

Le journal des transports

Septembre 2004

éditorial

Est-il trop tard ?

Deux débats vont s'ouvrir dans les prochains mois dans le cadre de la Commission nationale du débat public, celui de la LGV Provence-Côte d'Azur et celui de l'autoroute A51, pour sa section La Saulce-col du Fau. Une autre réflexion est ouverte sur la fluidité des transports dans la vallée du Rhône.

Tout ceci découle naturellement des décisions prises au niveau national dans le cadre des textes fixant les orientations à 20 ans.

On pourrait en retirer l'impression, faussement positive, que les choses avancent, que notre région innove. Il n'en est rien !

Ces mêmes débats étaient déjà ouverts il y a quinze ans. Durant cette période, des projets stratégiques pour la région sont passés aux oubliettes, c'est le cas de la liaison fluviale à grand gabarit entre l'axe Rhône-Saône et le Rhin moyen. Quant à ceux qui sont encore évoqués, ils ne sont toutefois pas inscrits dans les programmes nationaux et européens à l'échéance de 2020.

Non seulement nous n'avons pas avancé, pire nous accumulons les retards par rapport aux projets stratégiques de nos voisins espagnols, italiens et français qui, eux, sont en cours de réalisation.

Pourquoi ?

Au moins pour trois raisons :

La première est liée au mépris que portent les décideurs nationaux aux ambitions des acteurs de cette région. Ils n'appréhendent Provence-Alpes-Côte d'Azur qu'en tant que consommateurs d'espaces touristiques. Cette région a pourtant bien d'autres vocations. Il est temps d'arrêter de voir la France en général et sa façade méditerranéenne en particulier seulement depuis Paris. D'autres points de vue sont au moins aussi pertinents, à commencer par ceux des Marseillais, des Niçois, des Toulonnais ou autres Provençaux.

Ensuite les échelles de l'aménagement du territoire ont changé, ce qui semble avoir échappé à beaucoup. Aujourd'hui, les logiques européennes transfrontalières l'emportent sur les visions surannées du territoire national. L'arc méditerranéen est un espace en devenir. Son pivot est localisé dans sa partie française, là où sont concentrés l'agriculture, l'industrie, les transports et la logistique de la France méditerranéenne. C'est le carrefour Rhône-Méditerranée.

Y faciliter le passage des flux, ce n'est pas pour les subir, mais pour les gérer là où ils se concentrent et se redistribuent et pour donner un avantage comparatif majeur au port de Marseille. D'autres carrefours sont en train de s'équiper ; nous aurons bientôt perdu l'avantage que nous avions sur eux.

Enfin les responsables régionaux ne sont pas, loin s'en faut, des modèles de cohérence ni dans la définition des enjeux prospectifs majeurs, ni dans la mise en œuvre des politiques permettant d'y répondre, ni dans le portage des projets.

(suite en page 2)

Sommaire

P. 2/4 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- L'élargissement européen et ses conséquences sur les TRM
- La gestion de la billetterie dans le département des Bouches du Rhône.

P. 5/6 TRANSPORT FERROVIAIRE :

- La Nouvelle politique commerciale de la SNCF

P. 7 TRANSPORTS COMBINÉS :

- Rhône Saône Conteneurs, pilote du transport alternatif route-fluve.

P. 8/10 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE :

- Les débats publics : point d'information synthétique
- La desserte ferroviaire de l'aéroport Marseille-Provence

P. 11/14 EMPLOI- FORMATION :

- L'Évolution de l'emploi dans le transport routier.
- L'inaptitude médicale du salarié.
- Les fiches de l'ANPE

P. 15 VIE DE L'ORT

- Réunion Actualités des transports en PACA
- L'ORT, membre du Club Provence Logistique
- L'AUTF, nouveau membre de l'ORT
- Carnet

... (suite de l'édito)

Nos contradictions internes ont, trop souvent, servi de prétexte aux fins de non-recevoir opposées par le pouvoir central. Nous le savons, mais nous ne changeons rien.

A force de jouer ce jeu, un jour il sera trop tard et c'est toute la région et pas seulement Nice qui sera un cul de sac.

Alors que faire ?

Les données sont relativement simples et évidentes.

Il faut garantir la fluidité et la continuité des flux à 360 degrés et concentrer dans la partie centrale du pivot, appuyé sur le port de Marseille, l'ensemble des services de transports et de logistique calibrés à la mesure des besoins des économies de l'arc méditerranéen.

C'est pourquoi la traversée orientale des Pyrénées nous concerne, le corridor Rhône-Saône-Rhin moyen avec la problématique du contournement de Lyon nous concerne, les traversées alpines nous concernent, celles du Nord comme celles du Sud. L'offre ferroviaire Lyon-Turin nous concerne non pas pour les services rendus qui n'intéressent pas les trafics est-ouest, Espagne-Italie, mais parce que ce projet risque de capter tous les financements disponibles à son seul bénéfice.

Mais simultanément, nous devons développer une offre de transports et de logistique cohérente, et non pas anarchique, au départ du carrefour Rhône-Méditerranée.

Aujourd'hui, l'urgence est, sans aucun doute, dans la traversée des Alpes et le projet ferroviaire du Montgenèvre devrait mobiliser les foules de Valréas à Menton. Cet enjeu ne se gère pas à Briançon ni même à Gap. Il est proprement régional. Tous ceux évoqués plus haut relèvent aussi d'une stratégie régionale, voire pluri-régionale.

La région saura-t-elle l'assumer ?

Pour cela elle devra fédérer après avoir dialogué.

L'ORT est un de ces espaces de dialogue. Qu'il le reste !

Jean-Claude JUAN
Conseiller Technique de la CRCI PACAC.

L'Élargissement de l'Union européenne au 1^{er} mai 2004 et ses conséquences dans le domaine du transport routier de marchandises.

par Alain LUTTRINGER Adjoint au chef de service
Régulation et Contrôle des Transports à la D.R.E. PACA

Le traité d'adhésion de la République Tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie à l'Union européenne a été signé le 16 avril 2003 à Athènes. Il est entré en application depuis le 1^{er} mai 2004. L'Union européenne passe ainsi de 15 à 25 membres, le marché unique de 379 à 480 millions d'habitants. A cette date, les pays entrants dans l'Union européenne auront repris l'acquis communautaire et appliqueront la législation de l'Union Européenne. Les principaux effets de l'adhésion sur le transport routier de marchandises sont explicités ci-après.

I - Contexte réglementaire

A/Relatif au transport pour compte d'autrui et transport en compte propre

Le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992 modifié concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, permet à chaque transporteur pour compte d'autrui ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne d'effectuer des transports communautaires dès lors que leurs véhicules sont couverts par une copie conforme de licence communautaire.

En application de l'annexe II de ce règlement, le transport pour compte d'autrui avec des véhicules dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes et le transport en compte propre sont libérés de tout régime de licence communautaire et de toute autorisation de transport.

B/Relatif au cabotage routier de marchandises

Le cabotage routier est une activité réglementée au niveau européen. Le règlement 3118/93 du 25 octobre 1993 modifié définit le cabotage comme un transport public routier de marchandises effectué par une entreprise d'un Etat membre à titre temporaire, dans un autre Etat membre sans y disposer d'un siège ou d'un établissement. Il permet à un transporteur d'un Etat membre de l'UE, titulaire de la licence communautaire, de réaliser des transports intérieurs (dits de cabotage) sur le territoire d'un autre Etat membre (ex : un transporteur belge peut effectuer un transport Marseille-Paris).

L'exécution des transports de cabotage est soumise, dans un certain nombre de domaines, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'Etat membre d'accueil, parmi lesquelles :

- acquittement de la TVA applicable aux services de transport routier. La lettre de voiture doit mentionner le numéro d'enregistrement de l'entreprise au centre des impôts recettes des entreprises étrangères.
- respect des règles relatives aux poids et dimensions des véhicules (code de



la route), aux transports de certaines catégories de marchandises (ex : matières dangereuses, animaux vivants), aux temps de conduite et de repos des conducteurs (règlement CEE 3820/85 et 3821/85), aux prix et conditions régissant le contrat de transport.

