

# Publications

## Nouveau Contrat type « Sous-traitance »



Le Code des Transports mentionne que tout contrat de transport public de marchandises intègre des clauses sur les obligations entre les parties pour l'exécution des opérations de transport et qu'à défaut de convention écrite, les rapports entre les parties sont ceux fixés par des contrats types établis par voie réglementaire (l'actuel contrat-type sous-traitance en vigueur date de 2003 - Décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003).

Le décret n° 2019-695 du 1<sup>er</sup> juillet 2019 a institué un nouveau contrat type de sous-traitance qui entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2019.

Ce nouveau contrat type ne révolutionne pas le contrat existant mais apporte de nombreuses précisions, permettant ainsi de clarifier les relations entre les opérateurs de transports et les transporteurs sous-traitants.

Cliquez ici pour télécharger le décret n° 2019-695.

## Infos pratiques

### Où trouver une station d'avitaillement pour les poids lourds roulant au gaz ?

L'Association Française du Gaz Naturel Véhicule (AFGNV), en partenariat avec GRTgaz, a mis en ligne [la cartographie Mobilité Gaz Open Data](#) dédiée aux stations existantes et futures délivrant du gaz carburant en France.



## Parkings sécurisés poids lourds



Infos services | Parkings sécurisés poids lourds

### Parkings sécurisés poids lourds

Une autre vision de la pause pour plus de sécurité.

#### PLUS DE SERVICE

- Des systèmes d'alarme et de vidéosurveillance.
- Un accueil en plusieurs langues.
- Des services de restauration et des espaces de repos.

L'ASFA1 publie la liste des parkings sécurisés pour les poids-lourds et proposant plus de services : systèmes d'alarme et de vidéosurveillance, accueil en plusieurs langues, services de restauration et espaces de repos, espaces de communication (internet, téléphone...).

[Découvrez ici les parkings sécurisés](#)

**L'ORT Occitanie** est une association loi 1901 rassemblant des partenaires du transport en Occitanie : organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et d'autres administrations, Conseil régional, autorité organisatrice du transport...

**L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional du transport Occitanie** sont assurés par le DREAL Occitanie, division Transport routier : 1, rue de la cité administrative, 31074 Toulouse Cedex 9, tél : 05 61 58 54 09.

[www.ort-occitanie.com](http://www.ort-occitanie.com)

**directeur de publication :** Michel Colombié

**rédacteur en chef :** Frédérique Miaihe

**rédactrice :** Christine Rouquette

**conception :** DREAL Occitanie/DIR/CC/Communication

**impression :**

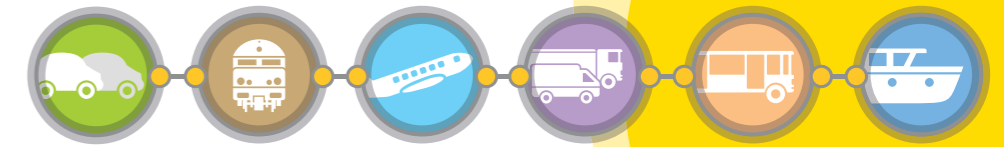
**dépôt légal :** octobre 2019

**ISSN :**



1625-6034

**ORT**  
Occitanie / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE  
Observatoire  
régional  
des transports



**52**

## la lettre de l'ORT

octobre 2019

### Sommaire

#### Tribune libre

Le mot du nouveau président de l'ORT Occitanie ..... 1

#### Actualité

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)..... 2

Le téléphérique urbain Sud Télec... 2

Saint-Charles International ..... 3

#### Publications

Nouveau contrat-type soustraitance ..... 4

#### Infos pratiques

Où trouver une station d'avitaillement délivrant du gaz? ..... 4

Parking sécurisé poids-lourds..... 4

## Tribune libre

### Le mot du nouveau président de l'ORT Occitanie

La question du transport de marchandises, souvent occultée comme cela avait été remarqué lors des Assises de la mobilité, semble enfin faire surface, et devenir un enjeu majeur de la société, sur fond d'urgence climatique, d'annonces dramatiques et d'agitation sociale.

Le forum organisé par Eurosud Team « La logistique urbaine dans la ville durable » le 19 septembre dernier à Fondeyre aura été un des moments forts de l'année. En effet, autour de la question de la logistique urbaine ont été posées les grandes questions pour l'avenir des transports : comment réinventer la logistique en réduisant les externalités qu'elle induit ?

