

Le journal des transports

Décembre 2003

éditorial

L'année 2003 semble devoir se terminer comme elle avait commencé ; avec quelques promesses, mais des résultats mitigés, et en tout cas avec beaucoup d'interrogations.

Les efforts conjoints des administrations et des professionnels, chargeurs, opérateurs, transporteurs ont permis au moins d'initier, sinon de réaliser toujours, certains projets d'intérêt régional comme les transferts modaux en vue d'une désaturation problématique des infrastructures routières ; des outils de concertation se sont mis en place, notamment au niveau de la prévention des risques, par l'institution d'un groupe de travail sur les matières dangereuses, rassemblant tous les représentants des industriels et des modes de transports au sein du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles.

Les interrogations sont également plus fortes du fait que nous traversons une période transitoire qui évolue dans un contexte quelque peu flou ou du moins encore mal identifiable. Qu'il s'agisse de la mise en place de la décentralisation, de l'élargissement des frontières de l'Europe ou de la stratégie économique des grands opérateurs de transports, l'incertitude subsiste dans de nombreux domaines pour cette fin d'année et risque fort de déborder sur 2004.

La fonction d'observation, de brassage des données, de diffusion d'une information ciblée et adaptée vers les partenaires revêt une importance accrue. Si nul ne détient une vérité tangible, seul, le réseau et les recoupements de sources diverses permet de se faire une meilleure idée, sinon d'anticiper, sur certains phénomènes. Dans le domaine des études, il faut avoir la patience et prendre le temps de lire les travaux, régionaux ou même réalisés au niveau national, de les analyser et d'en communiquer les résultats, puis de « rendre intelligentes » les données en les confrontant à l'expérience du terrain.

C'est dans cette optique que je souhaite voir travailler l'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2004 et que je formule pour ses membres mes meilleurs vœux pour cette année nouvelle.

Le Président
Gilles Menotti



52
numéro

Sommaire

P. 2/5 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Les « Pros de la Route – sécurité j'adhère »
- La formation des Contrôleurs des Transports Terrestres
- Le SPPPI

P. 6/9 FORMATION

- Accord national interprofessionnel relatif à la Formation professionnelle
- Le Contrat d'apprentissage
- Services, assistance, accueil dans les transports

P. 10/12 DÉPLACEMENT DE VOYAGEURS

- L'Autopartage
- Le recrutement des conducteurs dans le transport routier de Voyageurs

P. 13 TRANSPORTS COMBINÉS

- Cool Link

P. 14 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Liaison ferroviaire Marseille-Turin

P. 15/16 LA VIE DE L'ORT



Les pros de la route : « Sécurité j'adhère ! »

Par Paul LERUSSI,
Contrôleur Divisionnaire des Transports Terrestres
Responsable du Pôle de contrôle Bouches du
Rhône / Var

Devant les problèmes sociologiques, moraux et financiers causés par les accidents de la route dans lesquels sont impliqués les poids-lourds, l'action menée par l'Etat dans la lutte contre l'insécurité routière a été rapidement soutenue par les professionnels de la Route, – au travers et à l'initiative du magazine France-Route – et a abouti à l'élaboration d'une campagne de sensibilisation sur le sujet se traduisant concrètement par la mise en place d'un Tour de France sur le thème de La Sécurité Routière Poids Lourds .

Les objectifs de cette action s'articulent autour de trois objectifs principaux : **Informer, sensibiliser, crédibiliser l'image des conducteurs** auprès des autres usagers du réseau routier.

Il est nécessaire pour ce faire de maintenir un état de veille permanent essentiel sur le sujet de la sécurité routière et aussi d'**encourager les bons conducteurs** par la remise du trophée « CAMION D'OR », conditionnée par une pré-sélection des conducteurs et des entreprises. Cette récompense est attribuée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer .

Les Camions d'Or récompensent donc pour leur professionnalisme et leur respect des règles de sécurité routière 10 conducteurs par an. Par ailleurs peuvent aussi être récompensés les chefs d'entreprise et les directeurs de centres de formation.

Le 25 septembre 2003, sur le parking Arcotel de la ZI de l'Anjoly, à Vitrolles (13) avait été installé un podium où les conducteurs étaient accueillis et informés sur les risques liés à leur profession. Cette sensibilisation était étayée concrètement par des contrôles alcoolémiques et de la vue gratuits, l'épreuve du camion-tonneau destinée à démontrer l'impérieuse nécessité du port de la ceinture et enfin, un questionnaire assez complet visant à tester la personnalité du conducteur et à apprécier sa propre expérience professionnelle en termes de sécurité routière .

Les agents de contrôle et administratifs du service Régulation et Contrôle des Transports (RCT) de la DRE étaient présents avec leur véhicule équipé d'un système vidéo permettant la projection d'un film relatif à la mise en place du chronotachygraphe numérique (obligatoire à partir d'août 2004 sur les véhicules neufs), son utilisation, sa fiabilité dans les données transcrites, son inviolabilité de principe .

Les conducteurs étaient également renseignés sur les formations FIMO et FCOS, tant pour les marchandises que pour les voyageurs et de nombreuses questions étaient posées sur le transport des matières dangereuses, en particulier sur la réglementation relative au conseiller sécurité.

43 conducteurs ont rendu visite au véhicule de la DRE, intéressés en particulier par le fonctionnement du chronotachygraphe numérique. Des questions restent posées quant à la fiabilité d'utilisation par rapport au système actuel.

Un autre sujet d'inquiétude était fréquemment évoqué : il s'agit des distorsions sociales engendrées par des conditions de travail et de rémunération des conducteurs, très différentes selon les pays de la CEE, encore aggravées pour les conducteurs des pays-tiers.

On a pu noter également la visite de chefs d'entreprises qui montraient manifestement leur besoin de se renseigner, face à leurs problèmes de gestion et d'application d'une réglementation parfois complexe à mettre en pratique.

En conclusion, cette journée a permis des échanges fructueux sur des points de réglementation importants. Les chefs d'entreprises et leurs salariés ont eu l'occasion d'exprimer leurs inquiétudes et leurs interrogations que les représentants de la DRE se sont attachés à calmer et à satisfaire.

A titre indicatif, en 2001, sur l'ensemble du territoire, 130 000 infractions ont été relevées par procès-verbal, et plus de 41 000 véhicules Poids-lourds ont fait l'objet d'une mesure d'immobilisation

Le taux de répartition par type d'infraction se décline ainsi :

- infractions aux conditions de travail : 37 %
- état des véhicules et surcharges : 26%
- défaut de visites techniques : 13% ;
- liées au chronotachygraphe et limiteur de vitesse : 10%
- Le solde (14 %) recouvre des infractions relatives à d'autres infractions au Code de la Route, aux transports de matières dangereuses , au transports soumis aux contraintes de règlements sanitaires). (sources DTT).

Rappelons qu'en 2002 , pour la seule DRE PACA, les 29 agents du service Régulation et Contrôle des Transports ont effectués 1 473 opérations sur route permettant le contrôle de 11 788 véhicules dont 2 504 ont été pesés. Dans ce cadre, 79 infractions à caractère délictuel, 792 infractions de 5^{ème} classe et 497 infractions de 4^{ème} classe ont été constatées. Là aussi, la réglementation sociale représente la majorité des infractions relevées.

La formation initiale des contrôleurs des transports terrestres

Par Alain LUTTRINGER,
Adjoint au chef du Service Régulation et
Contrôle des Transports de la DRE PACA

Familiers aux conducteurs des véhicules lourds, aux usagers de la route ainsi qu'aux responsables d'entreprises de transports, les Contrôleurs des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement reçoivent, dès leur prise de fonction, une formation qualifiante approfondie.

Leurs compétences sont unanimement reconnues aussi bien par les partenaires du service (justice, forces en tenue) que par les interlocuteurs de la branche transport

Cette crédibilité trouve sa source dans un programme de formation initiale post-concours solide et structurée, se déroulant sur un an suivant le principe de l'alternance entre les services de la DRE (Direction Régionale de l'Équipement) où se trouve affecté le contrôleur-stagiaire et les CIFP (Centre Interrégional de Formation Professionnel). Les 18 semaines de formations en CIFP se répartissent en 15 modules d'une à deux semaines.

1) Les objectifs de la formation initiale :

Elle doit permettre aux futurs contrôleurs des transports d'acquérir les savoirs et les savoirs-faire indispensables à l'exercice de leurs fonctions. Leur mission fondamentale est de contrôler sur route et en entreprise l'application des réglementations relatives aux transports routiers, d'assurer la constatation des infractions, le suivi des procédures et de participer à l'information et à la formation des autres administrations impliquées dans le contrôle.

