

Le journal des transports

Décembre 2004

éditorial

Il y a de toute évidence une contradiction entre la morosité conjoncturelle et les perspectives de développement à moyen et long terme dans notre région .

L'environnement conjoncturel a surtout été marqué par les hausses du prix du gazole et des matières premières en général., les restructurations industrielles et une croissance faible. Dans un tel contexte, les redéfinitions stratégiques de certains opérateurs, le durcissement de la concurrence, ses disparités nationales et européennes ont pesé de manière négative sur la rentabilité du secteur en 2004. En matière de concurrence, c'est l'harmonisation laborieuse des réglementations fiscales et sociales européennes qui soulèvent le plus d'inquiétude chez tous les acteurs du transport, en particulier du transport routier .

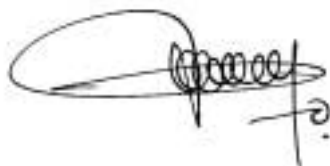
Par contre l'horizon semble plus favorable avec la dynamique de réactivation économique engagée depuis quelques années en PACA. Une réactivation soutenue par de grands projets essentiels pour l'avenir de la région : Fos XXL, LGV Côte d'Azur, liaison Grenoble-Sisteron, ou bien des réflexions en cours sur les circulations ou les alternatives multimodales dans la vallée du Rhône, autoroute ferroviaire, cabotage maritime .

Dans une période de transition de la construction européenne, il est sans doute plus que jamais nécessaire d'être attentif aux évolutions économiques et donc de renforcer notre travail d'observation.

L'ORT PACA qui fêtera ses 10 ans d'existence trouvera dans cette nouvelle année 2005 l'occasion de démontrer une nouvelle fois sa légitimité en tant que lieu de concertation et pôle de référence en matière d'informations. L'observation économique des transports en PACA et la concertation sont les deux vocations fondamentales de notre observatoire .

Je souhaite donc que nos lecteurs et les membres de notre association trouvent en 2005 de nouvelles raisons de contribuer au travail de l'observatoire et je leur formule, ainsi que toute l'équipe , mes vœux les meilleurs pour cette nouvelle année.

Le Président
Jean-Louis AMATO



55
numéro

Sommaire

P. 2/5 : POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Opération vérité sur la capacité financière des entreprises de transport public de marchandises
- Résultats de l'examen d'attestation de capacité du 6 octobre 2004.
- Intercommunalité : L'article 35 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales
- La modernisation sociale, une ambition partagée ?

P. 6/8 : MODE FLUVIAL

- Le contrat de progrès fluvial : qu'en est-il deux ans plus tard ?
- Bassin Rhône-Saône : le fluvio-maritime un mode de transport méconnu ?

P. 9/10 : TRANSPORT COMBINÉ

- Novatrans : Le transport routier autrement

P. 11/13 : EMPLOI FORMATION

- Pour mieux se préparer aux métiers de la Conduite Poids Lourds
- Les équipes professionnelles ANPE - Transport en PACA
- L'union fait la force des recrutements dans le transport-logistique

P. 14/15 : BREVES

- Communiqué de presse du 15/09/04
- Présentation de l'AUTF

P. 16 : CARNET



Opération vérité sur la capacité financière des entreprises de transport public de marchandises

effectuée par le service Régulation Contrôle Transport de la DRE PACA

Par Sylvie LOTFI, responsable Registres et Autorisations du Service Régulation et Contrôle des Transports, DRE PACA

Les entreprises ont depuis la parution du décret du 31 août 1999 l'obligation annuelle de produire dans les 3 mois qui suivent la clôture de leur exercice comptable une déclaration sur leur capacité financière. (CERFA 11415)

Un bilan fin mai 2004 de la production de ces déclarations montrait que plus de 73 % des entreprises n'avaient pas produit cette déclaration dans les délais réglementaires. Il était clair que les entreprises de notre région avaient perdu de vue cette formalité. Pour y remédier une lettre circulaire (3 000 courriers) leur a donc été adressée fin juin.

Mi juillet 750 déclarations étaient retournées, mais aussi 200 lettres d'entreprises avec la mention NPAI. Début août, 1 045 déclarations étaient enregistrées.

Fin septembre 1 588 entreprises n'avaient toujours pas produit leur déclaration, soit 42 % du registre marchandises qui dénombreait 3 753 inscriptions. Mais à cette même date aussi on décomptait 402 lettres NPAI.

Fin novembre sur ces 402 NPAI : 321 entreprises qui n'avaient plus d'autorisations de transport valides depuis plus d'une année au moins étaient radiées.

La liste de ces entreprises a été communiquée au greffe des tribunaux de commerce avec demande de radiation des activités transport réglementées. Pour les 81 restantes, des demandes de renseignements complémentaires sont en cours auprès d'autres administrations. Il a été demandé aussi au greffe de ne radier les entreprises qu'avec l'accord préalable du service RCT.

Le bilan ci dessous établi fin septembre fait état de la situation des entreprises au regard de la capacité financière.