Le mode routier, incontournable aujourd'hui comme demain, premier des trois modes terrestres à se doter de moteurs aux normes environnementales européennes, doit aujourd'hui s'associer plus étroitement aux modes ferroviaires et fluviaux, sans oublier le vélo, pour le dernier kilomètre.

La logistique urbaine dans la Métropole de Toulouse, sujet de l'intervention de son président Jean-Luc Moudenc, peut dès aujourd'hui bénéficier des infrastructures existantes, route, fer et voie d'eau. C'est grâce à une réflexion approfondie collective sur la meilleure répartition entre ces différents axes qu'il pourra être évité de se retrouver devant une situation ingérable pour la collectivité et les entreprises de transport, inacceptable socialement.

Les mobilités font l'objet d'une loi qui vient d'être votée à l'Assemblée nationale, avant son dernier passage devant le Sénat.

Si elle n'apporte pas toutes les réponses à ceux qui voulaient aller plus vite dans la

lutte contre le réchauffement climatique, elle ouvre des possibilités.

Désormais, les agglomérations pourront intégrer dans leurs plans de mobilité des schémas de desserte fluviale ou ferroviaire.

Au niveau régional, pourront être mis en place des outils permettant de concilier transport et environnement. C'est aussi au niveau régional que se pensent les mobilités du futur, en prenant des engagements en matière d'indépendance énergétique et d'innovation et en annonçant l'achat de trains à hydrogène par exemple.

Maintenant redevenu un espace vierge ou presque aux alentours de Toulouse, le canal va se doter prochainement d'un bateau à hydrogène, capable de proposer un transport totalement décarboné, en site propre, insensible aux bouchons et répondant aux besoins de transport massifié pour les matériaux de construction comme à ceux de la logistique urbaine. Une étude, portée par la société L'Équipage, avec le soutien de la région Occitanie, financée par VNF<sup>1</sup>, l'ADEME<sup>2</sup> et la BPI<sup>3</sup>, est en cours pour aboutir à la construction du premier bateau de transport de marchandises propulsé par l'hydrogène. Ce bateau a vocation à travailler d'abord en Occitanie, avant d'être dupliqué sur le réseau européen.

Une belle revanche après les projets de reconversion en axe routier qui avaient menacé le canal dans les années 80 !

**Jean-Marc Samuel**

Vice-président de l'ORT,  
Président de la Fédération  
« Agir pour le fluvial »



Jean-Marc Samuel

Vice-président de l'ORT,  
Président de la Fédération  
« Agir pour le fluvial »

1 Voies Navigables de France.

2 Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.

3 Banque Publique d'Investissement



# Actualité

## Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



### Le gouvernement échoue à faire adopter la LOM

Ce projet de loi vise à réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en améliorant concrètement la mobilité au quotidien de tous les Français et dans tous les territoires.

Les objectifs sont multiples :

- apporter des solutions pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle et permettre ainsi aux collectivités territoriales de mettre en place des solutions adaptées en favorisant le covoiturage, l'auto-partage...;
- accélérer le développement des nouvelles solutions de mobilités en facilitant le déploiement des véhicules autonomes;
- réussir la transition écologique: diminution voire cessation de la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre, attribution d'un forfait mobilité durable annuel de 400€ aux salariés utilisant le vélo ou le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail, augmentation du parc de véhicules légers électriques;
- favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite et leurs accompagnants;
- construire une programmation claire et priorisée des infrastructures au service des transports du quotidien.

La loi repose enfin sur cinq programmes prioritaires élaborés sur la base des propositions du conseil d'orientation des infrastructures :

- l'entretien et la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux;
- la désaturation des grands nœuds ferroviaires;
- le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux et le développement des mobilités propres et partagées au quotidien;
- et enfin le report modal dans le transport de marchandises.

Après l'échec de la Commission Mixte Paritaire (CMP) du 10 juillet 2019, le projet de loi a finalement été adopté par l'Assemblée Nationale le 17 septembre 2019 en nouvelle lecture (364 voix favorables contre 130 et 52 abstentions). La loi Mobilités sera présentée au Sénat à une date pas encore annoncée.

## Le téléphérique Urbain Sud « Téléo » entre dans une phase concrète dès cet été avec le début des travaux.

Le téléphérique Urbain Sud sera inauguré fin 2020 et permettra de relier l'université Paul Sabatier à l'Oncopole, en passant par le CHU Rangueil.