2) L'alternance et le suivi de la formation :

La responsabilité coordonnée et partagée des différents acteurs de la formation est d'intégrer rapidement les nouveaux arrivants à leur métier, à leur service et d'homogénéiser les pratiques du contrôle autour d'un tronc commun.

L'alternance entre les périodes effectuées dans le service d'affectation en DRE et les CIFP permet de confronter les acquis théoriques et les pratiques opérationnelles.

Depuis 1997, ce système est consolidé par la mise en place d'un « tutorat ». Chaque contrôleur stagiaire est accompagné, durant toute la durée de sa formation, par

un contrôleur expérimenté qui suit la progression des acquis théoriques et valide leur mise en œuvre lors d'opérations réelles.

Ce compagnonnage permet au stagiaire de compléter rapidement son savoir et surtout d'acquérir une pratique du métier à l'expérience du terrain.

Dans ce dispositif, le tuteur en particulier et l'encadrement en général, sont responsables de la bonne mise en œuvre du cursus et de la qualité de son déroulement. Ils veillent au respect du cahier des charges de la formation et à son évaluation.

3) Le contenu de la formation initiale

Constamment remanié et tenu à jour, dispensé par des intervenants internes ou externes au Ministère de l'Équipement et des Transports, le programme de formation initiale se décline suivant les modules suivants :

- contexte professionnel
- droit pénal et procédures pénales
- économie du secteur des transports
- droit commercial et des sociétés
- réglementation transports de marchandises
- réglementation sociale européenne
- outils informatiques du contrôle
- code de la route
- matières dangereuses
- relations humaines
- droit du travail
- fraudes
- réglementation transports de voyageurs
- comptabilité et analyse financière
- module de synthèse

À l'issue de son année de stage, le contrôleur stagiaire peut être titularisé en tant qu'agent de la Fonction Publique de catégorie B. Il sera pleinement « opérationnel » après son assermentation auprès du Ministère de la Justice et disposera de solides bases théoriques et pratiques nécessaires à l'appréhension des situations auxquelles il sera confronté.

Le SPPPI PACA⁽¹⁾ s'intéresse à la problématique du transport des matières dangereuses⁽²⁾

Par Eric POURTAIN,
Ingénieur chargé d'études au CYPRES

Le S.P.P.P.I. PACA est né du choc frontal entre l'essor industriel dans la zone de Fos – Berre et la volonté farouche et légitime des habitants de préserver leur cadre de vie. Il est né surtout de la volonté de l'État d'allier l'avenir économique et écologique de la région

Créé à l'initiative du Ministère délégué à l'environnement et à la protection de la nature et du Préfet des Bouches du Rhône, par arrêté préfectoral du 14 février 1972, le SPPPI (Secrétariat Permanent pour les Problèmes de Pollution Industrielle) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur constitue une structure de concertation présidée par le Préfet de Région.

C'est sous la présidence du Préfet de Région que le SPPPI assure sa principale mission : réunir autour d'une même table des acteurs aux intérêts a priori opposés (industriels, collectivités locales, associations de protection de l'environnement etc.).

La DRIRE⁽³⁾, chargée d'animer les débats, s'appuie sur des études scientifiques pointues pour mener un dialogue entre les acteurs et avancer vers des solutions pragmatiques et efficaces.

La réduction des rejets industriels dans l'eau et dans l'air, autour de l'étang de Berre, a été une de ses premières croisades. Elle s'est concrétisée par une réduction de plus de 98 % des rejets industriels polluants dans l'eau de l'étang de Berre ou en mer.

En ce qui concerne les rejets dans l'air, les quantités de dioxyde de soufre que les industriels ont la possibilité de rejeter ont été considérablement abaissées. Les poussières émises ont été réduites de plus de 40 %, les torches perfectionnées pour polluer moins.

Le S.P.P.P.I. s'est ensuite attaqué à d'autres sujets tout aussi essentiels : la gestion des déchets autour de la zone Fos-Berre puis au niveau régional avec le Plan Régional d'Élimination des Déchets Industriels (P.R.E.D.I.) ; les risques industriels avec la mise en place des premiers Plans Particuliers et d'Intervention (P.P.I.) autour des sites à risques, afin de mieux coordonner l'action et rendre plus efficace l'action des services de secours si un accident majeur survenait.

L'information des populations sur les risques liés aux industries qu'elles côtoient a aussi été un résultat important, obtenu grâce à la concertation organisée par le SPPPI.

Enfin, le SPPPI a grandi en taille pour prendre en compte la dimension régionale : le P.R.E.D.I., déjà cité, mais aussi le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (P.R.Q.A.) et les Plans de Protection de l'Atmosphère (P.P.A.) pour lesquels les groupes de travail du S.P.P.P.I. apportent un appui technique et méthodologique appréciable.

Des structures pérennes ont également été créées dans le sillage du SPPPI, notamment AIRFOBEP, qui assure la surveillance de la qualité de l'air autour de l'étang de Berre depuis 1972, et le CYPRES en charge depuis 1991 de la communication sur l'environnement industriel et les risques associés. Ces deux structures sont elles aussi collégiales.

S'il peut être finalement surprenant que le SPPPI, qui n'a aucune structure juridique, ait gardé tout son souffle après 32 ans d'existence, alors que les acteurs concernés ou les sujets d'inquiétude ont bien changé, peut-être faut-il y voir la marque de ce qui

fait l'essentiel du SPPPI : la volonté de trouver un équilibre, à travers la concertation, pour mieux avancer dans la protection de notre cadre de vie et de notre sécurité.

Cette volonté et les graves déséquilibres constatés ont poussé à l'époque les différents acteurs locaux, dans le cadre du SPPPI, à inventer de nouvelles règles qui permettraient de protéger ces intérêts. Aujourd'hui, la réglementation est bien plus fournie mais la place du SPPPI reste entière : la concentration industrielle que l'on peut observer dans certaines zones de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, allée à des normes de pollution dans l'eau ou dans l'air toujours plus strictes, oblige chacun, industriels, élus, associations de protection de l'environnement et services de l'État, à inventer sans cesse, ensemble, de nouvelles solutions.

Actuellement, le SPPPI regroupe 4 commissions (air, eau, déchets, risques) et 8 groupes de travail :

- Dioxyde de soufre
- Composés organiques volatils
- Pollution photochimique
- Nuisances olfactives
- Bord de mer
- Action nationale de recherche et de réduction des rejets de substances dangereuses dans l'eau par les ICPE
- IPS (éléments importants pour la sécurité)
- Transport de matières dangereuses

En matière de TMD, la région PACA est une région toute particulière à plus d'un titre. En effet, la forte densité de TMD de la région est la résultante de deux phénomènes.

Le premier est la nécessité pour les entreprises de recevoir et d'expédier des produits pouvant être dangereux. Ce d'autant plus que notre région est l'une des régions les plus industrialisées de France.

(1) Secrétariat Permanent pour les Problèmes de Pollution Industrielle Provence-Alpes-Côte d'Azur

(2) TMD

(3) Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement

Le second est lié au fait que la région PACA est un carrefour routier important entre l'Italie, l'Espagne et l'axe Rhodanien.

De plus, l'ensemble de ces modes de transport doit cohabiter avec une forte densité de population aux abords des voies de communication et la traversée de zones naturelles particulièrement sensibles.

Lors de sa réunion plénière en juin 2002, les participants souhaitaient l'élaboration d'un inventaire du transport de matières dangereuses sur l'ensemble de la région. Ce besoin s'est confirmé lors des réunions des CLIC⁽⁴⁾ qui soulignent la sensibilité de la population sur ce risque jugé diffus et inquiétant et dont la maîtrise n'apparaît pas clairement.

Enfin, très récemment, la Préfecture des Alpes-Maritimes a interdit le transport routier d'oxyde d'éthylène en application du principe de précaution d'une manière définitive à compter du 01 juillet 2004 et d'ici à cette date il est autorisé dans certaines conditions.

Un groupe de travail du SPPPI spécifique à cette thématique a été constitué le 30/09/2003.

Il aura comme objectifs d'établir un bilan détaillé du TMD des risques qui lui sont associés. Ainsi, un constat de la situation réelle pourrait constituer une base de travail et de force de proposition.

