

NEWSLETTER OTRE ILE DE FRANCE du 15 juin 2018

EDITO : Quand les bornes sont dépassées, il n'y a plus de limites !

Et cette semaine, nous ne sommes passés pas loin de la correctionnelle en débutant dès dimanche avec le blocage des raffineries mené par les agriculteurs et dont nous avons été les premiers à vous informer ici même. Alors qu'à Bruxelles, les nouvelles sociales ne sont pas vraiment bonnes et ont failli être très mauvaises pour les pavillons de l'Ouest en général et le français en particulier (voir point 9 vu dans la presse et dont l'OTRE nationale vous a régulièrement informés).

Là-dessus se greffent une météo pourrie, des transports en panne, des inondations, des fermetures de voies sur tous les axes principaux avec une bonne congestion routière. Et pendant ce temps, les écologistes de tout poil se congratulent et rivalisent de propositions de taxation de la route et quand ce n'est pas la ville de Paris, c'est la Région qui se rallie à la fin du diesel et à une écologie punitive sans et non incitative (voir point 1).

Il ne manquerait plus que la LOM prévoit elle aussi une écologie punitive, et ça va devenir vraiment compliqué... Ah bon elle le prévoit ? Mais non elle n'est pas encore parue ! Elle n'est même pas encore présentée et on dit même que le Conseil d'Etat « bloque ».

Pendant ce temps on inaugure des espaces logistiques dont les camions vont « s'évaporer » (voir 2), on inaugure des stations Gaz ou Hydrogène (voir 4) et se tiennent les Assemblées Générales et réunions de prospective tous azimut, en plein salon de l'Autocar (propre) à la porte de Versailles.

Paris planche sur le Paris de 2030 (sans poids lourds, sans cars, sans dépose reprise, juste avec de la verdure et des véhicules autonomes... ou presque) et Routes de France nous invitent à leur séance de prospective sur les routes intelligentes de 2025 !

Tout cela est loin mais à la fois demain, et à chaque fois qu'elle le peut, l'OTRE y est présente et vous accompagne au quotidien, mais aussi pour votre avenir, mais elle a besoin de vous aussi sur le terrain.

Votre Conseil d'Administration qui s'est réuni cette semaine l'a redit, c'est aussi aux entreprises de se prendre en charge et en main et d'aller à la rencontre de leurs élus et de leurs députés et de leur porter directement les messages de la profession. En attendant, la semaine prochaine ne peut pas être pire que celle-là pour les franciliens, bon courage et allez les bleus !

1) Ile-de-France, fin du diesel en 2025 ?

L'Ile-de-France se fixe comme objectif une sortie du diesel en 2025 en petite couronne puis en 2030 pour l'intégralité du territoire francilien.

Pour y parvenir, la présidente de la région Valérie Pécresse demande au gouvernement la création d'une prime à la casse [à lire sur BFM](#).

En Ile-de-France : tout le monde est d'accord pour mettre fin aux voitures diesel !

Si « tout le monde » est d'accord, il ne nous semble pas avoir été interrogés sur le sujet, qu'en est-il des secteurs qui n'ont pas de motorisation alternative ? Le transport routier ne reçoit pas d'aides de la Région à la transition énergétique à la différence du compte propre, n'est-ce pas discriminatoire et de l'écologie punitive et non incitative ? [A lire notamment dans le Parisien](#) et [dans cet autre article](#).

Valérie Pécresse s'est ralliée donc jeudi dernier à l'objectif de fin du diesel d'ici à 2025 à Paris et en petite couronne. La Métropole du Grand Paris tente de son côté de convaincre les maires d'interdire ce carburant polluant sur leurs communes.



La fin du diesel, ça se précise donc. Après les annonces de la Ville de Paris [qui veut bannir cette motorisation en 2024](#), c'est la région Ile-de-France qui se rallie à cet objectif. Jeudi, lors de la présentation de la stratégie climat et environnement de la région, sa présidente, Valérie Pécresse (LR), [a annoncé l'objectif de « sortie du diesel en 2025 pour Paris »](#) et la zone dense, c'est-à-dire dans un périmètre situé à l'intérieur de l'A86, et en 2030 pour l'ensemble de la région Ile-de-France ». À plus long terme, l'objectif est la fin de tous les moteurs thermiques en 2030 à Paris et en zone dense, et en 2030-2040 en Ile-de-France.