Fin octobre 70 % des entreprises avaient une déclaration de capacité financière conforme au regard du délai de production. L'exploitation des 30 % est en cours et une opération vérité sur la capacité financière sera reconduite en 2005.

| | |
|--|--------------|
| Nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs et des loueurs | 3 753 |
| 1- Vérification de la condition de capacité financière | |
| Nombre de fiches de calculs reçues | 2 165 |
| Nombre d'entreprises qui remplissent la condition sans garantie | 1 906 |
| Nombre d'entreprises qui remplissent la condition avec garantie | 22 |
| Nombre d'entreprises qui ne remplissent pas la condition | 237 |
| Dont nombre d'entreprises qui ont des capitaux négatifs | 81 |
| 2-Résultat du traitement des dossiers | |
| Nombre d'entreprises auxquelles il a été accordé un délai par le service | |
| De 3 mois | 5 |
| De 12 mois | 15 |



Résultats de l'examen d'attestation de capacité du 6 octobre 2004.

Par Annette THOREAU, Responsable
équipe Formation Examens de
la DRE PACA

L'examen d'attestation de capacité professionnelle s'est déroulé le 6 octobre 2004. Pour cette session 3 centres d'examen ont été mis en place : Un centre pour les candidats de la Réunion à Saint-Denis. Pour les candidats de la région Corse à Ajaccio et pour ceux de PACA et de Languedoc-Roussillon à Marseille. De l'avis même des candidats, recueilli le jour des épreuves cette session ne présentait pas de difficulté majeure. La DRE PACA a instruit 582 demandes de candidature. Le jour des épreuves 412 candidats se sont présentés. Les résultats publiés le 6 décembre 2004 sont les suivants :

Capacité Marchandises :

55 candidats sont admis sur 320 présents soit 17,18 % de réussite.

Sur ces 320 candidats 117 étaient sur la Réunion et 203 sur le centre de Marseille.

- Soit pour le centre de Marseille 43 reçus sur 203, soit 21,18 % de réussite
- Soit pour le centre de la Réunion 12 reçus sur 117 soit 10,25 % de réussite

Capacité Voyageurs :

1 candidat a réussi les épreuves sur les 71 présents soit 0,14 % de réussite

Sur ces 71 candidats 50 étaient sur Marseille et 21 sur la Réunion.

- Soit pour le centre de Marseille aucune réussite
- Soit pour le centre de la Réunion : 1 candidat admis soit 0.4 %

Capacité Commissionnaires :

7 candidats admis sur 21 soit 33 %

Aucun candidats ne s'est inscrit à la Réunion.

Intercommunalité : L'article 35 de la loi relative aux libertés et responsabilités locales

par Laurent Benvenuti,
Délégué régional de la
FNTV PACA

La Loi relative aux libertés et responsabilités locales a été définitivement adoptée par le Parlement le 30 juillet 2004 et validée par le Conseil Constitutionnel le 12 août 2004.

L'article 35 de la Loi complète l'article 27 de la Loi du 30 décembre 1982 (LOTI).

Plus précisément, l'article 35 tire les conséquences :

- D'un transfert de compétences entre un Département et une Autorité Organisatrice de transport urbain (AOTU) en cas de modifications de périmètre de transport urbain (PTU) en posant le principe de continuité des contrats de transports non urbains de personnes.

Il reviendra à l'AOTU d'informer le transporteur et le Département de sa décision de création ou de modification de périmètre de transport urbain.

Afin de laisser le temps au Département et à l'AOTU d'effectuer ce transfert de contrat dans les meilleures conditions,

un délai de 6 mois à compter de l'acte administratif portant création ou modification du PTU est prévu.

- D'une décision de l'AOTU ayant pour objet ou pour effet de supprimer ou de modifier une desserte locale d'un ligne de transport non urbain de personnes partiellement intégrée dans son PTU en prévoyant une définition conjointe des conditions de mise en œuvre de cette décision par les Autorités Organisatrices urbaines et non urbaines, ainsi que par l'exploitant.

L'article 35 de la loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

La modernisation sociale, une ambition partagée ?

par Laurent *BENVENUTI*,
Délégué Régional de la FNTV

Compte rendu de la Table ronde organisée par la FNTV PACA le 29 septembre 2004 à Marseille

Pour la deuxième année consécutive, la FNTV PACA a organisé une table ronde régionale consacrée à la modernisation sociale du Transport Routier de Voyageurs.

Il s'agit en effet d'un chantier majeur qui engage le présent et l'avenir de la Profession.

Depuis la signature de l'Accord Social, le 18 avril 2002, la FNTV PACA n'a pas ménagé ses efforts pour exposer, expliquer et discuter des évolutions sociales et conventionnelles du Transport Routier de Voyageurs.

A l'heure où la Profession et les partenaires sociaux ont achevé la première étape du vaste chantier de modernisation sociale du TRV, il est apparu opportun aux yeux des promoteurs de la table ronde de poser la question de savoir si l'ambition de modernisation sociale et de revalorisation des métiers du transport est une ambition partagée.

Les professionnels mais également les représentants des services de l'Etat (DRE et DRTT) et des collectivités locales, Autorités Organisatrices de Transport, ont répondu en nombre à l'invitation lancée par la FNTV PACA.

Le débat animé par Jean-Pierre BREMOND, Président de la FNTV PACA s'est articulé autour des thèmes suivants :

La modernisation sociale : pourquoi et comment ? par Yannick Henry (Responsable des questions sociales de la FNTV).

Après avoir rappelé les enjeux de la modernisation sociale et brossé un rapide historique des négociations, Yannick HENRY a attiré l'attention des participants sur l'actualité de l'accord de branche ; une actualité marquée par la conclusion du chantier thématique consacré au Conducteur en Période Scolaire. Le 24 septembre 2004, la FNTV et la CFDT ont en effet signé un accord sur la définition, le contenu et les conditions d'exercice de l'activité des conducteurs en périodes scolaires des entreprises de transport routier de voyageurs.