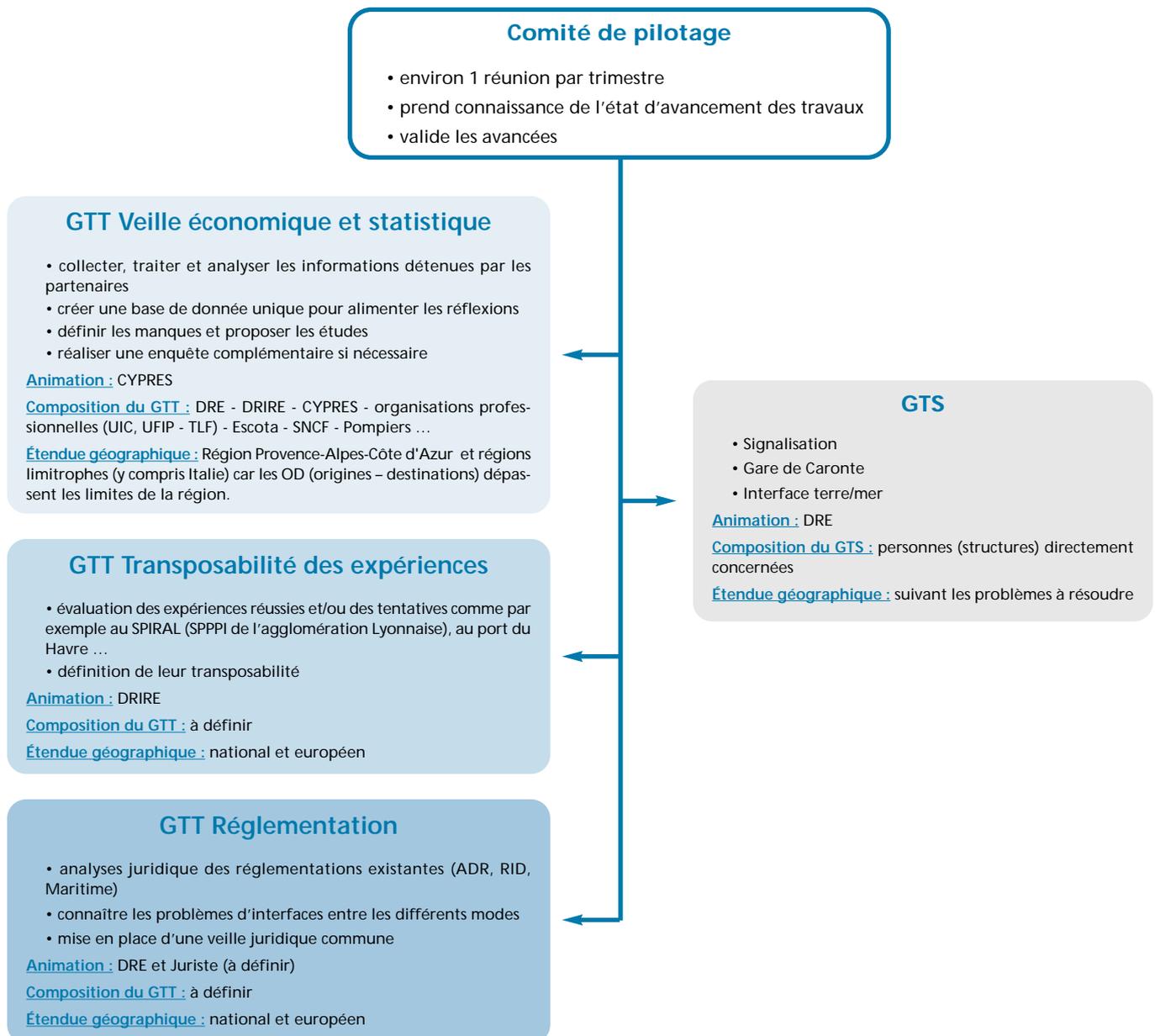
Un dispositif de travail a été validé lors de la dernière réunion en date du 7 novembre 2003. Il est basé sur un comité de pilotage, 3 groupes de travail techniques et des groupes de travail spécifiques pour la résolution de problèmes (cf schéma joint). Chacun de ces groupes de travail doit se réunir avant la fin de l'année et la prochaine réunion du comité de pilotage est fixée fin mars 2004.

Nous ne manquerons pas de vous informer des avancées des différents travaux.

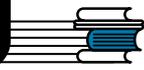
Si vous souhaitez plus informations :

<http://www.spppi-paca.org>

Pour toutes questions
spppi-paca@industrie.gouv.fr



(4) Comités locaux d'information et de concertation créés par la loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques technologiques et naturels.



Accord national interprofessionnel relatif à la formation professionnelle

Par Camille DE VARGAS, Délégué Régional AFT/IFTIM pour la Formation Professionnelle

L'accord national interprofessionnel relatif à la formation professionnelle du 20 septembre 2003, signé par les cinq syndicats représentatifs au niveau national, modifie en profondeur l'ensemble du dispositif institué par l'accord fondateur du 9 juillet 1970 modifié et enrichi postérieurement (notamment par l'accord national interprofessionnel du 3 juillet 1991).

L'entrée en vigueur du nouvel accord est toutefois subordonnée à **certaines aménagements législatifs et réglementaires** par les pouvoirs publics.

L'accord a pour objectif de réduire les inégalités d'accès à la formation et de faciliter la formation tout au long de la vie professionnelle notamment grâce à la création d'un **droit individuel à la formation (DIF)**.

Droit Individuel à la Formation (DIF)

Élément novateur, l'accord institue pour tout salarié ayant une ancienneté minimum de 1 an, un « crédit » de **20 heures de formation par an**, cumulable sur **6 ans** (Plafonnement à hauteur de 120 heures)

Les salariés en CDD pourront également en bénéficier, prorata temporis, après 4 mois de présence.

Les actions de formation liées au DIF pourront se dérouler pendant le temps de travail, ou **en dehors du temps de travail avec l'accord du salarié**.

Les heures de formation réalisées, en dehors du temps de travail seront rémunérées par une allocation (non soumise à charges sociales) **correspondant à 50% de la rémunération nette de référence**.

Plan de Formation

Elaboré à l'initiative de l'entreprise, il pourra désormais comporter trois types d'actions :

1/Une nouvelle catégorie d'actions de formation liées à **l'évolution des emplois ou participant au maintien dans l'emploi**. Elles peuvent dépasser l'horaire de référence dans la limite de 50 heures par an, rémunérées 50% de la rémunération nette.

Les heures correspondant à ce dépassement ne s'imputent pas sur le contingent d'heures supplémentaires et n'ouvrent pas droit au repos compensateur ni à majoration.

2/ Les actions de **développement des compétences** des salariés doivent contribuer à l'évolution de leur qualification et donner lieu à une reconnaissance de l'entreprise. Elles peuvent s'effectuer hors temps de travail dans la limite de 80 heures par an, payées à 50% de la rémunération nette.

3/ Les **actions d'adaptation** des salariés au poste de travail sont mises en œuvre pendant le temps de travail et rémunérées au taux normal.

Contrat de professionnalisation

Ce **nouveau dispositif** se substitue à partir du 01/07/2004 aux contrats de qualification, d'adaptation et d'orientation.

Il s'adresse :

- aux jeunes de moins de 26 ans sans qualification professionnelle et à ceux qui souhaitent compléter leur formation initiale, quel qu'en soit le niveau, en vue d'accéder aux métiers,
- aux demandeurs d'emploi, dès leur inscription à l'ANPE, afin de favoriser leur retour vers l'emploi.

Contrat de travail de type particulier, le contrat de professionnalisation pourra être conclu :

- pour une durée déterminée de 6 à 12 mois,
- pour une période indéterminée avec une période d'actions de professionnalisation de 6 à 12 mois

Ces durées pourront être portées à 24 mois pour des publics spécifiques (jeunes sortis du système éducatif sans qualification professionnelle reconnue) ou pour préparer des certifications ou formations définies par accord de branche.

La **durée de la formation** devra correspondre au minimum à 15% de la durée du Contrat (minimum 150 heures)

Cette durée pourra être étendue, par accord de branche, jusqu'à 25% pour les jeunes n'ayant pas obtenu le baccalauréat et non titulaires d'un diplôme technologique ou professionnel.

Rémunération :

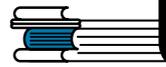
- Les bénéficiaires âgés de moins de 21 ans percevront durant leur CDD ou pendant la période de professionnalisation (CDI), une rémunération égale à 55% du SMIC

- Les bénéficiaires de 21 ans à moins de 26 ans seront rémunérés sur la base de 70% du SMIC

- Les personnes âgées d'au moins 26 ans percevront un salaire correspondant au minimum à 85% du minimum conventionnel sans être inférieur au SMIC.

Pour les jeunes titulaires au moins d'un Baccalauréat Professionnel ou d'un titre de niveau IV, ces rémunérations seront majorées de 10 points :

- 65 % pour les jeunes âgés de moins 21 ans
- 80% pour les jeunes âgés de 21 ans à moins de 26 ans



Période de Professionnalisation

Autre nouveauté insérée dans l'accord, ce dispositif a pour but de favoriser le maintien dans l'emploi des salariés sous CDI, afin qu'ils ne soient pas dépassés par l'évolution des techniques, process ou organisation.