Il est rappelé que les entreprises de transport pour compte d'autrui ou pour compte propre exploitant des véhicules dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes peuvent quant à elles effectuer des transports de cabotage sans titre administratif de transport.

II – Conséquences de l'élargissement de l'Union européenne

Depuis le 1^{er} mai 2004, le règlement du Conseil du 26 mars 1992 s'applique aux 25 Etats membres de l'Union européenne.

En conséquence, pour les entreprises de transport ressortissant de ces Etats, le seul titre administratif nécessaire pour effectuer un transport routier international pour compte d'autrui au sein de l'Union européenne est la copie conforme de la licence communautaire, accompagnée de l'attestation de conducteur lorsque celui-ci est un ressortissant d'un Etat tiers.

Pour les entreprises établies dans un nouvel Etat membre, les autorisations bilatérales issues des contingents échangés dans le cadre des accords bilatéraux sont ainsi remplacées par les copies conformes de licence communautaire.

Les autorisations bilatérales pour les nouveaux Etats membres de l'Union européenne ne sont plus acceptées. Leur présentation entraînera une verbalisation pour défaut de titre administratif de transport valable à bord du véhicule (NATINF 7676, infraction de 5^{ème} classe).

Nota : Sauf pour les entreprises françaises, dont les véhicules circulant en France doivent être munis d'une copie conforme de licence communautaire ou de licence de transport intérieure en application de l'article 12 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises, les autorisations issues du contingent multilatéral CEMT peuvent continuer à être utilisées en tant que titre administratif de transport couvrant les véhicules assurant des transports pour compte d'autrui dans l'Union européenne et la Suisse.

■ Le cas particulier des transports triangulaires

Les dispositions particulières des accords bilatéraux concernant la réalisation des transports triangulaires non communautaires (effectués au départ ou à destination d'un Etat tiers à l'Union européenne) restent applicables en vertu de l'article 1^{er} du règlement du 26 mars 1992.

Ces trafics pourront être réalisés sous couvert soit d'une autorisation spécifique dite « pays tiers », soit d'une autorisation CEMT, soit d'une copie conforme de licence communautaire à condition que le véhicule transite par l'Etat d'établissement du transporteur.

III - Dispositions transitoires relatives au cabotage

Ce dernier est libéralisé depuis le 1^{er} janvier 1998 au sein des 15 Etats membres actuels de l'UE (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Irlande, Royaume-Uni, Grèce, Espagne, Portugal, Autriche, Finlande, Suède). **Pour les nouveaux entrants, le cabotage n'est pas libéralisé excepté pour la Slovaquie, Malte, Chypre.**

Le traité d'adhésion instaure en matière de cabotage une période transitoire pendant laquelle le cabotage est interdit sauf accord bilatéral entre les Etats concernés.

A partir du 1^{er} mai 2004, les dispositions du règlement CEE du 25/10/93 modifiées fixant les conditions d'admissions des transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un état membre sont applicables uniquement à ces trois Etats (Chypre, Malte et la Slovaquie).

Pour la Pologne et la Hongrie, la durée de la période transitoire est fixée par le traité d'adhésion à 3 ans renouvelable pour une période de 2 ans.

Pour l'Estonie, la Lituanie, la Lettonie, la Slovaquie et la République Tchèque, la durée de la période transitoire est fixée à 2 ans renouvelable successivement pour une période de 2 ans et pour une dernière période de 1 an.

La France n'a signé aucun accord bilatéral sur la libéralisation du cabotage, en conséquence :

- Pour la Hongrie et la Pologne, pendant une période de 3 ans minimum, soit jusqu'au 1^{er} mai 2007, les entreprises de transport ressortissant de l'un de ces deux Etats ne sont pas autorisées à caboter en

France et réciproquement, les entreprises françaises ne sont pas autorisées à caboter dans ces deux Etats.

- Pour l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Slovaquie et la République Tchèque, pendant une période de 2 ans minimum, soit jusqu'au 1^{er} mai 2006, les entreprises de transport ressortissant de l'un de ces Etats ne sont pas autorisées à caboter en France et réciproquement, les entreprises françaises ne sont pas autorisées à caboter dans ces cinq Etats.

Le non respect de cette disposition prévoit une verbalisation pour « exercice illicite de l'activité de transporteur public de marchandises sans inscription au registre », NATINF 401, infraction délictuelle que le conducteur présente ou non une copie conforme de la licence communautaire au nom du transporteur.

L'application de ce règlement est en outre définie par la circulaire n° 2004-9 du 18 mars 2004 (*Bulletin officiel* du ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer n° 2004-7 du 25 avril 2004).

IV – Le transport en compte propre

Dans les 25 Etats membres, le transport intra-communautaire en compte propre est libéré de tout régime de licence communautaire et de toute autorisation de transport.

Le transport de cabotage en compte propre obéit aux mêmes dispositions transitoires que le cabotage dans le transport pour compte d'autrui.

V – Espace économique européen (Norvège, Liechtenstein, Islande)

Les dispositions applicables à l'Espace économique européen sont les mêmes que celles qui s'appliquent aux pays de l'Union européenne.

VI – Autres dispositions transitoires

Un certain nombre de dispositions font l'objet de périodes transitoires, concernant la mise en oeuvre de certaines dispositions communautaires, parmi lesquelles celles relatives au contrôle technique et à l'obligation de présence de limiteur de vitesse à Malte, à l'obligation d'installer et d'utiliser le chronotachygraphe à Chypre, en Lituanie, pour les véhicules produits respectivement avant 1987 et effectuant des trajets nationaux et pour les véhicules immatriculés avant 2001 pour la Lettonie. Ces dérogations arrivent à terme le 31/12/2005.

La gestion de la billetterie dans le département des Bouches-du-Rhône

Par Gaël DEMEY, Responsable Marketing & Qualité SAS INTERLIGNES

Des dérogations aux exigences de capacité financière pour l'accès à la profession dans le cadre du **transport intérieur** (directive CEE 96/26) sont accordées à la Lituanie et à la Lettonie jusqu'au 31/12/2006.

Signalons également des périodes transitoires autorisant le **maintien de dispositions nationales relatives aux poids et dimensions** (directive CEE 96/53) pour la Hongrie jusqu'au 31/12/2008 et la Pologne (31/12/2010).

Sources :

- Circulaire D.T.T. 2004-9 du 18/03/04 relative à l'application du règlement C.E.E. 3118/93 du 25/10/93 modifié fixant les conditions de l'admission de transporteur non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans leur état membre.
- Circulaire D.T.T. 2004-29 du 28/04/04 relative à l'élargissement de l'U.E. au 01/05/04.
- Doc. D.T.T. de mars 2004 relatif à l'élargissement de l'U.E. et ses conséquences sur le transport routier de marchandise.
- Doc. D.T.T. d'avril 2004 relatif au cabotage

Pour plus de détails, voir le site internet de l'ORT, Rubrique **Actualités** : www.ort-paca.fr la journée **Actualités du transport en PACA** du 23 juin 2004 à la CCIMP.

Ainsi, par le biais d'une procédure de marché public, la SAS INTERLIGNES a pris en charge l'ensemble des prestations liées à la mise en place d'un réseau de vente (dépositaires) des titres du CG13 sur tout son territoire, son animation, et la gestion des titres et des recettes.

Avec la mise en œuvre du projet « TICKETREIZE », le nouveau système de billetterie par cartes à puce sans contact, il a été nécessaire d'accompagner le Département dans sa politique Transports, ses choix techniques mais aussi commerciaux, et d'en adapter les différentes répercussions et contraintes sur le terrain. C'est ainsi, par exemple, qu'il n'est jamais évident de constituer un réseau d'environ 50 dépositaires – souvent des commerces de proximité – chez qui il faut installer un système informatique permettant le rechargement des cartes à puce (les fameuses cartes Ticketreize), puis d'assurer la formation, le suivi des vendeurs et la maintenance technique.