Cet accord vise notamment à encadrer le recours au conducteur en périodes scolaires en améliorant l'identification des types d'activité concernée. Par ailleurs, les barèmes des rémunérations conventionnelles sont revalorisés pour tenir compte de la hausse sensible du SMIC. Le taux horaire applicable au Conducteur en Période Scolaire est ainsi porté à 7,71 euros. La signature de cet accord ne marque cependant pas la fin du vaste chantier de modernisation sociale engagée par la Profession. D'autres dossiers attendent les partenaires sociaux : la réforme de la formation professionnelle, la transposition en droit interne des directives européennes sur la durée du travail, les chantiers thématiques consacrés au tourisme et au partenariat avec les Autorités Organisatrices. A suivre.

L'accompagnement des Autorités Organisatrices par Emmanuelle PAING (Conseil Général de Vaucluse) et Jean-Paul LIEUTAUD (FNTV 84).

L'enjeu de la modernisation sociale est aussi un enjeu de service public.

Les difficultés de recrutement qui ont motivé une revalorisation des métiers du transport peuvent avoir un impact fort sur les conditions d'exploitation et la continuité du service public. Le processus de modernisation sociale vise également à donner aux conducteurs une rémunération en adéquation avec les responsabilités qui leur sont confiées (sécurité, accueil et renseignements).

Les conditions de travail et d'emploi des conducteurs déterminent enfin la qualité du service rendu à l'utilisateur. Dans ces conditions, les collectivités locales, Autorités Organisatrices de Transport ne peuvent ignorer les évolutions sociales et conventionnelles du TRV.

Mieux, la Profession et les syndicats de salariés estiment que les collectivités locales doivent accompagner le mouvement de modernisation sociale. La FNTV s'est donc rapprochée des AO afin, non seulement de

sensibiliser les représentants des collectivités aux efforts de modernisation et de revalorisation accomplis par les partenaires sociaux, mais également pour envisager la prise en compte dans les contrats de transport des surcoûts générés par l'application de l'accord. Dans le Département de Vaucluse, le Conseil Général et la Profession ont imaginé des modalités pratiques d'accompagnement économique qui s'appuient sur une évaluation locale des surcoûts réalisée conformément à la méthodologie des travaux du CNT. Après analyse et discussion, le Conseil Général de Vaucluse a décidé d'ajuster les contrats départementaux de transport en appliquant un taux moyen d'actualisation. Pour tenir compte du calendrier d'application de l'accord de branche, l'effort d'ajustement a été réparti sur 3 exercices (2002-2003, 2003-2004 et 2004-2005).

Les discussions relatives à l'ajustement des contrats de transport ont mis en évidence l'intérêt d'un indice économique qui reflète plus précisément la structure de coût propre au transport routier de voyageurs. Par ailleurs, Emmanuelle PAING, insiste sur le rôle central du conducteur dans l'exécution du contrat de transport. Madame PAING propose de concevoir un module de formation qui intègre cette dimension essentielle.

Le partenariat avec les Autorités Organisatrices par Serge NOSSOVITCH (Secrétaire Général de la FNTV).

Après avoir dressé un bilan encourageant de l'accompagnement au plan national, Serge NOSSOVITCH, Secrétaire Général de la FNTV, pose la question du partenariat Autorités Organisatrices/Profession. Pour Serge NOSSOVITCH, l'ambition de modernisation sociale est une ambition partagée et accompagnée. L'accompagnement des AO rend possible l'effort de modernisation sociale. Les travaux du Conseil National des Transports ont réuni, sur le sujet de l'impact économique de l'application de l'accord, la Profession et les Autorités Organisatrices (GART et ADF). D'autres travaux et réflexions attendent, désormais, les AO et la Profession :



la création d'un indice « transport », l'évolution du droit de la commande publique et enfin l'intégration dans les cahiers des charges des objectifs de modernisation de la Profession.

La problématique du Tourisme par Jean-Pierre MICHEL (Président de la Commission Tourisme de la FNTV) et Jean-Claude MARTIN (Président de la FNTV 06).

La modernisation sociale du Transport Routier de Voyageurs ne s'arrête pas aux portes du Service Public. Le TRV, c'est aussi le Tourisme par autocar. Activité stratégique dont les enjeux et les caractéristiques ont été mises en évidence par Jean-Pierre MICHEL (Président de la Commission Tourisme de la FNTV) et Jean-Claude MARTIN (Président de la FNTV 06).

Ainsi, après avoir défini précisément le champ du tourisme par autocar et mis en évidence ses contraintes d'exploitation, Messieurs MICHEL et MARTIN ont identifié les mesures susceptibles de répondre aux attentes des opérateurs. Il apparaît urgent dans un premier temps de « toiletter » les définitions conventionnelles du conducteur tourisme et grand tourisme. MM. MICHEL et MARTIN insistent par ailleurs sur l'opportunité d'engager dans le cadre du chantier thématique consacré au tourisme des discussions sur le nombre de périodes journalières de conduite (limité aujourd'hui à 6) et la durée de l'amplitude conformément à la réglementation européenne.

Le contrôle et le suivi de l'application de l'Accord, par Alain BUDILLON (Direction Régionale de l'Équipement) et Patrick BONELLO (Direction Régionale du Travail des Transports).

La Profession s'est engagée dans un vaste chantier de modernisation sociale qui vise tous les métiers du transport de voyageurs.