Salariés concernés :

- ceux dont la qualification est insuffisante au regard de l'évolution des technologies et des organisations,
- salariés souhaitant consolider leur carrière professionnelle après 20 ans d'activités âgés de 45 ans et plus, ayant au moins un an d'ancienneté dans l'entreprise,
- salariés envisageant la création ou la reprise d'une entreprise,
- les femmes après un congé de maternité,
- les femmes et les hommes après un congé parental,
- les travailleurs handicapés

Destinées à favoriser le maintien dans l'emploi, les formations pourront se dérouler :

- pendant le temps de travail, auquel cas la rémunération sera maintenue,
- en tout ou partie, en dehors du temps de travail à l'initiative du salarié (Cf. DIF) par accord formalisé entre l'employeur et le salarié,

- en tout ou partie en dehors du temps de travail à l'initiative de l'employeur (après un accord formalisé du salarié) dans le cadre du plan de formation.

Un accord de branche, ou, à défaut un accord collectif conclu entre les organisations représentatives d'employeurs et de salariés signataires de l'accord constitutif d'un OPCA détermine :

- les catégories de salariés pouvant bénéficier des actions de formations entrant dans le cadre de la période de professionnalisation,
- les diplômes, titres et qualifications professionnelles éligibles au titre de la période de professionnalisation

Contributions des entreprises au financement de la formation

Entreprises de 10 salariés et plus :

La contribution financière minimale des entreprises de dix salariés et plus sera portée à 1,60% de la masse salariale à compter du 1^{er} janvier 2005 (1,50% actuellement).

- 0,20% seront affectés aux fonds de gestion du Congé Individuel de Formation (FONGECIF)

- 0,50% seront versés à un OPCA
- le solde de la contribution (0,90%) sera affecté au financement du plan de formation

Entreprises de moins de 10 salariés:

Pour les entreprises de moins de dix salariés, la contribution financière sera portée à :

- 0,40% de la masse salariale à partir du 01/01/2005 (contre 0,25% actuellement)
- 0,55% à compter du 01/01/2006

Cette contribution est obligatoirement versée à un OPCA de branche

Conclusion :

L'entrée en vigueur de l'accord et sa mise en œuvre (2^{ème} semestre 2004) requièrent des aménagements législatifs et réglementaires réclamés aux pouvoirs publics dans une lettre paritaire rédigée par les partenaires sociaux.

Le Gouvernement devra donc soumettre au Parlement une loi rénovant « toute l'architecture de la formation professionnelle » comme l'a précisé le Ministre du Travail, François FILLON.

Le contrat d'apprentissage

par Jean-Louis SAMUEL
ITT/DRIT Marseille

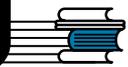
L'apprentissage a pour but de donner à des jeunes travailleurs ayant satisfait à l'obligation scolaire une formation générale, théorique et pratique, en vue de l'obtention d'une qualification professionnelle sanctionnée par un diplôme de l'enseignement professionnel ou technologique, un titre d'ingénieur ou un titre homologué. Tout jeune âgé de 16 à 25 ans peut entrer en apprentissage. Une dérogation est possible pour les jeunes de 15 à 16 ans ayant effectué la scolarité du 1^{er} cycle de l'enseignement secondaire.

Qui peut embaucher un apprenti ?

Toute entreprise du secteur privé peut embaucher un apprenti si l'employeur déclare au service chargé du contrôle de l'application de la législation du travail, prendre les mesures nécessaires à l'organisation de l'apprentissage. A ce titre, l'employeur doit notamment garantir que l'équipement de l'entreprise, les techniques utilisées, les conditions de travail, d'hygiène et de sécurité, les compétences professionnelles et pédagogiques du maître d'apprentissage sont de nature à permettre une formation satisfaisante.

Comment se déroule la formation ?

La formation alterne un enseignement théorique en centre de formation d'apprentis (CFA) et un enseignement du métier chez l'employeur avec lequel l'apprenti a signé son contrat. La durée peut varier de 1 à 3 ans en fonction du type de profession et de la qualification préparée. Cette durée, qui figure obligatoirement sur le contrat, peut être adaptée pour tenir compte du niveau initial de compétence de l'apprenti.



Qui peut être maître d'apprentissage ?

Le jeune est obligatoirement suivi par un maître d'apprentissage. Celui-ci est soit le chef d'entreprise, soit l'un des salariés de l'entreprise. Il a pour mission de contribuer à l'acquisition par l'apprenti des compétences nécessaires à l'obtention des titres et diplômes préparés, en liaison avec le CFA.

Peut remplir les fonctions de maître d'apprentissage celui qui possède :

- soit un titre ou un diplôme au moins égal à celui préparé, ainsi qu'une expérience professionnelle de 3 ans en relation avec la qualification visée par ce diplôme ou ce titre ;
- soit une expérience professionnelle de 5 ans en relation avec la qualification préparée par le jeune et un niveau minimal de qualification déterminé par le comité départemental pour l'emploi et la formation (CODEF).

Quelle forme le contrat doit-il avoir ? Comment se déroule-t-il ?

Le contrat d'apprentissage est un contrat de travail écrit de type particulier. Il est établi sur un formulaire type signé par l'employeur et l'apprenti (ou son représentant légal).

Après sa conclusion, l'employeur transmet le contrat à la chambre des métiers si l'entreprise est inscrite au répertoire des métiers. Si tel n'est pas le cas, le contrat est communiqué à la chambre de commerce et d'industrie, à la chambre d'agriculture ou au CFA. L'organisme concerné se charge d'examiner le contrat, de recueillir le visa du directeur du CFA et d'adresser un exemplaire du contrat, pour enregistrement, à la DDTEFP, à l'inspection du travail des transports, selon l'activité de l'entreprise.

Pendant la durée du contrat, l'employeur doit assurer à l'apprenti une formation méthodique et complète conduisant au diplôme ou au titre prévu dans le contrat, en lui confiant des tâches ou des postes en relation directe avec la formation prévue dans le contrat, et il doit faire suivre à l'apprenti la formation dispensée par le CFA.

Quelles sont les conditions de travail de l'apprenti ?

L'apprenti est un salarié à part entière. A ce titre, les lois, les règlements et la convention collective de la branche professionnelle ou de l'entreprise lui sont applicables dans les mêmes conditions qu'aux autres salariés. L'employeur doit permettre à l'apprenti de suivre les cours professionnels. Ce temps est compris dans le temps de travail.

L'apprenti âgé de 18 ans et plus est soumis aux règles applicables dans l'entreprise. S'il est âgé de moins de 18 ans, l'apprenti ne peut pas travailler :

- plus de 7 heures par jour ;
- plus de 4 h 30 consécutives ;
- plus que la durée légale du travail (sauf dérogation de l'inspecteur du travail).

En outre, 2 jours de repos consécutifs doivent lui être accordés.

Enfin, l'apprenti de moins de 18 ans ne doit pas être exposé aux travaux dangereux énumérés dans le Code du travail, sauf ceux pour lesquels l'inspecteur du travail a accordé une autorisation après avis favorable du médecin du travail.

Quel est le salaire de l'apprenti ?

La rémunération varie selon l'ancienneté du contrat et l'âge du jeune. Elle est calculée en pourcentage du SMIC (voir tableau ci-dessous)

Lorsque l'apprenti atteint l'âge de 18 ou 21 ans, le taux de rémunération change le premier jour du mois qui suit l'anniversaire du jeune.

Le contrat d'apprentissage peut-il être rompu ?

Période d'essai

Durant les 2 premiers mois de l'apprentissage, considérés comme période d'essai, le contrat peut être rompu par l'employeur ou par l'apprenti (ou par son représentant).

Rupture du contrat

Au-delà de la période d'essai, le contrat se poursuit jusqu'à son terme sauf dans les cas suivants :

- résiliation possible du contrat d'apprentissage à la seule initiative de l'apprenti en cas d'obtention du diplôme ou du titre préparé,

- résiliation expresse des deux cosignataires,
- jugement du conseil de prud'hommes en cas de faute grave ou de manquements répétés de l'une des parties à ses obligations,
- inaptitude de l'apprenti à exercer le métier choisi.

Mise en danger de l'apprenti

En cas de danger (atteinte à la santé ou à l'intégrité morale et physique de l'apprenti) le contrat peut être suspendu avec maintien de la rémunération puis dans un délai de 15 jours être rompu si le directeur départemental du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (DDTEFP) refuse d'autoriser la reprise de l'exécution du contrat. La rupture dans ces conditions contraint l'employeur à verser à l'apprenti les sommes dont il aurait été redevable si le contrat s'était poursuivi jusqu'à son terme.

