : c'est ainsi que le **05 mai 2004 a été signée une CHARTE QUALITE**.



La promotion de la charte est assurée par les transporteurs vice-présidents de l'ORT en collaboration étroite avec la DRE, secrétaire de l'ORT.

Les premiers adhérents Transporteurs : TDPF, RSO, Transports Altrans Labatut, Transports Doumayrou, Gondrand Frères

Les premiers adhérents Chargeurs : Socamil, LDF, Premium Logistics, Rives Dicostanzo Industries

2002 – 2005 :

Promotion des métiers du transport et de la logistique :

Comment sensibiliser les demandeurs d'emploi aux métiers du transport et de la logistique ? et comment aider les entreprises à communiquer sur leurs difficultés de recrutement ?

La réponse de l'ORT Midi-Pyrénées : Organisons des Petits déjeuners du transport !

C'est ainsi que l'AFT-IFTIM et la DRE ont mis en place des sessions thématiques tout d'abord sur la filière « transport / logistique », puis sur des métiers en déficit de recrutement. Tous les deux mois, des prescripteurs d'emploi (conseillers ANPE, Missions locales, Services Emploi des Mairies....) sont invités à une présentation thématique suivie d'un débat avec des professionnels.

30 personnes assistent régulièrement à ces sessions et en redemandent ! Programmée au départ de 9 h 00 à 11 h 00, il n'est pas rare, que les « Petits Déjeuners » se terminent vers 12 h 30 voire plus...

L'ORT, outil d'informations

L'ORT produit une **lettre d'informations** de 4 pages trois fois par an : les actions engagées par l'ORT y sont présentées ; sont également abordés des points d'actualités. Cette lettre est diffusée en 3500 exemplaires – notamment à l'ensemble des entreprises de transport inscrites au registre.

Par ailleurs, ses **publications statistiques** (Note de Conjoncture trimestrielle, Annuaire statistique annuel et Tableau de Bord Social tous les deux ans, Chiffres Clés du transport) sont très appréciées.



Après 10 ans d'existence, l'ORT est désormais connu et reconnu par les différents acteurs du transport de la région. La liberté d'expression en fait un lieu prisé de chacun où respect de l'autre et convivialité sont de rigueur.

Le partenariat y est très actif : même si elles restent pilotées par la DRE, les actions sont le plus souvent organisées à « plusieurs mains », pour leur plus grand succès !

nouvelles dispositions FIMO/FCOS pour les conducteurs salariés

(hors transports privés relevant d'accords de branche)

Les conducteurs du transport routier de marchandises privé doivent désormais suivre des formations initiales, complémentaires au permis de conduire, et des formations professionnelles continues. Ce nouveau dispositif – qui jusqu'à présent ne concernait que les conducteurs de transport public de marchandises - est applicable au secteur du transport privé depuis le 10 février 2005 (décret n°2004 – 1186 du 8 novembre 2004).

A - Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO)

Le principe

Formation obligatoire pour conduire un véhicule de plus de 7.5 tonnes de PTAC

Durée de la formation : 140 heures

Formations dispensées par des centres agréés ou par des moniteurs d'entreprises (liste disponible auprès de la DRE Midi-Pyrénées)

Exceptions : sont réputés avoir satisfait à l'obligation de FIMO :

- ▶ Les titulaires d'un titre ou diplôme reconnu par le règlement 3820/85 ;
- ▶ Les conducteurs de véhicules de plus de 7.5 t déjà en poste dans l'entreprise au 10 février 2005;
- ▶ Les conducteurs salariés ayant 3 ans d'expérience reprenant leur activité entre la date de publication du présent décret et le 30 juin 2006 sans interruption supérieure à 2 ans ;
- ▶ Les conducteurs titulaires d'une FIMO définie par des accords collectifs de branche étendus ;
 - D'une durée minimale de 105 heures si elle est délivrée après publication du décret ;
 - Quelle que soit sa durée si elle a été délivrée avant la parution du décret (dans ce cas, obligation de suivre une FCOS dans le délai d'un an suivant l'embauche) ;

▶ Les conducteurs intérimaires ayant exercé sur un véhicule de plus de 7.5 t de PTAC pendant au moins 300 heures au cours des 12 mois précédant le 10 février 2005 ;

▶ Les conducteurs titulaires d'un titre, diplôme ou attestation prévus par le décret du 31 mai 1997 (formation des conducteurs salariés du transport public de marchandises) ou le décret du 18 novembre 1998 (formation des conducteurs non salariés du transport public de marchandises) ;

▶ Les conducteurs dispensés de FIMO aux termes des accords collectifs de branche étendus ;

▶ Les conducteurs titulaires d'un titre, diplôme ou attestation prévus par le décret du 2 mai 2002 (formation des conducteurs salariés du transport public de voyageurs) ;

Attention : Les conducteurs qui relèvent de ces deux derniers cas doivent suivre une FCOS dans le délai maximum d'un an suivant leur embauche.

B – Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS)

Le principe

Formation obligatoire pour conduire un véhicule de plus de 3.5 tonnes de PTAC

Durée de la formation : 21 heures

Formations dispensées par des centres agréés ou par des moniteurs d'entreprises

Renouvelable tous les 5 ans (possibilité d'anticiper de 6 mois)

Exceptions : sont réputés avoir satisfait à l'obligation de FCOS

- ▶ Les conducteurs titulaires d'un diplôme, titre ou attestation de FIMO d'au moins 105 heures datant de moins de 5 ans ;
- ▶ Les conducteurs titulaires d'une FIMO mise en place par le présent Décret datant de moins de 5 ans ;
- ▶ Les conducteurs titulaires d'une attestation FCOS prévue par les accords de branches étendus d'une durée minimale de 14 heures datant de moins de 5 ans;
- ▶ Les titulaires d'une FCOS transport public de marchandises.

Calendrier de mise en place

Echéances	Sont concernés
Avant le 30 juin 2005	Les titulaires de l'attestation de présence (valant FIMO) au 10 février 2005 qui n'ont pas trois ans d'expérience à cette date.
Avant le 31 décembre 2005	Les conducteurs nés après le 30 juin 1970 non titulaires d'une FIMO ou d'un diplôme ou titre valant FIMO de moins de 5 ans
A compter du 1 ^{er} juillet 2006	Tous les conducteurs

C - Les sanctions encourues en cas de non-respect des obligations de formation :

1. 4^{ème} classe (135 euros) pour emploi d'un conducteur sans FIMO ou FCOS (multiplié par le nombre de conducteurs en infraction)
2. 2^{ème} classe (35 euros) pour non présentation immédiate de sa FIMO ou FCOS par le conducteur lors de contrôles.
3. 4^{ème} classe (135 euros) pour non présentation dans les 5 jours (sauf si carence de l'entreprise)

.../...