En termes de résultats concrets la billetterie Ticketreize apporte cependant son lot d'avantages. A commencer par la disparition des titres « papier », nécessitant souvent une gestion et un suivi des stocks complexes. Autre avantage, et non des moindres, la possibilité de disposer à tout moment de statistiques fiables sur la fréquentation du réseau, d'une ligne, d'un axe... voire si besoin d'un seul véhicule.

Mais « gérer la billetterie » signifie aussi prendre en compte l'ensemble des éléments périphériques à la vente de titres de transport ; ainsi la SAS INTERLIGNES s'investit également, pour le compte du Département, dans des prestations de communication et d'information, de gestion de la qualité de service (suivi des réclamations...etc.) et de développement commercial. Si le cœur de la mission se situe dans la gestion des points de vente (gestion des titres, récupération et gestion des recettes...), elle ne peut se concevoir sans un accompagnement commercial dynamique, qui est le reflet de la volonté de l'AO* de développer son réseau, la qualité de service, et plus globalement les transports en commun.

En outre, en confiant par le biais d'une procédure d'appel d'offres la gestion de la billetterie départementale à une société telle que la SAS INTERLIGNES, dont une des principales caractéristiques est de garantir une neutralité exemplaire, le Département a montré sa volonté de mener une politique de gestion de ses titres de transports particulièrement transparente et rigoureuse.

* Autorité Organisatrice

BRÈVE



Un plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier de marchandises vient d'être présenté au Conseil des ministres par Gilles de Robien : voir le dossier de presse sur le site de l'ORT :

www.ort-paca.fr

Le plan Fret 2006 : reconstruire des bases solides pour la croissance de Fret SNCF en France et en Europe

Par Catherine MACARY
Zone Fret Méditerranée.

Améliorer la qualité de service pour mieux satisfaire les clients, se mettre en capacité de produire moins cher pour équilibrer les comptes de l'activité et gagner de nouveaux trafics, tels sont les objectifs du plan Fret 2006.

L'activité Fret de l'entreprise SNCF vit une mutation en profondeur qui repose sur l'industrialisation de sa production ferroviaire : 5 « **grands axes** » dont la vocation est de massifier les flux entre deux hubs ferroviaires et 12 « **zones locales** » qui gèrent les trafics de proximité dans leur périmètre d'intervention, seront, pour leur totalité, opérationnelles sur le territoire national fin 2004. Au delà des forts impacts sur la solidité et la fiabilité des trafics, cette rationalisation de la production du transport de marchandises permet à Fret SNCF de réaliser des gains de productivité sur l'utilisation des ressources, notamment le matériel roulant, les sillons et les organisations sur les sites ferroviaires. Car le plan Fret 2006, c'est aussi réduire les coûts de production pour équilibrer les comptes de l'activité, financer ainsi son développement dès 2007 et être compétitif sur le marché européen.

Le plan Fret 2006 s'appuie commercialement sur une nouvelle gamme d'offres, opérationnelle fin 2005, qui permet à l'activité Fret de vendre ce qu'elle sait produire en qualité, à un coût relatif aux moyens engagés pour réaliser la prestation ferroviaire ou logistique. Elle apporte une réponse commerciale plus adaptée aux exigences du client Fret qui choisira dans un catalogue les services répondant à ses besoins. Un contrat de service formalise la commande de prestations et détermine des engagements réciproques entre la SNCF et son client. L'engagement et la maîtrise du service promis par Fret SNCF sont rendus possibles par la généralisation d'un système de « **commande/réservation** », **RESA Fret** : il consiste à réserver une place wagon dans un train, tout comme les voyageurs réservent un siège dans un TGV.

Comment la région s'inscrit-elle dans le plan Fret 2006 ?

La configuration régionale du transport de marchandises se transforme structurellement mais aussi géographiquement. Alors que l'organisation commerciale et de la production ferroviaire avaient une dimension régionale, son périmètre d'intervention est aujourd'hui multi régional et couvre les régions PACA et Languedoc-Roussillon.

Avec la mise en service de l'entité de production ferroviaire « **Zone Fret Méditerranée** » le 5 novembre 2003 à Marseille, Fret SNCF a initié une première étape du déploiement opérationnel du plan Fret 2006 dans le bassin méditerranéen. Zone Fret Méditerranée gère tous les trains de proximité, soit 5 000 trains par mois, collecte et distribue les wagons dans sa zone de chalandise. Son organisation plus autonome, dispose de ses moyens propres (notamment, un parc de locomotives identifié) et repose sur la concentration des responsabilités de la circulation de ses trains intra zones.

Elle peut ainsi agir avec souplesse et réactivité sur la ponctualité et la régularité des trafics.

Côté commercial, le processus de changement se poursuit depuis la création de la « **Délégation Commerciale Fret Méditerranée** » le 1^{er} juillet 2004 à Montpellier. Les agences commerciales qui la composent, réparties dans les régions PACA et Languedoc-Roussillon, conduiront, dès sa finalisation, la commercialisation de la nouvelle gamme d'offres. Tout en trouvant les solutions adaptées aux besoins des clients, elles veilleront à l'équilibre financier de l'activité Fret en positionnant leur offre commerciale pour garantir la rentabilité des prestations de service sur les deux régions.

Enfin, pour les questions relatives à la sécurité, la sûreté, les ressources humaines, les grands projets de développement d'infrastructures et les relations institutionnelles, une « **Représentation Régionale Fret** » est créée depuis le 1^{er} juillet 2004, auprès du Directeur de la Région SNCF PACA à Marseille.





Le plan Fret 2006 répond ainsi aux demandes des clients et des partenaires de Fret SNCF avec lesquels il a été conçu. Il veut rendre plus viable la production du fret ferroviaire, moderne et en phase avec des attentes précises en termes de réactivité, de fiabilité et de coût.



Le plan Fret 2006 soutenu par l'État

L'apport en capital de 1,5 milliards d'euros dont bénéficiera Fret SNCF dans les trois prochaines années est un appui déterminant apporté par l'État au plan Fret 2006. Cet effort massif, partagé entre l'État et la SNCF doit permettre à l'activité Fret d'assurer pour l'avenir son équilibre structurel et de financer son développement. Ce dispositif est soumis à l'approbation de la Commission européenne et conditionné à l'obtention de résultats chaque année.



De nouvelles locomotives pour réussir le plan Fret 2006

En mars 2004, la SNCF a commandé 400 locomotives diesel, dédiées au transport de marchandises. Elles seront livrées à partir de juin 2006 à raison d'une cadence d'environ 4 locomotives par mois. Ces 400 locomotives diesel s'ajouteront aux 210 locomotives électriques dont la livraison a démarré en 2000. La modernisation profonde du parc de locomotives permettra d'améliorer l'efficacité globale des acheminements Fret et d'élargir le domaine de compétence du fret ferroviaire en répondant aux besoins de plus en plus importants de trafics européens.

Lexique

■ Les Grands Axes

Ce sont des trains de grands parcours qui assurent des navettes régulières entre deux destinations, en limitant les ruptures de charge. Ils délivrent les wagons aux zones de concentration/distribution que sont les Zones Fret.

■ Les Zones Fret

Elles prennent le relais des Grands Axes pour la distribution des wagons dans leur périmètre géographique. Véritables entités de production ferroviaire de proximité, elles disposent de leurs propres moyens : une équipe dédiée, un parc de locomotives identifié et des sillons (créneaux horaires) réservés ne pouvant être empruntés par un train de voyageurs.

■ Les Délégations Commerciales Fret

Au nombre de 7 sur le territoire national, chacune d'entre elles pilote les agences commerciales de leur périmètre géographique. Leur mission est de commercialiser la gamme d'offres de Fret SNCF.

■ Les Représentations Régionales Fret

Directement rattaché au Directeur de Région SNCF, garant de la sécurité des transports et investi des grands projets de développement d'infrastructures, le Représentant Régional Fret est l'interlocuteur des différentes institutions.

■ RESA Fret

Système de réservation qui permet au client de Fret SNCF de réserver une place wagon dans un train programmé. Résa Fret rend possible un engagement et une maîtrise du service promis ainsi qu'une information et un suivi des acheminements.