Le CFA prend alors les dispositions nécessaires pour que l'apprenti poursuive la formation et trouve un nouvel employeur. En cas de refus d'autoriser la reprise de l'exécution du contrat, le directeur départemental du travail peut interdire à l'employeur de recruter des apprentis ou des jeunes en contrats en alternance pour une certaine durée.

Qui contrôle l'apprentissage ?

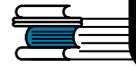
L'apprentissage est soumis à un double contrôle de la part de :

- l'inspection de l'apprentissage, chargée de suivre le bon déroulement de la formation et ses aspects pédagogiques ;
- l'inspection du travail, qui veille à l'application de la réglementation.

Si l'employeur méconnaît ses obligations, la poursuite des contrats en cours et la possibilité de continuer à engager des apprentis peuvent être remises en cause par le préfet ou le chef de service chargé du contrôle de l'application de la législation du travail et des lois sociales dans la branche dont relève l'entreprise.

SALAIRE DE L'APPRENTI			
Année d'exécution du contrat	Moins de 18 ans	De 18 ans à moins de 21 ans	21 ans et plus
1 ^{ère} année	25%	41%	53% ⁽¹⁾
2 ^{ème} année	37%	49%	61% ⁽¹⁾
3 ^{ème} année	53%	65%	78% ⁽¹⁾

(1) En pourcentage du minimum conventionnel si son montant est plus favorable que le SMIC.



Quelles sont les incidences pour l'entreprise d'une embauche en contrat d'apprentissage ?

Exonération des cotisations sociales

- **Artisans et entreprises de 10 salariés au plus** : l'exonération porte sur la totalité des cotisations patronales et salariales imposées par la loi.
- **Entreprises de plus de 10 salariés** : l'exonération porte sur les seules cotisations patronales et salariales de Sécurité sociale (sauf contributions destinées au fonds national d'aide au logement et au transport). Les cotisations restant dues sont calculées sur une base forfaitaire.

La loi relative à la Démocratie de proximité a transféré aux Régions la responsabilité de gérer l'indemnité compensatrice forfaitaire versée aux employeurs d'apprentis.

Accord du 25 Novembre 2002 et allègements de charges sociales

Les augmentations de rémunération sur lesquelles les partenaires sociaux se sont mis d'accord le 25 novembre 2002 ont été rendues possibles grâce au dispositif d'allègement de charges sociales prévu par le projet de loi qui, après son adoption par le Parlement, est devenu la loi du 17 janvier 2003 relative aux salaires, au temps de travail et au développement de l'emploi.

En effet, cet allègement, de portée générale, qui n'est pas lié à la durée du travail dans l'entreprise, est applicable à partir du 1^{er} Juillet 2003 sur simple déclaration. Assis sur le salaire horaire et non plus sur la rémunération mensuelle, ce qui garantit l'égalité du coût horaire du travail, il rend inutiles les mesures d'application particulières au transport routier de marchandises dont étaient assortis les dispositifs précédents.

Pour autant, les efforts entrepris en termes de réduction et d'aménagement du temps de travail des conducteurs par les entreprises de transport routier qui ont conclu un accord Aubry II dans le cadre du dispositif spécifique défini dans la circulaire « Aubry-Gaysot » du 19 juillet 2000, qui sont allées au delà des simples exigences réglementaires en matière de réduction du temps de travail, sont pris en compte par le nouveau dispositif. Le décret du 11 juin 2003 comporte des dispositions qui leur garantissent pendant la période transitoire 2003-2005 un montant d'allègement au moins équivalent sinon supérieur à celui qu'elles percevaient jusqu'à présent.

Avec ces allègements, le surcoût pour les entreprises résultant de l'augmentation des rémunérations du personnel roulant prévue au 1^{er} juillet 2003 (de 3,7% environ) sera en moyenne, une fois déduits les allègements de charges, d'environ 2%.

Services, assistance, accueil dans les transports

Par Charles CAPLETTE, Professeur au Lycée Professionnel Gambetta, à Aix en Provence

C'est en 1999, que le Lycée Professionnel Gambetta et le Greta du Pays d'Aix sont devenus partenaires d'Air France pour la formation de 12 jeunes en contrat de qualification.

L'objectif était ambitieux : former et amener ce public à la réussite du baccalauréat professionnel « Services, Accueil, Assistance » et de la mention complémentaire « Accueil dans les transports » (Bac + 1).

La formation se déroulant sur deux années, à raison de deux jours par semaine en centre de formation, le reste du temps les jeunes salariés sont au service de l'entreprise.

Objectif atteint : 100 % de réussite aux deux diplômes !

Ce partenariat a été proposé aux principales entreprises de transport et aujourd'hui l'aventure continue avec la **SNCM** (la promotion 2002/2003 ayant obtenu 100 % de réussite aux deux diplômes), et depuis septembre 2003 avec la **SNCF** ...

Résultats attendus en juillet 2005 !

Par ailleurs, depuis la rentrée 2003 la formation initiale du Lycée Gambetta, a ouvert la mention complémentaire « Accueil dans les transports » où sont inscrits 14 jeunes.

Au programme : Environnement des transports, Techniques et pratiques relationnelles, Anglais, Marketing des services... et quatorze semaines de stage dans les principales entreprises partenaires : **Air France, SNCM, SNCF**.

L'équipe pédagogique travaille en relation avec les tuteurs des jeunes en entreprise, pour apporter aux jeunes les connaissances et outils nécessaires au professionnalisme visé.

L'accueil des voyageurs dans les transports et les problématiques des entreprises prestataires de services n'ont donc plus de secrets pour l'équipe des professeurs qui assurent l'accompagnement de ces jeunes ...

Cette section, unique dans le sud de la France, devrait attirer des candidats de plus en plus nombreux pour l'édition 2004/2005...



Service de voitures partagées, qu'en pensent les premiers utilisateurs Marseillais ?

par Sébastien Noguès (labo CERTOP-CNRS – noguès@univ-tlse2.fr) et Yvon Roche (gérant AutoPartage Provence – contact@autopartage.org)

Bien qu'indispensable pour réaliser certains déplacements, l'automobile n'en constitue pas moins une source de dégradation de la qualité de vie en ville.

Bien qu'indispensable pour réaliser certains déplacements, l'automobile n'en constitue pas moins une source de dégradation de la qualité de vie en ville.

Il est également bien connu qu'un automobiliste a intérêt à sur-utiliser son véhicule s'il veut amortir les frais fixes liés à son achat et à sa mise en circulation. C'est ainsi que les études instrumentées réalisées au début des années 90 en France ont montré que la moitié des déplacements réalisés en voiture faisaient moins de 3 kilomètres.

Est-il possible de briser le lien entre l'appropriation d'un véhicule et son utilisation ? C'est en tout cas le premier avantage des services de voitures partagées.

Par ce biais est-il possible d'aboutir à une utilisation plus rationnelle de l'automobile, en complémentarité des transports en commun ? C'est ce que montrent les études menées en Suisse et en Allemagne. Les premiers résultats de l'expérience marseillaise lancée en mars 2002 semblent confirmer ces tendances générales.

Qu'est-ce que l'auto-partage ?

Depuis 2002, AutoPartage Provence permet aux Marseillais de découvrir ce nouveau concept. En échange d'un investissement relativement modeste versé au moment de l'adhésion, AutoPartage Provence met à la disposition de ses abonnés, sur simple appel téléphonique, sa flotte de véhicules. Les véhicules, garés en centre ville à proximité des stations de métro (Vieux Port, Cours Julien, Estrangin- Préfecture) sont loués sur abonnement uniquement et facturés à l'heure et au kilomètre (pour plus d'informations, voir le site <http://www.autopartage-provence.com/>).

L'utilisation représentative de ce service est une sortie de 4 à 5 heures pour réaliser un total de 40 kilomètres. Il s'agit d'un besoin de mobilité périurbaine qui ne pourrait pas être couvert simplement par la location classique, les transports en commun ou les taxis. En l'absence de service d'autopartage, seule la voiture personnelle permet de réaliser de tels déplacements.