Cependant, l'ambition de modernisation et les accords signés ne sont rien, s'ils ne sont pas appliqués. Dans le cadre de leur mission régalienne de contrôle, les services de l'Etat sont ainsi chargés d'accompagner la mise en place du « dispositif » issu de l'accord social.

Après avoir rappelé le champ de la mission de contrôle de l'Inspection du Travail des Transports, M. BONELLO, Directeur Régional du Travail des Transports, a précisé les mesures prises pour accompagner l'application de l'accord social. Le contrôle de l'application de l'accord par l'Inspection du Travail a ainsi nécessité un effort particulier de formation des agents. En outre, s'agissant de l'information des entreprises et des salariés, des fiches d'information reprenant et détaillant les mesures de l'accord social sont mises à la disposition des employeurs et des salariés des entreprises de TRV.

Enfin, M. BONELLO a annoncé une augmentation sensible du nombre de contrôle à partir du 1^{er} janvier 2005. La Direction du Travail a évoqué un objectif de 50 entreprises contrôlées par subdivision. Ces contrôles porteront sur le respect de la réglementation sociale et la mise en place des dispositifs légaux de prévention des risques professionnels. En ce qui concerne l'application de l'accord de branche, l'Inspection du Travail a mis en évidence 4 points de contrôle : l'utilisation du document de décompte des temps de travail, le respect de la durée d'amplitude, l'indemnisation des coupures et de l'amplitude et le respect des taux horaires conventionnels. Les comportements éloignés du respect de la réglementation seront sanctionnés.

S'agissant de la mission de contrôle du Ministère de l'Équipement, Monsieur BUDILLON, Directeur Régional et Départemental de l'Équipement, a dressé dans un premier temps un bilan régional des activités de contrôle du service RCT (Régulation et Contrôle des Transports). Ce bilan est encourageant dans la mesure où il ne constate pas de dérives majeures en matière de respect de la réglementation. En ce qui concerne le service RCT, les effectifs (aujourd'hui 49 agents dont 25 contrôleurs) seront renforcés à partir du 1^{er} janvier 2005. M. BUDILLON a par ailleurs annoncé qu'une démarche de certification qualité du service contrôle avait été entreprise. Cette démarche est aujourd'hui pratiquement aboutie. Enfin, s'agissant de la commission des sanctions administratives, l'arrêté fixant la composition de la CSA sera prochainement transmis, pour signature, au

Préfet de Région.

Répondant aux sollicitations des représentants présents des Autorités Organisatrices, MM. BUDILLON et BONELLO ont rappelé que les informations issues des contrôles et se rapportant au comportement général d'une entreprise, peuvent être communiquées aux collectivités locales organisatrices de transport qui en font la demande.

Conclusion : Poursuivre et consolider la modernisation sociale

par Jean-Pierre BREMOND, Président de la FNTV PACA.

Les efforts de modernisation accomplis par la Profession et les partenaires sociaux méritent l'attention et le soutien de tous les acteurs du transport routier de voyageurs. C'est à ce prix que les entreprises parviendront à poursuivre et consolider la modernisation des métiers du transport et sortir définitivement d'une crise sociale aigüe.

Pour terminer, Monsieur BREMOND fait le vœu que la volonté de dialogue et de concertation qui a caractérisé le déroulement de la réunion, dépasse le cadre de la table ronde et structure durablement les relations que les professionnels nouent quotidiennement avec les services de l'Etat et les collectivités locales.

En partenariat avec DIETRICH et EVOBUS (MERCEDES/SETRA), une exposition/démonstration d'autocars adaptés au transport des personnes à mobilité réduite a clôturé cette matinée de travail et de réflexion. Rappelons, en effet, que le projet de loi relatif à l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (actuellement en discussion devant le Parlement) dispose que dans un délai de 10 ans (à compter de la publication de la loi), les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite est donc une question majeure qui méritera l'organisation d'une prochaine table ronde.

■ Contact :

Laurent BENVENUTI,
Délégué Régional de la FNTV,
06 24 24 11 02



Le contrat de progrès fluvial : qu'en est-il deux ans plus tard ?

Par Voies Navigables de France

Deux ans après la signature du Contrat de Progrès, le Port Autonome de Marseille, la Compagnie Nationale du Rhône et Voies navigables de France se sont réunis le 1^{er} juillet 2004 pour dresser un premier bilan des actions entreprises et tracer le chemin restant à parcourir, pour développer de manière durable et significative les trafics fluviaux en provenance et à destination de Fos-sur-Mer.

Un bilan positif

D'un point de vue purement statistique, les chiffres sont plutôt éloquent. Le transport fluvial ne cesse de progresser sur le bassin Rhône-Saône : +14% tonnes-kilomètres entre 2002-2003, +12% en tonnes. Le port de Marseille-Fos y a beaucoup contribué puisqu'il a enregistré une croissance en volume de son activité fluviale de +25% en 2003/2002, et de 41% sur les deux dernières années pour atteindre 2,2 millions de tonnes en 2003.

Plusieurs filières (hydrocarbures, combustibles, produits chimiques) sont à l'origine de cette croissance spectaculaire mais c'est le développement du transport fluvial de conteneurs qui témoigne de manière significative des efforts déployés par les trois partenaires. Avec 32 000 EVP transportés sur l'axe Rhône-Saône, le trafic a été multiplié par 11 en l'espace de 3 ans. Depuis le mois de mai 2004, « Rhône-Saône-Conteneur » propose 4 départs/semaine¹. Cette augmentation des fréquences laisse envisager un trafic de 45 000 EVP pour l'année 2004. Les marges de progression sont encore grandes puisque le PAM estime le potentiel transférable des régions Bourgogne et Rhône-Alpes, d'ici 2015, à 150 000 EVP.