RHÔNE SAÔNE CONTENEURS PILOTE DU TRANSPORT ALTERNATIF ROUTE-FLEUVE

Par Philippe WOEHREL, Directeur
Général de Rhône-Saône Conteneurs.

Dans un contexte général de pré - saturation des infrastructures, de temps perdu, d'usure des hommes, de dégradation de l'environnement, de gaspillage d'énergie, en un mot d'anti-économie, la compagnie maritime CMA-CGM et la Fosséenne de Transports, entreprise de transport routier spécialisée dans le transport de conteneurs, après avoir pris en compte tous les paramètres techniques et économiques, ont décidé, fin 2001 de créer la filiale **Rhône Saône Conteneurs** pour transférer un important trafic routier de conteneurs sur le Rhône entre Fos-sur-Mer et Chalon-sur-Saône.

Ceci constitue à coup sûr une expérience pilote d'alternative écolo-économique efficace face à l'engorgement de l'axe Rhône-saône par la vallée du Rhône.

La réussite de cet engagement volontaire se traduit par une activité en accroissement régulier depuis l'ouverture de la ligne et s'appuie sur la mise en œuvre d'une organisation et d'un matériel adapté.

1 - L'organisation :

■ La consistance des services :

Jusqu'à la fin du mois d'avril 2004, la desserte des ports de Fos, Lyon, Mâcon et Chalon était bi-hebdomadaire, à date fixe, assurée tant à l'export (Chalon-sur-Saône - Fos) qu'à l'import (Fos - Chalon-sur-Saône). Depuis le mois de mai 2004, Rhône Saône Conteneurs a augmenté la cadence de ses services à quatre départs hebdomadaires, à l'export et à l'import. On a ainsi des départs de Lyon le lundi, mardi, jeudi et vendredi et des départs de Fos le lundi, mercredi, jeudi et samedi.

La durée du trajet est de 30 heures.

■ Les prestations :

Outre le transport fluvial proprement dit, RSC assure également les trajets de pré et post acheminement terrestres routiers grâce à une flotte de poids-lourds qui réalise le transport door-to-door dans un rayon de 300 km à partir du port (à raison de 120 à 130 touchers par jour dans la région lyonnaise), ce qui en fait le plus gros transporteur routier de la région Rhône Alpes.

Ainsi, à partir du port de Lyon, les volumes transportés par route atteignent 75% et 25% vers la Bourgogne, Mâcon, Chalon-sur-Saône, en attendant l'équipement définitif du port de Pagny dans le courant de l'hiver 2004.

CMA-CGM assure en outre, de façon complémentaire à sa principale activité, un service complet de transport terrestre (trains, camions ou barges) grâce à sa filiale Rail Link

(voir Journal des transports n° 52, décembre 2003). C'est ainsi qu' en 2002, des navettes ferroviaires ont été mises en place entre Le Havre, le Nord de l'Europe et Marseille.

2 - Matériel et technique :

La flotte fluviale de Rhône Saône Conteneurs se compose actuellement de « pousseurs » et de 4 barges de 80m de long, 11,5m de large, pouvant contenir 132 EVP sur 3 hauteurs.

Ces barges sont propulsées par un pousseur immédiatement utilisable dès qu'une barge est chargée, permettant un gain de temps considérable.

Ces barges sont en outre équipées de citernes à ballast amovibles qui permettent de pallier les limitations conjoncturelles ou réglementaires de tirant d'air et d'eau sur l'axe Rhône-Saône.

En raison de la capacité des écluses sur le Rhône, la capacité maximale d'un convoi est de 264 EVP (2 X 132). La capacité hebdomadaire de la flotte est de 1320 EVP, soit 660 EVP par semaine dans chaque sens.

Dans le cas de demandes supplémentaires, RSC peut développer un spot supplémentaire.

3 - Le trafic :

En 2003, Rhône Saône Conteneurs a transporté 33 000 EVP.

Fin juillet 2004, le trafic s'élevait à 26 000 EVP.

Les prévisions pour fin 2004 peuvent s'estimer à 45 000 EVP.

4 - Les atouts :

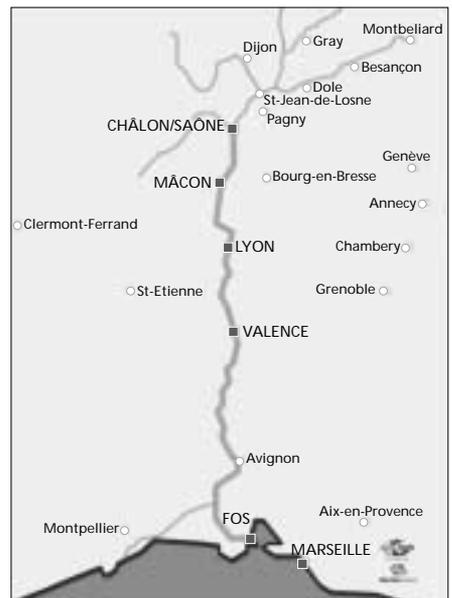
Un coût inférieur à celui du transport routier, une régularité et une fiabilité éprouvées assurent à Rhône Saône Conteneurs la clientèle de grands chargeurs tels que DANONE, AUCHAN, CONFORAMA, CARREFOUR, RHODIA, GIF, MICHELIN, ainsi que des transitaires comme GEODIS, PANALPINA, DANZAS et également des compagnies maritimes : MSC, MAESK, CMA.

5 - Les perspectives :

Les perspectives s'annoncent favorables en ce qui concerne le transport proprement dit et meilleures encore si l'on considère l'impact à terme d'une part du contrat de progrès fluvial conclu entre le PAM, VNF et la CNR qui améliore considérablement la communication et a permis d'ouvrir des fenêtres dans les ports et de renforcer le concept de ligne fluviale régulière.

D'autre part, le projet FOS XXL, en accroissant la capacité d'accueil portuaire offre également de bonnes perspectives de développement sur l'axe Rhône-Saône.

Fort de cette expérience Rhodanienne, Rhône Saône Conteneurs ouvrira, à l'automne 2005, un service similaire sur la Seine, de fréquence quadrihebdomadaire, entre le port du Havre et Paris.





Les débats publics :

Par Christophe GLORIAN
CRCI PACAC

LGV Côte d'Azur :

La Commission Nationale du Débat Public, saisie par RFF, a décidé d'organiser un débat public sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse vers Nice. Celui-ci démarrera à la fin de l'année et durera 4 mois. Pour étayer le débat, RFF a commandité une série d'études techniques complémentaires qui seront rendues publiques en amont du débat. Les acteurs régionaux pourront faire également des contributions sur l'intérêt de ce projet, et celles-ci, en fonction de leur pertinence seront reprises par la Commission Particulière du Débat Public pour établir des cahiers d'acteurs.

Un des enjeux de ce projet s'inscrit dans l'amélioration et la vélocité des déplacements intra régionaux, raccordant du même coup la moitié Est de la région au réseau LGV existant.

Un autre enjeu fondamental est de ne pas obérer le choix stratégique d'orienter le développement de la région au sein d'un Arc méditerranéen, pôle économique d'équilibre à l'échelle de l'Europe, en permettant la réalisation d'une liaison Barcelone-Gênes à grande vitesse.

Sans oublier l'enjeu environnemental qui consistera à intégrer et à faire coexister cette nouvelle infrastructure avec la richesse patrimoniale et paysagère. Cet équipement devrait contribuer à renforcer le mode ferroviaire à la fois pour les voyageurs et les marchandises, notamment si le projet intègre une dimension d'interconnexions avec d'autres modes, entre autre avec le transport aérien.

Pour terminer, un enjeu temporel, ce tronçon LGV a déjà été repoussé il y a 20 ans par manque de consensus des acteurs régionaux. Aujourd'hui, dans le meilleur déroulement des procédures légales, la LGV sera inaugurée vers ...2017 ! Au niveau régional, le message doit être fort et unidirectionnel pour rendre incontournable et prioritaire ce projet, notamment au niveau de l'Etat, et mobiliser les financements nécessaires.