AutoPartage-Provence est une Sarl coopérative de consommation qui gère actuellement sept véhicules répartis sur trois sites de stationnement pour 75 utilisateurs abonnés. AutoPartage Provence bénéficie, entre autres, du soutien du Conseil Régional, du Conseil Général et de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

Un partenariat a été mis en place avec la RTM qui y trouve le moyen de « retarder, voire éviter, l'achat d'une voiture ... » et donc de fidéliser un peu plus ses abonnés. Ce dispositif destiné aux abonnés RTM de plus de 18 ans, titulaires d'un permis de conduire valide (abonnements annuels GO ! et abonnés 30 jours uniquement) leur évite de payer à AutoPartage-Provence les droits d'entrée et l'abonnement mensuel. Ils peuvent donc disposer à la fois du réseau de transports urbains de la RTM et, complémentarément, d'une voiture à tarif modéré (voir le site de la RTM <http://www.rtm.fr/>).

Mieux comprendre l'auto-partage à Marseille

Mais, si ce concept fait ses preuves à Paris ou à Strasbourg, qu'en est-il à Marseille ? La voiture, objet de distinction sociale, est-elle vouée corps et âme à la possession ? Comment les Marseillais accueillent-ils l'auto-partage ? Qui est l'adhérent d'AutoPartage Provence ?

C'est sur ces interrogations qu'AutoPartage Provence a décidé de réaliser un questionnaire distribué auprès de ses adhérents durant le mois de septembre 2003.

Des similitudes avec d'autres systèmes d'auto-partage...

Premiers constats, les tendances dégagées par ce questionnaire sont en conformité avec les résultats d'études plus importantes effectuées à Paris et à Strasbourg.

Le profil de l'auto-partageur marseillais ne diffère pas.

- Actif célibataire, dans la force de l'âge, l'auto-partageur est dans le cas d'AutoPartage Provence à 60% représenté par un homme, dont l'âge moyen se situe à 35 ans, fortement diplômé (64% Bac +3) et doté d'un revenu confortable (48% disposent de 1525 à 3050 euros total net mensuel). La possession d'une voiture personnelle lui serait donc possible. Or l'adhésion à AutoPartage Provence épaulé plutôt une logique de rupture avec le système automobile dominant.

- La connaissance de l'auto-partage se fait en grand partie (36%) par le bouche-à-oreille et par la Presse (40%). Les meilleurs prescripteurs du service sont ses utilisateurs eux-mêmes ; les journalistes étant demandeurs d'un tel service.

- Ce qui motive les adhérents est, par ordre d'importance, la simplicité de l'accès et d'utilisation des véhicules, la disposition d'une place de parking réservée, et enfin, tout ce qui définit le concept d'auto-partage (« la voiture sans ses inconvénients »).

... et des différences riches de sens.

L'aspect coopératif est une particularité d'AutoPartage Provence qui ne connaît pas d'équivalent en France. Une minorité des abonnés cite comme un avantage le fait de pouvoir entrer dans le capital d'AutoPartage Provence en lieu et place de l'achat d'une voiture. Reste à suivre dans le temps l'évolution de la proportion de ces personnes dans l'ensemble des utilisateurs et surtout le sens que donnent les sociétaires à leurs entrées dans le capital d'AutoPartage Provence.

En effet, l'on observe usuellement quatre phases par lesquelles les expériences d'auto-partage passent :

1. Une réunion de personnes animées par un contenu idéologique fort autour de valeurs écologiques ou communautaires qui constituent une association pour structurer l'initiative d'auto-partage et démarcher des aides.
2. Le succès du concept auprès de certaines populations aisées (les « bobo ») pousse l'initiative vers la professionnalisation.
3. Le développement de l'initiative atteint un point critique qui pousse les porteurs du projet à l'utilisation de technologies avancées et dans le même temps à chercher des partenariats avec les transports publics locaux.
4. Le système se rode et se professionnalise : il s'agit d'un service de consommation de masse.

La formule juridique adoptée par AutoPartage Provence est à mi-chemin entre une organisation à vocation idéologique et un service marchand. Cet entre-deux peut créer une situation intéressante dans le sens où elle permet de garder pour ses adhérents une connotation communautaire et écologiste dans l'approche de son développement.

Mais AutoPartage Provence est également un cas intéressant puisqu'elle ne rentre pas exactement dans ces quatre phases décrites précédemment. Issu d'une seconde génération d'initiative d'auto-partage sur le sol français, AutoPartage Provence a bénéficié en partie du savoir-faire d'Auto'trement Strasbourg à travers son réseau France AutoPartage. Ainsi, AutoPartage Provence a rapidement passé les deux premières phases qui

normalement prennent selon les cas 3 à 11 ans. Dans le cas d'AutoPartage Provence, ces étapes n'ont pris qu'une année.

L'auto-partage répond à un besoin

Le développement d'AutoPartage Provence est dû à un temps de réflexion avant l'adhésion relativement faible. 52% des adhérents ayant répondu au questionnaire déclarent avoir adhéré dans les 15 jours après la connaissance du système. 24% assurent même s'être immédiatement inscrits. Cela montre que ces personnes avaient des modes de vie compatibles avec l'auto-partage et que ce système répondait à une attente latente de ces personnes.

À l'inverse, le temps que les autres ont mis pour adhérer correspond souvent à l'évolution de leur mode de vie (vente, vol ou accident de voiture, changement de situation familiale, déménagement, changement de lieu de travail, etc.).

L'auto-partage se substitue à la voiture particulière

44% déclarent qu'ils étaient en possession d'une voiture au moment de leur adhésion. Après adhésion, la grande majorité s'est séparée de son véhicule. Parmi les 56% ne possédant pas initialement de voiture, 26,7% était sur le point d'en acheter une.

L'auto-partage, de ce point de vue, peut donc être considéré avec intérêt comme contribuant à réduire la pression automobile en centre-ville.

Une voiture qui passe son temps à rouler

L'utilisation des véhicules semble majoritairement (56,5%) tournée vers le travail ou les études. « Sorties et loisirs » ne venant

qu'en seconde position. Par ailleurs, 33,3% des adhérents questionnés souhaitent qu'AutoPartage Provence se dote d'utilitaires. 42,9% aimeraient pouvoir bénéficier de Smart, voiture considérée par certains comme LA voiture urbaine d'entreprise.

L'importance des usages professionnels permet d'avoir un bon « mix » des utilisations entre la semaine et le week-end. C'est une originalité marseillaise puisque dans la plupart des organisations de voitures partagées, il existe une pointe le vendredi soir et le samedi due à une surreprésentation des particuliers. Les voitures partagées sont ainsi utilisées au maximum de leur possibilité.

L'auto-partage, promoteur des autres modes de déplacements

Les adhérents d'AutoPartage Provence ont déclaré en premier choix qu'ils avaient régulièrement recours à la marche (60%) et aux transports en commun (32%). 30,4% sont abonnés aux transports en commun avant d'adhérer à AutoPartage Provence. Ils déclarent continuer à utiliser les transports en commun autant qu'avant leur adhésion (87,7%).

La voiture partagée ne constitue donc pas une concurrence pour les systèmes de transports collectifs. Bien au contraire, l'auto-partage permet à ces adhérents de ne pas avoir à acquérir un véhicule pour les déplacements qui ne peuvent s'effectuer autrement. L'adhésion à l'auto-partage leur permet de ne pas tomber dans la dépendance automobile qui contraint à la possession d'une voiture et pousse par la suite à son utilisation systématique.

L'auto-partage, un service très apprécié

À 98% les adhérents se sont déclarés satisfait ou très satisfait aussi bien des tarifs que du standard de réservation, du service commercial, de la logistique et du service administratif ou encore du service après-vente.

Durant les six derniers mois, 41,2% déclarent en premier choix avoir eu des problèmes avec la signalisation dans les parkings, 17,6% une indisponibilité des véhicules à la réservation, et, pour 11,8% des problèmes d'ouverture des portières et de facturation. Il s'agit donc de problèmes relevant plus d'ajustements de la part d'AutoPartage Provence que de problèmes relevant de l'utilisation générale des voitures partagées comme la dégradation des véhicules, des trajets pirates, etc.

Le Marseillais est donc un fêru auto-partageur. (Texte complet de l'analyse du questionnaire sur demande : contact@autopartage.org)



Problèmes de recrutement des conducteurs routiers de voyageurs en PACA

Par Laurence BEDIKIAN, Assistante d'études,
Service Economie, DRE PACA

L'objectif principal de cette étude était de contribuer à la construction d'un dispositif de « veille » appliqué à l'environnement des aspects sociaux de l'activité transport et ses évolutions et portant notamment sur :

- La création d'une connaissance partagée autour des métiers de la conduite routière et de leurs évolutions.
- Les besoins quantitatifs et qualitatifs des entreprises, à court et moyen terme.
- Les besoins de formation des entreprises (quantitatifs et qualitatifs, contenu et évolution des contenus des formations).