La prise de position de Valérie Pécresse intervient aussi en même temps que [les travaux de la Métropole du Grand Paris \(MGP\), qui réfléchit à instaurer une ZBE](#) (Zone de basse émission) à l'échelle de l'A86. Ce jeudi, un comité de pilotage s'est réuni sur le sujet. Il prévoit de réunir tous les maires de la métropole le 25 juin, pour les inciter à créer cette ZBE sur leur commune, car eux seuls en ont la compétence.

La Métropole veut créer cette zone en juillet 2019, puis que celle-ci, comme celle de Paris, « soit interdite de façon progressive aux véhicules à diesel à l'horizon 2024 », indique Patrick Ollier, son président. La MGP souhaite également la mise en place d'un guichet unique pour les aides à la conversion.

Un « revirement étonnant » qui a surpris même les écologistes qui redoutent une simple « opération de communication ». Ville de Paris, Métropole, Région : l'alignement de planètes se précise pour une sortie du diesel en Ile-de-France. « La ligne directrice est plutôt harmonieuse avec ces collectivités », a reconnu Valérie Pécresse.

Le contexte européen a sans doute joué. Il y a quelques jours, Hambourg en Allemagne a été [la première ville à interdire une de ses routes aux véhicules diesel](#). Mi-mai, la Commission Européenne avait décidé de [renvoyer la France devant la Cour de justice de l'Union européenne](#) pour non-respect des normes de qualité de l'air - comme l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie, la Hongrie et la Roumanie.

Dans le viseur, les niveaux de dioxyde d'azote. Or, à l'origine de ce polluant cancérigène, il y a justement les véhicules diesel. Airparif, l'association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, a de son côté estimé dans son bilan 2017, que près d'1,3 million de Franciliens sont exposés à des taux dangereux pour la santé.

Une interdiction « inapplicable », selon l'association 40 millions d'automobilistes. [A lire dans le Parisien](#).

Sortie du diesel : [comment les constructeurs ont anticipé](#) et [en savoir plus dans le Parisien](#).

2) Un premier terminal logistique à Paris pour livrer sans camion dans la capitale, 500 camions par jour sur Paris vont « s'évaporer » !

Aréopage de VIP vendredi 8 juin pour l'inauguration de l'hôtel logistique Chapelle international et l'OTRE y était avec certains de ses adhérents qui croient et misent sur la transition énergétique, et occasion de prendre également des contacts « utiles ».

Chapelle international est le fruit d'une politique volontariste de la ville de Paris avec Sogaris, Haropa et financement caisse des dépôts. Et Jonathan Sebbane de Sogaris, qui s'exprimait au nom du consortium a déclaré qu'il s'agissait « d'un modèle fait pour être reproduit et dépassé ».

« La ville du futur est déjà en mouvement et nous en apportons la preuve », a déclaré la maire de Paris Anne Hidalgo qui estime que « 500 camions par jour sur Paris qui vont « s'évaporer » ».

En pénétrant au cœur de l'hôtel logistique de Chapelle international, situé près de la porte de la Chapelle (18e arr.), c'est l'immensité du lieu qui frappe immédiatement.



La question de l'huile de palme (et pas que) était dans toutes les discussions de couloirs... c'est ici que se joue le développement du grand Paris...

La ministre et la maire de Paris se connaissent bien et se tutoient sur ce projet qu'elles ont porté ensemble du temps où la Ministre était dans d'autres fonctions... « Le transport routier ne doit pas être le mode exclusif du transport de marchandises » et c'est pour cela qu'elle a voulu la réforme de la SNCF. Avec de tels défenseurs on n'a parfois pas besoin d'adversaires... A lire [sur BFM Business](#), [le Parisien](#) ou le [Journal du Grand Paris](#).