Liaison Grenoble Sisteron :

La Commission Nationale du Débat Public, saisie par le Ministre de l'Équipement et des Transports, a décidé d'organiser un débat public sur le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron (A51). Celui-ci devrait démarrer en début d'année 2005.

Cette décision est le dernier rebondissement en date (la CNDP a d'abord émis un avis négatif) d'une série de positions et de revirements, au plus haut niveau de l'Etat comme sur le terrain, concernant le passage à l'Est de Gap ou à l'Ouest par le Col de la Croix Haute et cela depuis plus de 20 ans.

Cette opposition s'est dernièrement matérialisée autour de deux documents de référence nationale : les Schémas multimodaux de Services Collectifs de transport de 2001 et le document du CIADT du 18 décembre 2003 et qui sont aujourd'hui en contradiction. Cette concertation devrait permettre d'orienter la mise en cohérence des documents de planification.

Cette question « Est-Ouest » semble même avoir relégué au second plan les enjeux fondamentaux de cette liaison. Ce projet représente le tronçon central d'une liaison européenne Genève-Marseille. Il fait partie aussi des axes dits « alternatifs » au couloir rhodanien permettant de soustraire une partie des flux de circulation de véhicules légers. De plus, après avoir créé un axe de communication rapide et sûre dans le Val de Durance jusqu'à la périphérie de Gap, la poursuite de l'autoroute jusqu'à la Bâtie Neuve contribuerait à améliorer les relations entre la région et la province de Turin par Briançon et le Montgenèvre.

Aujourd'hui le projet est bloqué par des hésitations et revirements politiques, bien que le tronçon La Saulce-La Bâtie Neuve de 23 kilomètres se trouve dans les deux hypothèses. La crainte autour de ce débat public est de voir à nouveau se cristalliser cette opposition « Est-Ouest » pouvant remettre en cause le projet en lui-même.

Ce débat permettra-t-il de débloquent une situation qui ne trouve pas d'issue depuis plusieurs décennies ? Pour que ce débat puisse être utile à la prise de décision, il est important, pour la bonne compréhension des problématiques, d'avoir tous les référents techniques notamment sur l'impact environnemental, les contraintes géomorphologiques, mais également les intérêts pour le développement économique local et la consolidation d'un pôle économique européen sur l'arc méditerranéen.

L'innovation et la place de la région dans l'Europe doivent être « les moteurs » de ce débat afin que, quelque soient les conclusions, le territoire régional progresse.



Desserte ferroviaire de l'aéroport Marseille-Provence : un enjeu stratégique pour le rayonnement européen de la Métropole

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

1 - Les orientations et directives officielles

Les orientations des politiques des transports européenne et nationale insistent fortement sur le développement de la complémentarité rail/air et sur l'interconnexion entre les réseaux.

■ Orientations européennes

Le **Livre Blanc** sur la politique européenne des transports de septembre 2001 souligne que « Les connexions ferroviaires (lignes à grande vitesse, lignes conventionnelles ou dessertes urbaines) aux aéroports permettent de développer la complémentarité rail/air. En particulier, les interconnexions ferroviaires entre les lignes à grande vitesse et les principaux aéroports de dimension internationale devraient permettre d'optimiser la capacité du réseau d'aéroports et du réseau ferroviaire. »

■ Orientations nationales françaises

Dans les **Schémas de services collectifs** adoptés par décret 2002-560 en avril 2002 il est inscrit que « Les principaux aéroports régionaux seront développés avec (...) le renforcement de la desserte terrestre de ces aéroports, en priorité par les transports collectifs ainsi que le développement de l'intermodalité entre le TGV et l'avion pour favoriser le pré ou post acheminement. »

La **Datar** dans son étude prospective « La France en Europe: quelle ambition pour la politique des transports? » (avril 2003), préconise notamment « l'amélioration des dessertes terrestres de l'aéroport pour en augmenter la zone de chalandise, à toutes les échelles, locales avec des dessertes en transport collectif vers les centres urbains, régionales et interrégionales, en saisissant les opportunités offertes par la conjonction avec des dessertes TGV et TER efficaces. »

A l'issue du **CIADT du 18 décembre 2003** le Gouvernement a décidé « qu'un effort tout particulier doit en outre être fait en faveur des principaux aéroports régionaux, afin d'améliorer leur interconnexion avec les réseaux ferrés et développer une offre de service diversifiée. »

Le **Rapport du député Favennec** sur la politique aéroportuaire française (juillet 2003) insiste sur l'intérêt des connexions entre les réseaux et sur l'importance de l'intermodalité en soulignant que « L'intermodalité avec le rail doit permettre des gains importants en termes de capacité en transformant la concurrence entre le train et l'avion par une complémentarité entre ces deux modes pour des connexions entre métropoles qui sont assurées par des trains à grande vitesse.

Le développement de services ferroviaires à grande vitesse pour le fret doit être une priorité dans les années à venir ».

La **Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône** (Version 4 - juillet 2004) dans la partie consacrée aux orientations pour le système aéroportuaire indique que l'amélioration de la qualité du service rendu implique « d'améliorer les accès terrestres à l'aéroport de Marseille-Provence, notamment par la mise en place de systèmes de transport collectif depuis les pôles principaux de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Marseille, Aix et Etang de Berre, et intégrant les conditions d'un accès TGV. »

2 - L'objectif de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence : réaliser un équipement qui réponde strictement aux directives officielles .

Pour la CCI Marseille Provence la desserte directe de l'aérogare par le réseau TER et TCSP, sans rupture supplémentaire de charge pour les voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite (PMR), en respectant les priorités et l'échéancier définis par le CIADT du 18 décembre 2003, en convergence avec les directives européennes est un objectif prioritaire.

Le concept de la gare ferroviaire intégrée à l'aéroport doit permettre également l'accès direct des TGV, avec une attention particulière pour le transport de fret rapide, notamment la messagerie express, conformément aux directives européennes et aux recommandations du rapport Favennec.

Dans une étude datée de mai 2002, la Direction Régionale de l'Équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur propose quatre variantes:

- Variantes 1 & 2 : avec gare ferroviaire intégrée à l'aérogare, desservie par une voie créée en dérivation à partir de la voie ferrée PLM actuelle (variantes V1 et V2):
 - variante V1 : la dérivation est complète et permet l'accès en ligne à partir du nord (Aix, Istres, Arles) et du sud (Marseille);
 - variante V2 : la dérivation est en épi et ne permet l'accès qu'en venant du sud (Marseille), la gare étant un point de rebroussement (cul-de-sac);
- Variantes 3 & 4 : sans gare ferroviaire intégrée à l'aérogare, avec une halte sur la voie ferrée PLM actuelle (variantes V3 et V4):
 - variante V3 : le trajet entre la halte et l'aérogare est effectué par moyens routiers;
 - variante V4 : le trajet entre la halte et l'aérogare est effectué par un équipement supplémentaire de type Orly-VAL.

Seule la variante V1 répond aux orientations européennes, nationales et locales (DTA 13) en permettant un accès direct à l'aérogare, sans rupture de charge supplémentaire pour l'utilisateur et le fret-express, tout en assurant la liaison vers toutes les agglomérations de la zone de chalandise potentielle. Pour tenir compte des recommandations du rapport Favennec, il convient d'étudier la faisabilité, sur la version V1, de deux haltes décalées, l'une pour les voyageurs, l'autre pour le fret-express.

3 - L'interconnexion entre les réseaux

■ Interconnexion avec le réseau de transports express régionaux (TER)

La desserte directe de l'aérogare par les TER constitue un des objectifs essentiels de cet équipement. L'accroissement de la zone de chalandise de l'aéroport concerne en effet prioritairement l'espace desservi par le réseau TER, y compris les futurs TER-GV en provenance de (ou allant vers) la Côte d'Azur via la nouvelle LGV.



Vers l'ouest (Arles, Istres et Salon) et le sud-est (Marseille), l'interconnexion de la desserte ferroviaire de l'aérogare avec le réseau ferré existant sera immédiate, grâce à la voie PLM.