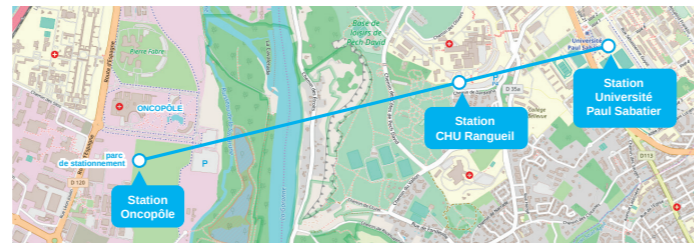


Long de trois kilomètres (le plus long de France), ce téléphérique, utilisera un système débrayable à trois câbles, dit « 3S » garantissant un mode de transport propre et sûr, performant en terme énergétique, fonctionnel et de qualité.

Composé de quatorze cabines d'une capacité de trente-cinq personnes, le téléphérique pourra transporter 1500 voyageurs par heure dans chaque sens, soit une cabine toutes les 90 secondes en heure de pointe. Il permettra de relier l'Oncopole à l'université Paul Sabatier en seulement dix minutes.



En interconnexion avec les autres réseaux de transport (bus, métro, réseaux routiers et cyclables), le téléphérique constitue une alternative efficace à la voiture et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Grâce à sa motorisation électrique, il est trente fois moins polluant que la voiture.



Retrouvez le dossier de presse du 05 juillet 2019 [en suivant ce lien](#).

## Saint Charles International

Saint Charles International est la première plateforme de commercialisation, de transport et logistique de fruits et légumes en Europe.



Depuis les années 1960, Perpignan et sa région ont développé une activité d'importation et de commercialisation de fruits et légumes. Dix ans après, les producteurs locaux et les importateurs de fruits et légumes, avec l'appui de la CCI de Perpignan, ont créé le Marché International Saint-Charles, appelé désormais « Saint-Charles International ».

Les principaux flux de fruits et légumes frais, en provenance du sud de la Méditerranée (Espagne et Maroc) à destination principalement du nord et de l'est de l'Europe, représentent quatre millions de tonnes qui transitent principalement par Perpignan (pour seulement 300 000 tonnes par la côte ouest).



La ligne ferroviaire, longue de 835 kilomètres entre PERPIGNAN (P.O) et RUNGIS (Val-de-Marne) fait l'objet d'un contrat d'exploitation entre FRET SNCF et deux transporteurs qui assurent le pré et le post-acheminement des fruits et légumes: Transports REY (groupe LOGIFEL) et Transports ROCA (SATAR-réseau PRIMEVER).

Depuis 1986, cette ligne s'éclaire du centre « d'éclatement » Saint-Charles International, première plate-forme logistique de ce type en Europe.



Ce train transporte 400 000 tonnes de fruits et légumes par an dans 82 wagons frigorifiques et roule six jours sur sept.

Le contrat qui lie la SNCF aux affréteurs des wagons est arrivé à échéance fin mai; les deux transporteurs, Roca et Rey n'ayant pas souhaité le renouveler en raison de la vétusté des wagons qui ne répondent plus aux normes. Pour maintenir la ligne, le matériel doit être renouvelé.



La SNCF met à disposition un sillon ferroviaire, mais n'étant pas propriétaire des compartiments réfrigérés qui y circulent, demande aux transporteurs de s'occuper de la remise en circulation de wagons neufs. Il faudrait environ 20 millions d'euros pour financer pas moins de 80 wagons; prix que les transporteurs Roca et Rey ne sont pas prêts à payer.

Supprimer cette ligne reviendrait, selon les différents représentants du rail, à mettre 25 000 camions sur les routes de France chaque année.

De plus, le marché de Rungis cherche à tout prix à conserver un commerce par voie ferroviaire car la gare qui dessert les étals a été modernisée il y a dix ans. Le terminal ferroviaire de Rungis a fait l'objet d'une rénovation en 2010 pour près de 21 millions d'euros (financés par la Région, le Conseil Départemental et la SNCF).



Le marché de Rungis serait prêt à investir 300 000 € pour le maintien de ligne ferroviaire entre Perpignan et le marché de gros parisien. Cette somme pourrait permettre la location de wagons frigorifiques à SNCF Fret pour un à deux ans.

Le 17 juillet 2019, une réunion a rassemblé à Perpignan les services de l'État, la SNCF, les collectivités locales et des transporteurs afin d'essayer de trouver une solution concrète et efficace par le train. Faute d'accord, la ligne de fret a été suspendue jusqu'au 1er novembre 2019, date de la reprise de la saison « haute » pour l'importation des fruits et légumes.

Malgré une nouvelle réunion le 11 septembre 2019 à Paris, l'avenir de cette ligne reste toujours flou.