Ces bons résultats confirment la volonté du PAM de développer de manière significative sa desserte fluviale en misant notamment sur les atouts intrinsèques du fleuve (massification, fiabilité, réserves de capacité).

Cette ambition également partagée par les deux autres gestionnaires de l'axe se matérialise concrètement par des investissements réalisés sur l'ensemble de l'axe :

■ **La Compagnie Nationale du Rhône** aménage à Lyon un second terminal à conteneurs d'une dizaine d'hectares, équipé d'un portique mobile et de deux cents mètres de linéaire de quai.

Une grue polyvalente sur pneus complète d'ores et déjà les équipements de transbordement. Ces investissements (16,5 millions d'euros) devraient doubler les capacités de l'actuel terminal. Par ailleurs, Lyon Terminal met en place un nouvel outil de gestion informatisé des conteneurs dont les fonctionnalités pourront être étendues aux autres terminaux desservis par les navettes fluviales. Cette mise en réseau permettra d'optimiser le suivi dématérialisé de la chaîne de transport sur l'ensemble de l'axe Rhône-Saône.

■ **Voies Navigables de France** aménage de son côté la première tranche d'un terminal à conteneurs à Pagny (1,2 millions d'euros) qui offrira la possibilité de desservir l'extrémité nord de l'axe et plus tard, de développer des liaisons intermodales fer/fleuve repoussant ainsi les limites de l'hinterland de Fos.

Toujours dans l'objectif d'optimiser la chaîne de transport, un protocole d'accord sur la simplification des procédures douanières a été signé le 30 mars 2004 entre les directions inter-régionales des Douanes de Rhône-Alpes-Auvergne et Méditerranée, la CNR et le PAM.

Des pistes de progrès à poursuivre impérativement

Pourtant rien n'est acquis ! Le fonctionnement en ligne régulière des navettes fluviales conteneurisées suppose un strict respect des fenêtres de traitement mises en place par le Port Autonome. Ce système censé garantir le traitement des convois fluviaux sur des plages horaires préalablement définies ne supporte pas les défaillances, au risque de perturber l'ensemble du fonctionnement de la ligne régulière. Ainsi, chaque retard occasionné à Fos se répercute de manière cumulative sur les terminaux

intérieurs qui doivent par voie de conséquence raccourcir les délais de manutention des barges qu'ils réceptionnent.

Pour éviter ces difficultés liées en grande partie à la saturation progressive du terminal maritime, le PAM a décidé de réaliser sur le quai de Brûle Tabac, un terminal à conteneurs dédié aux convois fluviaux. Cette décision a été confortée par les études de « benchmarking » menées par les trois partenaires. L'arrivée annoncée de nouveaux opérateurs de transport combinés fleuve/route, intéressés par l'axe Rhône-Saône devraient rendre encore plus difficile l'attribution des fenêtres ce qui plaide d'autant plus en faveur d'un équipement dédié au fleuve.

La localisation de ce projet, bien qu'entraînant un brouettage terrestre de 300 mètres pour relier les deux terminaux ne nécessite pas d'investissements colossaux puisque les quais existent et qu'ils seront équipés de portiques bas également disponibles.

L'appel à candidature lancé en avril 2004 ayant été infructueux, la question de l'exploitation de ce nouvel équipement reste tout de même posée, tout comme la prise en charge financière du surcoût lié aux brouettages.

Rappelons que les déplacements de conteneurs d'un terminal à l'autre sont monnaie courante dans les ports du nord de l'Europe (Anvers, Rotterdam) mais qu'ils sont pris en charge directement par les armements maritimes dans les THC payés aux manutentionnaires.

1- Détails voir « Journal des Transports » n°54

Bassin Rhône-Saône : le fluvio-maritime un mode de transport méconnu ?

Par Charles LOPEZ. Chargé d'Études Économiques Voies Navigables de France

Le FM un mode de transport compétitif ?

Le transport FM prolonge le parcours maritime par voie fluviale en pénétrant au cœur des territoires. Il permet de déplacer l'interface terre-mer à l'intérieur du continent et fait de Paris ou Lyon des ports maritimes. Le parcours en mer est suivi d'un parcours fluvial (ou inversement) sans transbordement de la marchandise. C'est par conséquent un transport « monomodal » basé sur un principe intermodal, c'est un service intermodal continu, sans rupture de charge. Le voyage s'opère en droiture, les ports maritimes sont « court-circuités ». L'intérêt économique du FM réside par conséquent dans la suppression des coûts de transbordements maritimes.

Impacts du maillon fluvio-maritime sur une chaîne de transport.

Le FM ne garantit pas des taux de fret inférieurs au fluvial ou au maritime si nous le considérons de manière isolée sur chaque segment de transport. En effet, c'est le couple qualité/prix de la rupture de charge qui détermine son degré de compétitivité. Plus les manutentions sont coûteuses et de « mauvaise » qualité plus la suppression de la rupture de charge est intéressante.