■ Interconnexion avec le réseau de transports (TCSP) de la métropole Aix-Marseille

Vers Aix, la liaison entre l'aéroport et le centre ville d'Aix-en-Provence sera directe dès que la voie Rognac-Aix sera réouverte au trafic voyageurs, conformément au projet de PDU élaboré par les autorités aixoises.

Vers Marseille, la desserte des gares jusqu'à la gare Marseille-Saint Charles est immédiate par la voie PLM.

Ultérieurement, cette desserte TCSP de l'aéroport rend possible l'indispensable interconnexion avec le réseau TCSP de Marseille Provence Métropole, entre les voies ferrées du port et la ligne 2 du métro à la station Bougainville-Canet, pour réaliser la grande liaison RER nord-sud « Aéroport - Grand Luminy » desservant notamment Euroméditerranée, le terminal Croisières et les quartiers sud.

■ Interconnexion avec la LGV en direction de Montpellier et de Lyon

La LGV Méditerranée existante a été conçue de telle manière que les directives, européennes et nationales, sur l'interconnexion TGV-Aéroport ne peuvent pas être appliquées en faveur de l'aéroport Marseille-Provence.

Vers l'ouest, aucune interconnexion n'existe pour permettre la liaison de l'aéroport Marseille-Provence avec la LGV vers le Languedoc et la péninsule ibérique.

Vers le nord, la première interconnexion existante vers Lyon se situe à Valence. L'interconnexion de Bollène est purement technique non utilisable en exploitation courante.

Cette situation pénalise fortement le développement de certains secteurs d'activités, tel celui du positionnement du port de Marseille comme tête de ligne Croisières. Ces lacunes d'interconnexion, vers l'ouest et le nord, dans la conception du réseau peuvent être progressivement réduites:

- vers l'ouest, en direction de Montpellier, par le rétablissement de la continuité ferroviaire au droit d'Arles, restaurant ainsi le rôle stratégique de cette ville comme porte historique entre le Languedoc et la Provence, tout en accompagnant le développement de ce carrefour fluvio-ferroviaire.

- vers le nord, en direction de Lyon, par la réalisation ultérieure d'une interconnexion voie PLM-LGV au nord de l'aéroport, dans les secteurs où les voies PLM et LGV sont très proches, avec au moins deux solutions:

- soit un barreau ferroviaire entre Rognac et Roquefavour optimisant un retour rapide vers la LGV,

- soit une interconnexion au sud d'Avignon permettant de conserver en ligne, avant le raccordement, les gares TGV de Miramas et Arles.

■ Interconnexion avec la future LGV Provence-Côte d'Azur en direction de Nice

Pour les liaisons avec Toulon et la Côte d'Azur, la desserte de l'aéroport Marseille-Provence implique une interconnexion entre le réseau existant et la future LGV Côte d'Azur à hauteur d'Aubagne-Est.

Compte tenu de la structure du réseau ferré provençal, cette interconnexion Aubagne-Est est indispensable pour assurer la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, ainsi d'ailleurs que la desserte du Terminal Croisières sur le port, par les TER-GV venant de la Côte d'Azur et de l'Italie.

4- Un projet prioritaire pour l'appel à projet métropolitain

A l'issue du CIADT du 18 décembre 2003 le Gouvernement a lancé un appel à projet pour un contrat Etat-Métropole destiné à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen. Cet appel à projet a été officialisé depuis Marseille le 28 juin dernier par M. Frédéric de Saint-Sernin, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire. Un document élaboré par la DATAR précise les grandes lignes du diagnostic et les mesures que l'État entend prendre pour accompagner les métropoles qui le souhaiteraient, dans leur ambition européenne.

Cette stratégie s'appuie sur six vecteurs qualifiés « d'accélérateurs de rayonnement » parmi lesquels figure l'accessibilité des métropoles de niveau européen.

Sur ce point essentiel, le contenu est ainsi défini : « Le Gouvernement souhaite accélérer les études d'amélioration de la desserte ferroviaire régionale des grands aéroports existants. Les travaux d'infrastructures qui en découleront seront examinés de façon prioritaire dans le cadre des futurs contrats entre l'Etat et les régions. »

La CU Marseille Provence Métropole en association avec d'autres intercommunalités de l'aire urbaine de Marseille a décidé de s'inscrire dans cette démarche.

Le calendrier imposé par l'appel à projet sur le contrat Etat - Métropole implique le lancement des premières études au plus tôt. Le concept global devrait être disponible fin 2004 pour permettre de respecter les priorités retenues par le CIADT du 18 décembre 2003.

L'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

Par Camille de VARGAS, Délégué Régional à l'Emploi et à la Formation – AFT / IFTIM.

Au 1er Janvier 2003, les effectifs salariés de la branche Transport (au sens de la Convention collective nationale) en région PACA se chiffrent à 39 810 salariés, soit une augmentation de 3,6% (1 365 salariés) depuis le 01/01/2002 (évolution nationale + 2%).

La région PACA regroupe environ 7% des effectifs de la branche (563 377 salariés).

Sur 5 ans (1998/2002), l'augmentation des effectifs aura été de 7 350 salariés ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de plus de 1 470 salariés sur la période.

Les effectifs salariés se concentrent majoritairement dans le secteur du transport routier de marchandises avec près de 55% des effectifs régionaux (57% au plan national).

Evolution des effectifs par taille d'établissements :

Si l'on se réfère à la situation au 01/01/2002 on constate que :

- les établissements de 1 à 9 salariés ont vu leurs effectifs augmenter légèrement de +1,9%.
- les établissements de 10 à 49 salariés ont connu une augmentation de + 2,8%
- les effectifs des établissements de 50 salariés ont augmenté d'environ + 6,2%

Structure par âge des salariés :

- Plus de 36,1% des effectifs salariés se situent dans la tranche 18/35 ans; cette population représente plus de 14 370 personnes
- la tranche d'âge 36/50 ans regroupe 18 190 salariés (45,7% des effectifs)
- les plus de 50 ans représentent 7 245 personnes (18,2%)

Familles professionnelles :

Tous secteurs confondus, la part des emplois de conducteurs ne cesse de progresser : la moyenne régionale se situe à 63,7%

Dans le transport routier de marchandises, la proportion des conducteurs est de : 68,4%

En transport routier de voyageurs, les conducteurs représentent 76% des effectifs salariés.

En revanche chez les auxiliaires du transport, les emplois liés à l'exploitation sont les plus nombreux : 35% (contre 25% pour les emplois de conducteurs).

Représentativité des femmes dans la branche :

Tous secteurs d'activités confondus, les femmes représentent 17% des effectifs salariés.

- Dans les transports sanitaires, la population féminine totalise près de 31% des effectifs.
- Dans le secteur d'activité des « auxiliaires du transport » les femmes représentent 29% des effectifs.
- Dans le transport routier de voyageurs la proportion est de 17,5%

Embauches :

Sur les 7 900 embauches enregistrées en 2002, le secteur du transport routier de marchandises a concentré plus de la moitié de celles-ci.

Par ailleurs, 77% des embauches concernent des emplois de conducteurs

Formation :

On a noté en 2002 une diminution des contrats de qualification : 325 dont 105 « contrats adultes » (contre 358 pour l'année 2001, dont 71 « contrats adultes »).

60% de ces contrats concernent des recrutements de conducteurs routiers.

Les formations « FIMO » continuent d'augmenter :

- Année 2001 : 1 176 attestations délivrées
- Année 2002 : 1 784 attestations délivrées
- Année 2003 : 1 973 attestations délivrées

Les formations « FCOS » voient leurs volumes augmenter :

- Année 2001 : 3 707 attestations délivrées
- Année 2002 : 2 322 attestations délivrées
- Année 2003 : 3 971 attestations délivrées



L'inaptitude médicale du salarié

Par Jean-Louis SAMUEL
ITT / DRTT Marseille

Le code du travail ne donne aucune définition de la notion d'aptitude médicale du salarié, dont l'appréciation relève du seul médecin du travail. A charge pour le praticien d'estimer si l'état de santé du salarié (actuel ou sa possible évolution) reste compatible avec l'emploi occupé mais aussi avec les conditions d'exercice du métier au sein d'entités de travail dont le médecin a généralement la connaissance.