Déroulement et méthodologie

Cette étude a mobilisé un comité de pilotage, composé de représentants des différentes institutions et d'entreprises impliqués dans les problématiques emploi – formation – recrutement du secteur d'activité Transport routier de voyageurs ; l'état, la profession, le service public de l'emploi, des financeurs et prescripteurs de formation, l'appareil de formation, l'AGEFIPH et des experts, ainsi que l'ORT.

La première phase de l'étude est une **étude quantitative** (questionnaires adressés aux entreprises du Transport routier de voyageurs) visant à préciser les caractéristiques du secteur d'activité et les besoins de recrutement des entreprises. L'étude s'est poursuivie (phase 2) par des entretiens avec des entreprises (au nombre de douze) caractéristiques ainsi que des partenaires du projet. Un diagnostic de ressources (phase 3) a aussi été élaboré.

L'étude quantitative

Menée de novembre 2002 à février 2003, elle porte uniquement sur les conducteurs routiers de voyageurs et couvre l'urbain, l'inter urbain, le régional, le transport occasionnel et le grand tourisme pour les établissements des codes NAF 602 A, 602 B et 602G. Les établissements retenus ont au moins un salarié (54% des établissements en PACA et 97% des effectifs).

Les entreprises ayant répondu représentent 6 700 salariés sur les 10 100 salariés que compte le secteur. Le taux de retour est de 36.9 % (111 questionnaires traités).

Le questionnaire comporte trois rubriques :

- **Rubrique n° 1** : l'activité de l'établissement.
- Pour les établissements recrutant directement, **Rubrique n° 2** : les stratégies et pratiques de recrutement.
- **Rubrique n° 3** : les compétences requises et un approfondissement des besoins de la profession.

Le diagnostic de ressources⁽¹⁾ et l'étude quantitative⁽²⁾ font apparaître à la fois un besoin d'informations de la part des entreprises, la richesse des actions entreprises tant d'un point de vue local que national, mais un manque pour ce qui concerne la capitalisation et la création d'un dispositif qui permettrait de mettre en commun les différentes expériences et travailler autour de projets communs, plus efficacement.

Ce centre de ressources expérimental du transport routier de voyageurs axé sur la problématique Emploi-recrutement-formation co-animé par la FNTV PACA et la DRE a été constitué dans le courant de l'été 2003. Une réunion du comité de pilotage élargi à l'ensemble des partenaires fournisseurs de données (de cadrage, statistiques, pratiques ou opérationnelles) s'est tenue le 14 octobre 2003.

Des propositions d'actions ont été faites afin de valoriser les apports et travailler sur les points de blocage identifiés, notamment au regard de la dynamique de formation de conducteurs.

Le dispositif est maintenu dans une phase expérimentale jusqu'à la fin de l'année 2003.

(1) Tome 1, rapport mai 2003

(2) Rapport intermédiaire, étude quantitative, avril 2003



COOL LINK : c'est cool et ça roule

Par Hervé DE TARADE,
Responsable Projets et
Développement chez Rail Link

RAIL LINK qui a développé un réseau de dessertes ferroviaires adaptées aux besoins des opérateurs maritimes, c'est plus de 16 000 TEU en 2003 acheminés par rail pour différentes lignes maritimes escalant au Port de Marseille.

L'objectif de Rail Link est la mise en place de liaisons ferroviaires faisant partie d'une chaîne intermodale plus efficace en termes de rapidité et de protection de l'environnement .



RAIL LINK est la filiale intermodale du groupe CMA-CGM qui a, en coopération avec les opérateurs de transport combiné, mis en place des dessertes ferroviaires qui permettent la mise à quai directe des conteneurs pour embarquement sur les navires. La qualité du service a permis, en collaboration avec CNC et les opérateurs portuaires, d'assurer une augmentation sensible des volumes transitant par le Port de Marseille et utilisant la voie ferrée comme mode de pré et de post acheminement .

Rail Link, toujours soucieuse de mettre en place des solutions plus efficaces et économiques de transport par ferroviaire, a développé un nouveau produit qui permet de transporter des conteneurs sous température dirigée sur les navettes ferroviaires. L'alimentation en courant pendant le transport par rail est faite à l'aide d'un générateur spécialement dessiné pour être monté sur les wagons. Chaque appareil peut alimenter un conteneur 40 ' ou deux conteneurs 20 '. L'autonomie en combustible du groupe électrogène est de près de quatre jours en marche continue dans les conditions les plus difficiles.

Les générateurs choisis sont des engins de l'avant-garde technologique en matière de réduction de la pollution de l'air et acoustique ; ils sont équipés d'un système de suivi à distance qui permet de vérifier le bon fonctionnement du groupe électrogène. Cet équipement peut être muni d'un GPS qui fournit également très précisément la position du générateur et donc du wagon !

Une solution technique permet en plus de connaître les températures des conteneurs grâce à un produit unique développé en phase test avec un des partenaires de CMA-CGM dans les applications de contrôle à distance des conteneurs frigorifiques .

Ce nouveau produit nommé COOL LINK s'inscrit dans la démarche de Rail Link et du groupe GMA-CGM d'être pionnier dans la mise en place de services innovants de qualité. Il améliore de façon significative le suivi des étapes de la chaîne intermodale. C'est en associant la régularité des dessertes ferroviaires Rail Link et l'avance technologique du groupe GMA-CGM en matière de technique de transports de conteneurs frigorifiques qu'il a été possible de développer un tel produit.

Ainsi des conteneurs partant d'Anvers sont mis à quai le lendemain à Marseille pour embarquement .

En fonction depuis le début 2003, Cool Link connaît un succès croissant sur les lignes Anvers-Lille-Marseille et Le Havre-Marseille. L'objectif est d'étendre ce service sur l'ensemble des dessertes offertes par Rail Link en France, puis en Europe.

Cette initiative a été reconnue pour son impact positif sur l'environnement puisqu'elle signifie le transfert d'un nombre important de conteneurs de la route sur le mode ferroviaire et a en outre fait l'objet d'une aide à l'investissement dans le cadre du programme ADEME / Région .



Liaison ferroviaire Marseille-Turin par le Montgenèvre : un projet prioritaire pour la CCIMP

Par Claude CARDELLA
Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie Marseille Provence

La liaison ferroviaire Marseille-Turin par le tunnel du Montgenèvre est le projet prioritaire de la CCI Marseille Provence dans sa stratégie de désenclavement de la Provence.

Ce projet, lancé officiellement lors du sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001, correspond parfaitement aux orientations des Schémas de Services Collectifs Transports et du Livre Blanc de l'Union Européenne notamment sur l'interconnexion des réseaux, la suppression des goulets d'étranglement et sur le rééquilibrage des modes de transports. Il s'insère dans le corridor paneuropéen n°5 Lisbonne-Kiev du Réseau Transeuropéen de Transport, pour en constituer un élément essentiel en permettant aux flux de trafic en fort développement sur l'axe est/ouest d'éviter les itinéraires saturés de la vallée du Rhône et de la Côte d'Azur.

Un projet d'intérêt européen pour le désenclavement de la région

Cette nouvelle liaison sera ainsi profitable :

- **au transit international** entre la péninsule ibérique, le grand sud ouest et l'Italie du nord, l'Europe de l'Est : les flux de marchandises entre la péninsule ibérique et l'Italie ont progressé de 71% entre 1993 et 1999, soit une croissance annuelle de 9,7%, pour représenter 500 000 PL/an à la frontière (87% passent par Vintimille).
- **aux échanges** entre Provence-Alpes-Côte d'Azur, le port de Marseille d'une part et d'autre part l'Italie, premier partenaire économique de la région et les pays de l'Europe du Centre et de l'Est qui vont intégrer l'Union en 2004. L'autoroute à Vintimille supporte déjà un trafic de près de 4 000 PL/jour et les aménagements de capacité en projet pour la voie ferrée côtés français et italien sont surtout orientés vers le trafic voyageurs.
- **au désenclavement des Hautes-Alpes**, favorisant le développement de l'économie touristique.

Il est très important d'insister sur le rôle de cette nouvelle liaison pour la sécurisation des échanges entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie.

L'interruption pour plusieurs mois de la liaison ferroviaire entre la France et l'Italie suite à la fermeture du tunnel de Monaco, au moment où des mesures administratives limitent la circulation des poids lourds sur l'itinéraire du Montgenèvre et sur l'autoroute de la Côte d'Azur, montre la vulnérabilité des liaisons terrestres entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie, son premier partenaire économique.

Par ailleurs cette liaison ferroviaire bénéficiera de l'ouverture des nouveaux grands tunnels suisses facilitant l'accès à l'Europe Centrale : Loetschberg-Simplon en 2007 par Novare (entre Turin et Milan), Saint Gothard en 2012 par Milan.