La navigation FM est une solution de transport attrayante lorsque les manutentions sont complexes et longues (marchandises diverses, colis lourds...) et inversement pour des manutentions à forte productivité (conteneurs). Une expédition FM permet de dégager une économie comprise entre 10 et 20% par rapport à une chaîne logistique classique intégrant un maillon terrestre (route ou fleuve) et un maillon maritime. Cette économie s'accroît lorsque la logistique s'effectue avec des stocks intermédiaires (passage de la marchandise à quai). En revanche pour des marchandises conditionnées type palettes, bigs-bags, le gain est nettement supérieur.

Le FM dispose également d'autres atouts. L'absence de rupture de charge améliore la traçabilité du produit. La réduction du nombre de manutentions préserve la qualité et la sécurité des biens. Ces derniers éléments difficilement quantifiables constituent également des arguments de poids en faveur du FM.

Concept et historique.

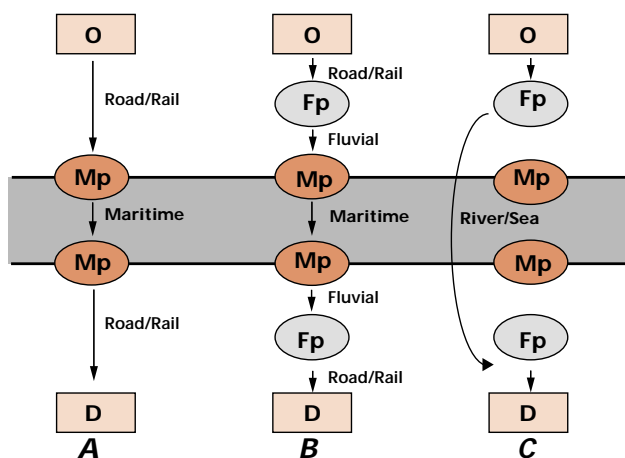
Le concept de navigation FM n'est pas nouveau. En effet, nous pouvons distinguer plusieurs générations de navires FM : une génération que nous pourrions qualifier d'originelle. La remonte des fleuves se fait grâce à la force du vent ou des animaux de trait et parfois des hommes.

Une seconde génération, que nous appellerons industrialisée : introduction de la machine à vapeur (raccourcissement des temps de parcours, augmentation des capacités de chargement...). Une troisième génération, l'ère moderne, la navigation telle que nous la connaissons aujourd'hui. A cette généalogie des caboteurs FM, il est possible de rajouter une quatrième génération (en prolongement de la troisième) : le Karvor, navire FM (encore à l'état embryonnaire) optimisé pour l'export de conteneurs maritimes ISO qui se veut autonome vis-à-vis des moyens de manutentions terrestres.

En 1977, la décision prise par la France, la Belgique l'Italie et l'Espagne de construire une usine d'enrichissement de l'uranium (l'usine Eurodif de Pierrelatte, communément appelée usine de Tricastin) a provoqué une demande de transports exceptionnels. Il s'agissait d'acheminer des « masses lourdes, encombrantes et indivisibles ». Le choix de la technique de transport s'est porté sur le FM. La suppression de ruptures de charge, en raison de la fragilité des éléments transportés, a été l'un des éléments déterminants.

Le contrat Tricastin garantissait les trafics à l'import. Pour les échanges à l'export rien n'était prévu, c'est donc à vide que les navires descendaient le Rhône pour toucher les sites de productions italiens ou espagnols. Les armateurs libres d'agir pour les flux à destination de la Méditerranée se sont mis à la recherche de trafics pour équilibrer les voyages d'importation sur le Rhône. Les intérêts respectifs des chargeurs-exportateurs de céréales et ceux des armateurs se sont rejoins.

Les FM ont progressivement glané des parts de marché jusqu'à devenir les spécialistes du transport de céréales du bassin Rhône-Saône : en 2002 les produits agricoles représentaient environ 50% de l'activité FM. En parallèle, d'autres postes de marchandises ont fait leur apparition. En 1979 se greffent des importations de phosphates et d'engrais tunisiens pour les usines provençales ; quelques voyages de ferro-nickel sont réalisés entre la Grèce et l'Ardoise. En 1980 de la bentonite de Sardaigne pour une usine de Valence et des importations de produits sidérurgiques italiens à Lyon entrent dans le giron du FM.



Source : Dr. Jean-Paul Rodrigue et Dr. Claude Comtois, professeur de Géographie à l'Université de Montréal, <http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch3fr/conc3fr/fluvialmaritimefr.html>



La présence des FM sur le bassin grâce au contrat Tricastin a créé un effet d'appel ; nous pourrions évoquer l'économiste J-B Say « l'offre a créé sa propre demande ». L'apparition d'un nouveau mode de transport plus économique et plus efficace que d'autres a permis de détourner et d'attirer certains trafics.

Il est vrai que le FM a enregistré une forte progression entre 1977 et 2002, passant de 14 000 tonnes à 710 000 tonnes, soit une multiplication par 50. Toutefois, le FM reste encore un mode de transport méconnu et « marginal » sur le bassin Rhône-Saône. En tonnage il se situe derrière le fluvial et ses 5,3 millions de tonnes en 2003, lui-même en retrait par rapport au ferroviaire et au routier.

Quel bilan et quelles perspectives ?

Malgré de nombreux atouts, le FM reste marginal sur le bassin rhodanien, seulement 630 000¹ tonnes en 2003. Ce paradoxe a plusieurs explications. L'infrastructure (tirant d'eau, tirant d'air...) ne permet pas aux navires FM de se positionner sur le marché du transport de conteneurs. Au-delà d'Arles le chargement des conteneurs en pontée est impossible. Les navires perdent ainsi un tiers de leurs capacités de chargement.