La délivrance d'un avis d'inaptitude médicale par la médecine du travail – décision non dénuée de conséquences pour le salarié – est l'aboutissement d'une procédure spécifique prévue par le code du travail et dont les implications pour l'employeur doivent être examinées avec sérieux sous peine d'en-courir des possibles sanctions civiles.

A quel moment le médecin du travail détermine-t-il l'inaptitude du salarié ?

- lors de l'examen d'embauche
- lors des visites périodiques
- lors des visites de reprises après un arrêt pour accident du travail supérieur à 8 jours, maladie supérieur à 21 jours, maladie professionnelle (sans durée minimum), congé de maternité

Selon quelle procédure ?

L'article R 245-51-1 du code du travail dispose que l'inaptitude médicale du salarié à son poste de travail ne peut être prononcée par le médecin du travail qu'à l'issue de deux examens médicaux espacés de deux semaines et d'une étude du poste de travail.

Il existe toutefois une exception à l'obligation du double examen médical en cas danger immédiat (mentionné sur l'avis d'inaptitude), pour la santé ou la sécurité du salarié ou celles des tiers où une seule visite suffit alors.

Au cours de cette procédure, comme dans le cadre général de ses missions, le médecin du travail est habilité à « proposer des mesures individuelles telles que mutation ou transformation de poste » (art. L 241-10-1 du code du travail).

Son avis s'impose aux parties dont l'unique recours est, conformément à l'article L 241-10-1 du code du travail, de saisir l'autorité administrative.

L'employeur doit rechercher un reclassement

L'obligation de rechercher un reclassement s'exerce non seulement au sein de l'entreprise employant le salarié mais aussi dans le groupe dont elle fait partie.

L'employeur du salarié inapte doit en vue de rechercher un reclassement prendre en considération les propositions du médecin du travail, voire les solliciter si aucune ne figure sur l'avis médical. Cette demande doit être réalisée même dans le cas où le salarié est déclaré inapte à tous postes dans l'entreprise.

Si l'inaptitude médicale du salarié est consécutive à un accident du travail ou une maladie professionnelle, les délégués du personnel doivent être consultés par l'employeur, celui-ci ne pouvant se prévaloir de l'absence d'institution représentative consécutive à une carence de sa part.

Dans tous les cas, l'employeur devra soit proposer au salarié les postes compatibles avec son nouvel état de santé – au besoin en sollicitant l'avis du médecin du travail – soit lui préciser par écrit les motifs s'opposant à ce qu'il soit donné suite aux propositions du médecin du travail (articles L 241-10-1 et L 122-32-5 du code du travail)

Cas où le reclassement est possible

Le salarié peut accepter ou refuser les propositions de reclassement, son seul refus (s'il n'est pas abusif) ne pouvant constituer – sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux – un motif de licenciement.

Il conviendra également, lors de proposition, de s'attacher aux dispositions des articles L 122-32-5 et L 122-24-4 du code du travail précisant, s'agissant du reclassement, qu'il doit être réalisé dans un emploi adapté aux capacités du salarié et aussi comparable que possible au précédent, sans modifications du contrat du travail.

Si le salarié (quelle que soit l'origine du handicap) est reconnu travailleur handicapé par la COTOREP (Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel) des aides pourront être accordées à l'entreprise reclassant un travailleur devenu inapte pour (la liste n'est pas exhaustive) :

- l'aménagement des postes de travail – y compris l'équipement individuel nécessaire au travailleur handicapé pour occuper ces postes - et des accès aux lieux de travail.
- l'aménagement des postes de travail ayant pour objet de les adapter aux nouvelles technologies pour l'utilisation d'équipement de haute technicité permettant de compenser un handicap
- de la formation

Ces aides sont à demander – préalablement à toute action – auprès de la délégation régionale de l'AGEFIPH (Association de gestion du fonds d'insertion pour les personnes handicapées dont dépend l'entreprise (www.agefiph.asso.fr)).

Cas du salarié ni reclassé, ni licencié

Les articles L 122-35-5 et L 122-24-4 du code du travail disposent qu'à l'issue du délai d'un mois à compter de la seconde visite médicale, l'employeur qui n'a ni reclassé ni licencié le salarié devra reprendre le paiement du salaire.

Les conséquences du licenciement pour inaptitude

Les effets différents selon que l'origine de l'inaptitude est d'origine professionnelle ou non.

	Origine consécutive à accident du travail maladie professionnelle	Origine non professionnelle
Préavis	Payé même si non effectué	Non payé si non effectué sauf dispositions conventionnelles plus favorables
Indemnité de licenciement (impossibilité de reclassement)	Indemnité légale doublée ou indemnité conventionnelle si plus favorable	Légale ou conventionnelle

Nb : la durée du préavis de licenciement est doublée pour certaines catégories de travailleurs handicapés sans toutefois pouvoir dépasser trois mois (art L 323-7 du Code du travail)

Cas particuliers

- La reconnaissance de l'**invalidité** du salarié par la CPAM ne se substitue pas à l'avis d'inaptitude par le médecin du travail, les deux notions étant en effet distinctes. Ainsi l'employeur du salarié « invalide » devra – à l'issue de la période de suspension du contrat de travail – lui faire passer une visite auprès du médecin du travail qui décidera le cas échéant de le reconnaître inapte en respectant la procédure décrite.
- Les salariés protégés (candidats aux élections, membres et anciens membres DP – CE, CHSCT, représentant syndical, délégué syndical, conseiller du salarié et conseiller prud'hommes ...) reconnus inaptes et ne pouvant être reclassés doivent faire l'objet – le cas échéant - de la procédure spéciale de licenciement (entretien préalable, consultation selon le cas du comité d'entreprise et demande d'autorisation à l'inspecteur du travail).
- Cas particulier de certains personnels roulants des entreprises de transports : versement selon conditions d'un revenu de remplacement aux salariés devenus inaptes à la conduite âgés d'au moins 50 ans (48 ans si extension des accords modifiant la couverture du « risque inaptitude à la conduite ») par l'IPRIAC (régime de prévoyance) – sis : 174 rue de Charonne 75128 PARIS CEDEX 11 Tél. : 04 44 64 36 00)



ANPE – Une idée simple : mettre au service des usagers des informations organisées sur le marché du travail – 168 fiches

Par Danielle SIGAUD – ANPE

Objectif :

Aider les demandeurs d'emploi par une meilleure connaissance des entreprises qui recrutent et des métiers porteurs en PACA.

Mettre à disposition des informations pour certains secteurs d'activité par bassin d'emploi, département et région en utilisant des fiches et le serveur internet anpe.fr.

La solution mise en place :

Un travail d'étude et de synthèse a permis à Danielle SIGAUD du service Gestion Prévisionnelle, la réalisation de fiches papier avec une extension sur Internet anpe.fr.
Donc création de :

- 7 fiches professionnelles pour les principaux secteurs d'activité en tension : hôtellerie/restauration, bâtiment, commerces, agriculture, transports, santé, industrie
- et 1 fiche « tous secteurs »

Ces 8 fiches reprennent des informations générales dont le public à besoin en termes de connaissance du marché du travail – vie économique, tendances....

Elles aident aussi à l'appropriation au niveau local de certains éléments permettant une meilleure analyse qui peuvent faciliter un meilleur ciblage des plans d'action par les équipes professionnelles.

Ces 8 fiches sont déclinées en entonnoir : région, département et bassins d'emploi. Cette déclinaison du plus grand vers le plus petit territoire permet de mettre en évidence d'éventuelles spécificités, notamment en

comparant le bassin aux niveaux géographiques du département et de la région. La totalité représente 168 fiches.

Résultats

Délivrance d'informations sur le marché du travail en libre-service (zone d'auto-documentation) au travers d'un support facile et agréable (fiches + mise en ligne sur anpe.fr/paca)

Gains de temps au moment de l'entretien professionnel ou lors des entretiens programmés.