Une liaison complémentaire du Lyon-Turin

La liaison ferroviaire Marseille-Turin est complémentaire du Lyon-Turin car ces deux traversées alpines relèvent de logiques différentes. Leurs orientations générales sont perpendiculaires : Sud-Ouest / Nord-Est pour le Marseille-Turin et Nord-Ouest / Sud-Est pour le Lyon-Turin. Ce dernier itinéraire n'est pas adapté aux échanges entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie du nord en raison de l'important allongement du parcours. Par contre, Marseille-Turin conforte la cohérence du Lyon-Turin en permettant le désenclavement du Briançonnais par le nord et en allégeant le nœud ferroviaire lyonnais d'une partie des flux de simple transit.

A périmètres comparables, le coût du tunnel du Montgenèvre est estimé à environ le dixième du coût annoncé pour le projet Lyon-Turin. La différence considérable des coûts respectifs exclut tout risque de concurrence budgétaire entre les deux projets. Par contre, un retard dans la percée ferroviaire du Montgenèvre aurait des conséquences graves pour les flux logistiques dans le sud-est de la France. Si aucun contournement du couloir rhodanien n'est réalisé, l'ouverture de l'axe à grand débit Lyon-Turin

aggraverait l'engorgement de la vallée du Rhône, puisque, sur le versant français, cette voie naturelle devra supporter l'essentiel du trafic induit par le Lyon-Turin avec l'Europe du sud.

Une réalisation en plusieurs phases

Sur le plan opérationnel ce projet présente le grand intérêt de pouvoir être réalisé en plusieurs phases avec des résultats considérables dès les premiers investissements :

- **la phase 1** (réalisation du maillon manquant avec le tunnel sous le Montgenèvre) transforme la gare de Briançon en gare TGV avec des correspondances quai à quai pour les TER desservant le Val de Durance.
- **La phase 2** (phase 1 + électrification et modernisation du tronçon Briançon/Gap) permet les liaisons voyageurs Gap/Turin et Gap/Lyon/Paris sans changement à Briançon, ainsi que la réalisation d'un terminal de ferroutage dans le secteur La Batie Neuve-Chorges, à proximité d'un échangeur de la future autoroute A.51.
- **Les autres phases** portent sur la modernisation de la section Gap/Bouches-du-Rhône et la jonction, via la voie PLM, au réseau du Languedoc-Roussillon au droit d'Arles.

La CCI Marseille Provence a pu mesurer le large consensus suscité par ce projet à l'occasion du dossier qu'elle a réalisé avec le Cabinet Transaudit. Les présentations faites le 26 mai à Marseille et le 16 juin à Gap, en présence des représentants italiens et français ont montré tout l'intérêt qu'ils portent à cette nouvelle liaison ferroviaire.

La faisabilité technique de l'ouvrage est démontrée. Avec l'ensemble des partenaires mobilisés sur ce dossier notre compagnie consulaire entend tout mettre en œuvre pour sa réalisation dès les prochaines années, au profit du développement économique régional.



« ort-paca.fr » : Le site pour les transports en PACA

par Jean-Marc AMBIELLE,
ORT PACA

Le site Internet de l'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur - l'ORT-PACA pour les familiers - a ouvert sa lucarne début juillet de cette année.

Après de longues vacances occupées essentiellement par les réglages de paramètres, la traque impitoyable des « bugues » et les perfectionnements ultimes, sans lesquels la vie des officines d'ingénierie serait bien décevante, le site a trouvé peu à peu son équilibre et recherche maintenant sa dynamique. Le public, encore restreint, s'élargit régulièrement : 173 consultations en septembre, 264 en octobre, 342 en novembre, la tendance est encourageante et semble confirmer le bien fondé de l'entreprise.

Le site, parlons-en, s'articule autour de sept rubriques :

- **L'ORT** (sa présentation, ses statuts, ses membres ...) et un « **Espace communication** » dont l'accès, réservé aux seuls membres de l'observatoire, ouvrira au cours du premier trimestre 2004.
- **Les Actualités** (celles concernant les membres et l'association).

- **Les Publications** (...de l'ORT uniquement) ; signalons à ce propos que l'annuaire économique et statistique 2002 a été le dernier à paraître sur un support papier.

Les prochains résultats seront consultables uniquement en ligne ; les premières mises à jour y sont déjà disponibles ;

- **Les Etudes** (accès à des synthèses, des résumés et des études complètes effectuées par tous les membres).

- **Chiffres et cartes**, rubrique de consultation des statistiques les plus significatives du secteur.

- **Réglementation** : une passerelle entre l'ORT et les sites compétents en matière de législation sur les transports (ceux du Ministère de l'Équipement et de la Direction Régionale de l'Équipement de PACA).

- **Les Modes de transport** : une approche transversale du secteur des transports à partir des modes de locomotion.

Le site est accessible à l'adresse - pardon l'URL - suivante : <http://www.ort-paca.fr/> .

Il s'ouvre par une page d'accueil animée, qui projette, sur fond de carte régionale, un semis de planètes ouvrant l'accès aux rubriques déjà évoquées. Au centre de cette page, en belle métaphore, le logo de l'ORT scrute les photos allégoriques des différents modes de transport.

Avouons, presque sans flagornerie, que le plus simple est terminé : la construction « physique » du site ; reste l'essentiel : l'animer ; y placer les informations qui aideront à mieux connaître et mieux faire connaître les transports en PACA. Pour la mener à bien, cette ambition devra s'appuyer sur la collaboration active de tous les acteurs et professionnels du secteur. Le site leur appartient ; son utilisation est facile : en cliquant sur « Nous contacter », ils partageront leurs informations avec tous ceux - et ils sont nombreux - que la vie des transports intéresse. Alors, n'hésitez pas : utilisez vous aussi le droit de *Sité* l'ORT-PACA.



Court débat :

Le transport de marchandises dans les Alpes-Maritimes

Le 17 novembre 2003 était co-organisé avec l'Agence des Déplacements des Alpes-Maritimes (ADAM) un Court Débat de l'ORT sur les transports de marchandises dans le département des Alpes-Maritimes en présence de Monsieur Louis NEGRE, Président et de Madame Michèle PERON, Directrice de l'ADAM et de Monsieur Louis COSTEPLANE, Administrateur de l'ORT.

Les membres de l'ORT et les représentants d'organismes divers du département intéressés par ces questions se sont donc retrouvés à la Maison de la Mer du Cros de Cagnes.

Par sa situation géographique particulière entre mer et montagne, son urbanisation, ses infrastructures, les Alpes-Maritimes sont le fruit d'un développement économique et historique qui en font un pôle d'attraction mais aussi un lieu de transit.

Il s'ensuit un certain nombre de problèmes et les transports attirent actuellement un certain nombre d'interrogations que l'ORT a tenté au moins de formuler à travers cette demi-journée.

Un cadrage sérieux a tout d'abord été donné par M. Daniel BOUDOUIN, professeur au Centre de Recherches et d'Etudes sur les Transports et la Logistique (CRET-LOG) qui a notamment resitué le thème du transport dans l'aménagement du territoire ;

M. Jacques MOLINARI, du GIR MARALPIN a appuyé le précédent exposé d'une analyse réalisée par son association ; M. Franck GERVAIS, Directeur du Service Local des Bases Aériennes a exposé en détail les divers projets de transfert modale du kérosène nécessaire à l'alimentation de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et expliqué le choix adopté finalement par le Préfet des Alpes-Maritimes ; l'importante question de la sécurité routière, notamment des tunnels routiers soumis à une réglementation qui évolue et qui prend notamment en compte les transports routiers de matières dangereuses a été développée par Madame Florence FREDEFON, Chargée de Mission de la DDE 06 ; enfin, Monsieur Lionnel GRAND, Directeur délégué Fret adjoint-commercialisation de la SNCF, nouvellement arrivé dans la région, a pu après son exposé et les nombreuses questions qu'il a suscitées, enregistrer les préoccupations en matière ferroviaire qui interpellent les institutionnels et la population du département.

Pour plus de détails sur cette réunion, vous pouvez consulter le site internet de l'ORT : www.ort-paca.fr où vous trouverez le compte-rendu des principales questions soulevées lors du débat ainsi que les exposés des intervenants sous la forme de « power-points ».

**L'équipe de l'ORT,
les membres du comité de rédaction
- qu'ils soient ici remerciés de leur travail et de leur fidélité -
souhaitent aux membres de l'ORT
et aux lecteurs du Journal des Transports
un bon bout d'an et de joyeuses fêtes !**



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**
37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66
site : www.paca.equipement.gouv.fr
Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT
Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72