Par ailleurs la France affiche un net retard par rapport à ses voisins Nord européens ; elle ne bénéficie pas d'une « culture voie d'eau ». La localisation des sites de productions n'est pas propice aux acheminements par voie d'eau. Dans de nombreux cas, utiliser la voie d'eau multiplie les ruptures de charge, chose qui accentue les facteurs coûts et risques (manipulation de produits fragiles). D'autres part de nombreuses entreprises sont réticentes à modifier leur organisation logistique. La peur de l'inconnu reflète assez bien cet état d'esprit.

En dépit de ce paradoxe, le FM dispose d'un potentiel certain. La route est de plus en plus saturée. Les autorités et l'opinion publique s'alarment de voir de plus en plus de camions en circulation. L'UE réfléchit aux aspects d'une politique de transport intégrée pour une mobilité plus soutenable via son programme de transport RTD. Face à l'accroissement de la demande de transport et pour atteindre un développement socio-économique durable et respectueux de l'environnement, il est aujourd'hui devenu essentiel de parvenir à une utilisation rationnelle et équilibrée des capacités existantes au sein du système européen de transport.

1 Ne comprend pas les trafics de sels de l'Esqueineau

2 Y compris les trafics de sels de l'Esqueineau.

3 Hors trafics de sels de l'Esqueineau.

L'intermodalité est présentée comme une « porte de sortie » vers des transports durables. L'avènement du cabotage maritime et la création d'autoroutes de la mer auxquelles la navigation FM peut parfaitement s'intégrer, font partie des solutions envisagées.

Promis à un bel avenir (s'il s'en donne les moyens) le FM s'est positionné jusqu'à présent sur le transport de vracs (general cargo). Les tentatives de création de lignes régulières à destination du bassin méditerranéen se sont toutes soldées par des échecs. Le manque de capacité des navires, la concurrence de gros armements maritimes (ZIM pour la ligne Lyon-Israël) ou encore la concurrence et la flexibilité de la route (dans le cas de la ligne Lyon-Barcelone) ont eu raison de services réguliers par FM.

Seine et Rhône, avec respectivement 890 000² et 520 000 tonnes sont les deux principaux artisans du FM en France. L'axe Rhône-Saône a vu ses trafics plus que doublés depuis les années 90. Pourtant, en 2003, l'activité FM semble « s'essouffler ». Le trafic perd 11% en volume pour atteindre 630 000³ tonnes contre 710 000 tonnes en 2002, et recule de 22% en tonnes-kilomètres. La canicule est à l'origine de ce repli. L'effondrement des récoltes (comprise entre -20% et -30% selon l'ONIC) a précipité la chute des expéditions FM. Les trafics de produits agricoles avec 260 000 tonnes représentent plus de 40% des échanges FM.

Malgré ce, le FM a gagné des parts de marché sur certains trafics, minerais et déchets (+50%), minéraux bruts (+ 13%) et marchandises diverses (+ 33%).

Malheureusement ces gains (environ 40 000 tonnes pour 2003) n'ont pas permis de compenser les pertes subies suite à l'effondrement des exportations de produits agricoles : moins 90 000 tonnes. Hors produits agricoles, 2003 a généré un volume d'échanges légèrement supérieur à 2002 : 365 000 tonnes contre 350 000 tonnes, équivalant à une progression de 4%.

L'Europe est le premier partenaire du bassin Rhône-Saône avec 70% des échanges. Le Maghreb se positionne au second rang avec environ 20% des trafics. Exportations et importations semblent équilibrées : 51% des tonnages pour les premières (322 000 tonnes) et 49% pour les secondes (307 000 tonnes). Cet équilibre disparaît lorsque nous raisonnons sur chacune des voies à grand gabarit. Le Rhône est un « importateur » net, 55% de ses trafics (260 000 tonnes ; principalement des minéraux bruts et produits métallurgiques) alors que la Saône est exportatrice, 70% de ses échanges (115 000 tonnes, essentiellement des produits agricoles).

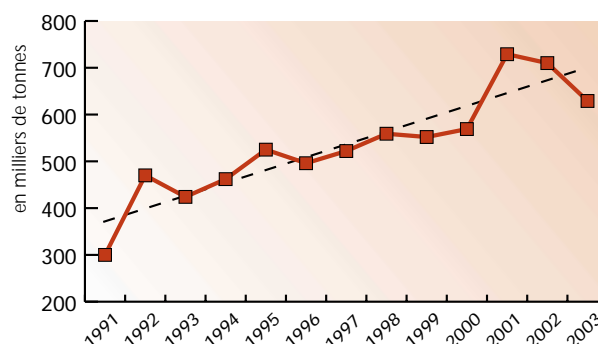
Le FM est né d'une demande de transports exceptionnels (construction de l'usine Tricastin). L'offre d'un service de qualité (sécurité des envois, traçabilité...) en coopération avec les différentes plates-formes fluviales du bassin lui a permis de se positionner jusqu'à présent sur le bassin. Cependant, cette option de transport encore « fragile » souffre d'un certain manque de hale. L'année 2004 subira encore les effets de la canicule, du moins pour les 6 premiers mois de l'année, la nouvelle campagne de récolte débutant au cours de l'été. Pourtant de nouveaux trafics ont été conquis, notamment des minerais et déchets. L'initiative de quelques opérateurs pourrait par ailleurs le faire entrer dans une nouvelle phase de croissance. En effet le lancement d'un service régulier de conteneurs FM (ligne Lyon-Arles-Tunis) est prévu début 2005. La réussite d'une telle entreprise devrait être une garantie de pérennité et de régularité, dont ce mode encore méconnu souffre terriblement.