3) Politiques publiques de véhicules à basse émission

S'il peut venir au secours et du climat et de la filière automobile française, le véhicule électrique a besoin pour se développer d'investissements en R&D et de politiques publiques volontaristes.

Avec pour objectif ambitieux la neutralité carbone à l'horizon 2050, [le Plan Climat](#) prévoit de mettre fin à la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre, c'est-à-dire les voitures thermiques, d'ici 2040. Une petite révolution pour la filière automobile qui représente près de 5 000 entreprises, 500 000 salariés et 2,3 millions d'emplois induits en France !

Le développement du véhicule électrique est une réelle opportunité industrielle... à condition de l'accompagner dans la durée par des politiques publiques volontaristes. C'est une des conclusions du rapport que France Stratégie remis à la ministre chargée des transports, suite à [la mission d'étude](#) des politiques publiques en faveur du véhicule "propre". En savoir plus [sur le site de France Stratégie](#) et

[TÉLÉCHARGER LA NOTE DE SYNTHÈSE PANORAMA DES POLITIQUES PUBLIQUES EN FAVEUR DES VÉHICULES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS](#) et [TÉLÉCHARGER LE RAPPORT LES POLITIQUES PUBLIQUES EN FAVEUR DES VÉHICULES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS](#)

4) Feu vert pour les véhicules hydrogène au MIN de Rungis

Quelques mois après l'aéroport d'Orly, une deuxième station de distribution d'hydrogène vient d'être installée dans le Val-de-Marne, cette fois sur le MIN de Rungis et sous l'égide d'Engie. Et pour inciter les conducteurs à rouler propre, l'entrée sera gratuite aux véhicules hydrogène. A [lire dans le Parisien](#) et [dans 94.citoyens](#)

5) Temps de déplacement

Malgré une jurisprudence européenne contraire, la Cour de cassation, dans un arrêt du 30 mai 2018, continue à ne pas assimiler les déplacements du salarié entre domicile et chantier comme du temps de travail effectif. Par conséquent, ce temps de déplacement n'est pas obligatoirement rémunéré. [Cass. soc., 30 mai 2018, n° 16-20.634](#).

6) Code de la route : 7 infractions verbalisables... par caméra On connaît l'obligation de dénoncer un conducteur pour perte de points pour excès de vitesse, mais qu'en est-il des autres infractions vidéo-verbalisable ?

Depuis janvier 2017, sept infractions au code de la route peuvent être verbalisées sans interception par les forces de l'ordre. Simplement grâce à un enregistrement photo ou vidéo.

Il est loin le temps où seuls policiers ou gendarmes pouvaient verbaliser sur la route. La preuve par l'image gagne du terrain. Après l'explosion des radars automatiques ces dernières années, la vidéoverbalisation, jusqu'alors limitée à 4 infractions, a été étendue à 7 autres entorses au code de la route. Une simple image suffit donc aux forces de l'ordre pour verbaliser à distance et a posteriori les 7 infractions suivantes défaut du port de la ceinture de sécurité, usage du téléphone portable tenu en main, circulation et stationnement sur bandes d'arrêt d'urgence, chevauchement et franchissement des lignes continues, non-respect des règles de dépassement, non-respect des «sas-vélos» aux feux rouges et défaut de port du casque à deux-roues motorisé, a détaillé le [ministère de l'Intérieur](#) sur son site Internet. Ces sept nouvelles infractions «vidéoverbalisables» s'ajoutent aux quatre catégories d'infractions routières pouvant déjà être constatées sans interception du conducteur en bord de route : le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...), le non-respect des vitesses maximales autorisées, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus ou les taxis. D'ici au 31 décembre 2018, le délit de défaut d'assurance rejoindra la liste.



7) Le repos journalier peut-il être fractionné et où trouver le texte ?