Clignotant

Il faut bien veiller à ce que la lecture soit riche mais facile et lisible

Il paraît déterminant de continuer à faire inter-agir les agents, les dales, les DDA avant la mise à jour annuelle. Le produit doit continuer à s'améliorer.

Outils d'accompagnement :

- 1 affiche A3 « besoin d'en savoir plus sur le marché local ? »

- 1 affiche A3 « 3 outils pour aider les demandeurs d'emploi dans leur recherche »

Création de cartes de bassin d'emploi pour aider les agents à visualiser leur bassin d'emploi (ses limites et son positionnement dans PACA) et permettre au public de situer une commune au sein d'un bassin ou d'évaluer une distance entre deux communes.

Contact

Communication
Laurence Rimbault – DRA PACA

Gestion prévisionnelle
Danielle SIGAUD – 04 91 29 05 47





Réunion « Actualités des Transports dans la région PACA »

Le 23 juin a réuni, invités dans l'enceinte de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, un débat thématique de l'ORT orientée vers les thèmes qui préoccupent actuellement les transports dans notre région et plus particulièrement les transports routiers de marchandises.

En effet, un certain nombre de questions se posent actuellement de façon aiguë pour les transporteurs de PACA .

Les questions abordées ont été, d'une part les perspectives de l'élargissement de l'Union Européenne aux nouveaux entrants, avec de nombreuses interrogations touchant aux parts de marché du Pavillon français et au cabotage routier ; ces points ont été abordés par Madame Nicole LHOMME de

la Direction des Transports Terrestres, notamment au niveau de l'évolution des réglementations, tandis que M. Alexis GIRET, du Comité National Routier, déclinait l'impact de ce contexte nouveau du point de vue technique, notamment sur la gestion interne des entreprises, par exemple les disparités entre temps de travail et rémunérations selon les pays qui sont déjà entrés dans l'U.E.

Une deuxième partie était consacrée à des questions plus ponctuelles mais non moins importantes: M. MEYRONIN exposait pour la Capitainerie du Port Autonome de Marseille, dans le cadre de la réglementation en vigueur (IMDG notamment) d'un arrêté préfectoral en cours d'élaboration en ce qui concerne le transport et la maintenance des matières dangereuses dans

le domaine portuaire, question très importante dans le cadre des réflexions actuelles sur le TMD en PACA (voir le site du SPPPI). Enfin, M. Yves LEME, Chef du Service Régulation et Contrôle des Transports de la DRE PACA et M. Jacques DE PERETTI, Coordonnateur du Service RCT, ont exposé, cartographie à l'appui, les zones susceptibles d'être délimitées pour les pré et post acheminement de marchandises portuaires par des arrêtés préfectoraux en cours de rédaction, conformément au décret du 7 janvier 2004 relatif au PTR des véhicules terrestres à moteur desservant les ports maritimes .

Les communications faites au cours de cette séance sont consultables sur le site de l'ORT : www.ort-paca.fr

L'ORT membre du Club Provence Logistique

La réunion des membres du Bureau a décidé de répondre favorablement à l'invitation lancée par le Président Jacques TRUAU à Jean-Louis AMATO pour que l'ORT rejoigne le Club Provence Logistique en tant que membre associé.

Le Club Provence Logistique a été créé à l'initiative des Chambres de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence et du Pays d'Arles, du SAN Ouest Provence et de Provence Promotion et poursuit notamment les objectifs suivants :

- favoriser les échanges entre les prestataires logistiques, les industriels, les distributeurs,

les aménageurs et les gestionnaires d'équipements logistiques, les acteurs publics ;

- formuler des propositions pour le développement des activités logistiques ;
- promouvoir le pôle logistique Marseille-Provence en valorisant le savoir-faire des entreprises, la qualité des infrastructures et des équipements pour favoriser les implantations d'activités logistiques.

Les travaux du Club Provence Logistique s'organisent dans le cadre de trois commissions :

- Promotion-Prospection-Communication
- Emploi-Formation

- Veille.

Le Club Provence- Logistique communique de deux façons :

- par une Lettre semestrielle
- et par un site internet : www.provence-logistics.com

Nous nous réjouissons donc particulièrement d'apporter l'expertise des membres de l'ORT dans les champs d'action du Club Provence Logistique dans le cadre d'un intérêt réciproque pour les deux organisations .

Synthèses : La lettre des études de la Direction Régionale de l'Équipement

La lettre des études de la Direction Régionale de l'Équipement, est une très intéressante plaquette dont le titre se passe d'explications et dont le premier numéro daté de septembre 2004.

Le sommaire comprend pour ce numéro une étude prospective sur : **Les déplacements**

liés au tourisme en PACA ; ITER, une étude régionale pour un projet mondial ; La Logistique de la Grande Distribution ; La Stratégie foncière en région PACA ; Les trafics routiers en région PACA.

La DRE diffusera donc désormais régulièrement par ce canal les résultats des études et

des réflexions qu'elle conduit dans les domaines de l'aménagement, de l'activité économique, du logement et des transports.

Chaque article trouve son écho sous forme de développement sur le site internet de la DRE : www.paca.equipement.gouv.fr



TLF Méditerranée : La famille des entreprises de transport et de logistique s'agrandit

La Société C.S.L « Centre de Services Logistiques » emploie 25 salariés dont 17 conducteurs et assure la logistique de la société GEMPLUS – leader mondial de la carte à puce.

Cette adhésion porte à 758 le nombre d'adhérents à TLF Méditerranée.

Carnet

« Un nouveau président pour la FNTV 13 »

Les entreprises de transport routier de voyageurs du département des Bouches du Rhône, réunies en Assemblée Générale le 21 juin dernier ont décidé à l'unanimité de confier la présidence de la FNTV 13 (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) à Monsieur Michel PICCA.

Ces mêmes entreprises ont rendu un vibrant hommage à Monsieur Jean Pierre SABARDU, Président sortant de la FNTV 13 et figure incontournable de la Profession dans notre département.

Le Bureau de la FNTV 13 comprend désormais :

- **Président** : Monsieur Michel PICCA (Autocars SABARDU),
- **Président d'honneur** : Monsieur Jean-Pierre SABARDU (Autocars SABARDU),
- **Président Délégué** : Madame Bernadette GASCARD (Société des Autocars de Provence),
- **Vice Présidents** : Messieurs Pierre REBOUD (RDT 13), Vincent AUBERT (Sud Cars), Bernard CURNIER (Compagnie des Autocars de Provence),
- **Secrétaire Général** : Monsieur Olivier DALESME (Société des Cars et Autobus de Cassis),

- **Secrétaire Général Adjoint** : Monsieur Frédéric RABIER (Kéolis, Ceyte Tourisme Méditerranée),
- **Trésorier** : Monsieur Jean-Pierre BREMOND (Autocars BREMOND),
- **Trésorier Adjoint** : Madame Christine BOUQUET (Autocars BURLE).

Le secrétariat général et administratif de la FNTV 13 est confié à Monsieur Laurent BENVENUTI, également Délégué Régional de la FNTV.

C'est donc sur des bases nouvelles et avec une volonté affichée de partenariat que la FNTV 13 s'emploiera à défendre et représenter les intérêts du transport routier de voyageurs.

De nombreux dossiers attendent, en effet, le Président de la FNTV 13 et son équipe : mise en application de l'Accord Social du 18 avril 2002, partenariat avec les Autorités Organisatrices de Transport, intercommunalité, difficultés de recrutement et formation, tourisme par autocar, réforme de la loi de 1992 sur l'organisation des voyages...

Pour rappel, le transport routier de voyageurs représente, dans le département des Bouches du Rhône, 58 établissements qui emploient 1 697 salariés et mettent en œuvre une flotte d'un millier d'autocars.



Pour en savoir plus, allez sur le site internet de l'ORT PACA :

www.ort-paca.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
régionale
de l'Équipement
Provence-Alpes
Côte d'Azur

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 : **Jean-Louis AMATO**, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72