Repos journalier : 11 heures consécutives sur 24 heures ou 03 heures puis 09 heures tous les jours de la semaine possible peut être réduit à 9 heures 3 fois par semaine : à retrouver [sur le site du Ministère du Travail](#) ou [celui du Ministère des Transports](#) :

Personnels roulants effectuant des transports [soumis au règlement \(CE\) n° 561/2006 article 4g et 8](#)

Temps de repos normal : période d'au moins 11 heures avec possibilité de fractionnement en une première tranche de 3 heures et deuxième tranche de 9 heures ;

Temps de repos réduit : période d'une durée d'au moins 9 heures et de moins de 11 heures (possible trois fois maximum entre deux temps de repos hebdomadaires). Quand vous ne savez pas, vous nous demandez !

8) Un salarié qui a travaillé moins d'une semaine et plus de huit heures par jours peut-il prétendre à une majoration pour heures supplémentaires ?

L'article L.3121-28 du code du travail prévoit que "toute heure accomplie au-delà de la durée légale hebdomadaire ou de la durée considérée comme équivalente est une heure supplémentaire qui ouvre droit à une majoration salariale ou, le cas échéant, à un repos compensateur équivalent.

Le salarié qui a travaillé moins d'une semaine peut-il réclamer le paiement d'heures supplémentaires ?

Non. D'une part en raison de l'article L.3121-28 précité. D'autre part, car l'article L.3121-29 du code du travail précise que "les heures supplémentaires se décomptent par semaine". Ainsi, par exemple, le salarié qui travaillerait plus de 35 heures sur quatre jours seulement ou qui travaillerait neuf heures par jours pendant trois jours avant de rompre sa période d'essai, ne pourrait prétendre à la majoration due en cas d'heures supplémentaires.

Il en va de même pour les heures s'inscrivant dans le régime d'équivalence. Ainsi, il ne faut pas comprendre l'article L.3121-28 du code du travail visant "la durée considérée comme équivalente" comme permettant, dans les secteurs qui ont recours aux heures d'équivalence, de décompter les heures supplémentaires en dessous de la durée légale de travail.

Comment est calculée la semaine prise en compte pour le décompte des heures supplémentaires ?

L'article L.3121-35 du code du travail prévoit que "sauf stipulations contraires dans une convention ou un accord mentionné à l'article [L.3121-32](#), la semaine débute le lundi à 0 heures et se termine le dimanche à 24 heures".

Il est possible de décompter la semaine différemment par accord, mais toujours en respectant une durée de sept jours consécutifs. L'article L.3121-32 du code du travail précise ainsi qu'"une convention ou un accord collectif d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, une convention ou un accord de branche peut fixer une période de sept jours consécutifs constituant la semaine pour l'application du présent chapitre [durée et aménagement du temps de travail]".

Il est donc impossible de modifier en-deçà le décompte hebdomadaire des heures supplémentaires, ni le décompte de la semaine car il s'agit dans les deux cas de règles d'ordre public.

9) Vu dans la Presse

Sortie du diesel : «J'en ai marre de ces politiques qui veulent laver plus vert»

Valérie Pécresse annonce l'interdiction pour 2030 des véhicules diesel. Pour Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, cette décision est « inapplicable ». A [lire dans le Parisien](#).

Transport routier : le risque d'une dégradation des conditions de travail des chauffeurs

Le statut à accorder aux chauffeurs travaillant à l'international divise les pays de l'Union européenne. A [lire dans le Monde](#) et [Europe, droits des conducteurs, la ligne rouge est franchie à lire dans Transportissimo](#)

Cartes grises, ANTS, le calvaire continue à lire dans Capital

Depuis novembre 2017, les cartes grises sont délivrées selon un nouveau système, informatisé. Mais depuis son lancement, celui-ci accuse de nombreux bugs informatiques, jamais vraiment résolus.



La voiture électrique, étape vers l'hydrogène à lire dans Forbes et **Véhicule propre, la France rêve d'hydrogène !**
Le ministre de la transition écologique a alloué 100 millions d'euros pour faire de la France un leader de l'hydrogène. A lire dans [l'Express](#). **La voiture électrique ne règle pas le problème, elle le déplace à lire dans Forbes**. **Etude sur la mobilité autonome d'après demain à lire dans Horizons publics**.

Voiture autonome : tué par excès de confiance : L'enquête sur l'accident mortel survenu au volant d'une Tesla a démontré que le conducteur n'avait pas les mains sur le volant. Autonome, mais pas tout à fait. A lire dans [le Point](#), dans [les Echos](#) dans [le Parisien](#) ou [le Huffingtonpost](#). Et pourtant, Tesla activera une fonction conduite autonome en août à lire dans [Capital](#).

Cinq raffineries et dépôts de carburants bloqués dès dimanche soir dernier, la FNSEA, principal syndicat agricole, et les Jeunes agriculteurs avaient annoncé le début d'un mouvement de blocage à travers la France. Ils dénonçaient le "double langage" du gouvernement sur les accords internationaux et les importations de matière première. "La goutte d'huile qui fait déborder le vase, c'est La Mède et Total qui décident d'importer de l'huile de palme", a expliqué Christiane Lambert la présidente de la FNSEA sur [franceinfo](#).

Le mouvement a été levé mercredi en fin de journée, avant de créer une nouvelle situation ingérable et nous avons été parmi les premiers à vous en alerter, et nous avons suivi pour vous la situation d'heure en heure avant que ce ne soit pour les transporteurs la goutte de gazole qui face déborder le vase également ! A lire aussi [dans le Parisien](#), [le JDD](#) dans [l'Opinion](#) ou [sur Voltage](#).

Annulation d'une rupture conventionnelle : le salarié doit rembourser les indemnités perçues

Lorsque le juge annule une convention de rupture, les sommes perçues en exécution de cette convention doivent être remboursées. Selon la Cour de cassation, le salarié ne peut pas demander de conserver à titre de dommages et intérêts l'indemnité perçue dans le cadre de la convention. Voir l'[Arrêt du 30 mai 2018](#).

La qualité de l'air dans le métro au cœur des préoccupations

Il est désormais possible de connaître en temps réel la mesure de la pollution dans trois stations parisiennes très fréquentées. A lire dans [Sciences et Avenir](#). Et [dans les Echos](#).

Ce que contient le projet de loi PACTE qui vise à simplifier la vie des entrepreneurs

A lire notamment [dans le Monde](#) dans cet article et [dans cet autre article](#).

10) Agenda : Rendez-vous OTRE Ile-de-France (et peut être les vôtres ?) à venir

Lundi 18 juin : réunion OTRE IDF – Fédération du Commerce FCD sur les problématiques de transport en IDF,

Lundi 18 juin réunion avec la Préfecture de Police sur les conséquences e la grève SNCF

Mardi 19 juin 2018 : assises de la mobilité en Ile-de-France [inscription ici](#)

Mercredi 20 Juin Assemblée Générale OTRE (nationale) et AG de la Caisse de Congés Payés d'Ile de France

Jeudi 21 juin 2018, à Fresnes (94) Journée Cemafroid- Assemblée Générale KLESIA et AG des Armateurs Fluviaux

Vendredi 22 juin : Réunion OPTL Ile-de-France

25-26 juin 2018 Congrès "Regards croisés sur le véhicule autonome"

26 juin AG du club Demeter [sur le site du Club Déméter](#).

Mardi 26 juin 2018 Conférence Essonne Terre d'Avenir à l'horizon 2040 [inscription ici](#)

Jeudi 28 juin 2018 : CUP trophée des routiers » du meilleur conducteur et AG du Medef Ile-de-France avec un [débat sur les JO 2024](#)

Vendredi 29 Juin - Forum emploi et remise de prix PME de Transport de l'année à Lille

3 Juillet 2018 Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques, Maison de l'Amérique Latine [inscription ici](#)

Jeudi 6 septembre 2018 « Colloque Certibruit » à l'Auditorium de l'Hôtel de Ville de Paris.

4-5 octobre Salon Paris pour l'Emploi, mutualisons un village Transport place de la Concorde [préinscription ici](#).

4-14 octobre : Mondial de l'automobile (Paris) – Exposition « Routes mythiques »

Jeudi 15 novembre 2018 au stade Ernest Wallon de Toulouse 18e congrès annuel de l'OTRE