■ LOPEZ Charles.

Chargé d'Études Économiques
Voies Navigables de France
Direction inter-régionale de Lyon
Arrondissement Développement de la Voie d'Eau
2 rue de la Quarantaine
69321 LYON cedex 05
charles.lopez@vnf.fr

Évolution du trafic FM sur le bassin Rhône-Saône entre 1991 et 2003.

Source : VNF Dir Rhône-Saône.





Novatrans : Le transport routier autrement

Par Claude AROCAS, Directeur régional NOVATRANS Sud-Est

Novatrans, opérateur français de référence en France et l'un des plus grands au niveau européen, propose à sa clientèle de transporteurs et commissionnaires de transports d'acheminer par voie ferrée leurs caisses mobiles, semi-remorques ou conteneurs.

Plus qu'une technique, c'est une véritable politique de coopération (voulue par les pouvoirs publics) entre le rail et la route que met en œuvre Novatrans, en permettant de mettre les atouts propres des Chemins de Fer au service des routiers qui gardent l'entière maîtrise commerciale de leurs activités.

Novatrans n'est pas en concurrence avec le Chemin de fer auprès duquel il se comporte en apporteur de fret, ni avec les transporteurs routiers auxquels il propose des services de substitution ferroviaire sur la plus grande partie du parcours routier classique.

Novatrans en quelques chiffres :

- Un actionariat réunissant les acteurs de la route et du rail puisque le capital de Novatrans est détenu à 62,8 % par les transporteurs routiers, organisations professionnelles et divers, et à 37,2 % par le groupe SNCF.
- Une équipe de 370 collaborateurs.
- Un parc de 1 300 wagons.
- 15 centres d'exploitation.
- 26 portiques, 7 autogrues et 2 locotracteurs de manœuvre.
- 100 trains nationaux et internationaux chaque jour.
- 8 millions de tonnes transportées annuellement dans 400 000 poids lourds.
- 2 ateliers d'entretien d'engins et de wagons (certifié ISO ...).
- 2 filiales en Italie et en Grande-Bretagne.
- Un partenariat avec 16 sociétés de même type dans 13 pays européens.

Situé sur les axes à fort potentiel de trafic, Novatrans fait circuler ses trains selon son plan de transport schématique suivant :

- **Trafic national**
 - Lille - Paris Bordeaux - Bayonne
 - Lille - Paris Toulouse - Perpignan
 - Lille - Paris Lyon - Avignon - Marseille
- **Trafic bilatéral :**
 - Allemagne France
 - Belgique France
 - Italie France
- **Trafic de transit :**
 - Allemagne Espagne
 - Belgique Espagne
 - Belgique Italie

Le trafic de Novatrans se répartit à 50/50 entre le trafic domestique et le trafic international.

Membre fondateur de l'UIRR (Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route), Novatrans bénéficie de ses partenariats à l'étranger, Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, République Tchèque, Roumanie, Slovénie, Suisse qui lui permettent de disposer d'un réseau de 200 terminaux en Europe.

Le conseil en transport de Marchandises Dangereuses :

La réglementation ferroviaire étant de plus en plus complexe, tant au niveau national qu'europpéen, nos spécialistes conseillent les transporteurs pour la parfaite réussite de leurs transports de Marchandises Dangereuses.

Le conseil en transport de produits « sensibles » :

Pour un transport sûr, nos collaborateurs travaillent quotidiennement avec les services de sécurité des principales entreprises ferroviaires européennes.

L'information « en ligne » :

Via notre site Internet, nos clients peuvent suivre l'acheminement de leurs véhicules.

Pour la direction régionale Zone Sud-Est

Plan de transport Avignon-Lyon-Marseille-Montpellier.

L'essentiel de notre offre est bâtie sur l'axe NORD - REGION PARISIENNE / SUD comme par exemple AVIGNON et MARSEILLE :



Contacts

Pour la région SUD EST, nous disposons :

> d'une Direction Régionale :

Basée sur AVIGNON
Gare Marchandises – 84000 AVIGNON
Directeur Régional : M. AROCAS
Tel. : 04.90.80.71.20
Tel. : 04.90.80.71.21

> de 4 chantiers d'exploitation :

AVIGNON

Avignon-Courtine - Gare Marchandises
84000 AVIGNON
Chef de Centre : M. SCHOLL
Tel. : 04.90.80.71.22
Fax : 04.90.80.71.24

LYON

Zone Industrielle - 63, rue du Beaujolais
69800 SAINT-PRIEST
Chef de Centre : M^{me} BERNARD
Tel. : 04.72.28.90.60
Fax : 04.72.28.90.69

MARSEILLE

Gare Marseille-Canet
35bis, bd Danielle Casanova
13014 MARSEILLE
Chef de Centre : M^{me} LAYE
Tel. : 04.91.10.31.90
Fax : 04.91.10.31.99

MONTPELLIER

Gare des Prés d'Arènes
Avenue J.F. de Morlhon
34100 MONTPELLIER
Chef de Centre : M. BANTURE
Tel. : 04.67.92.89.75
Tel. : 04.67.58.79.01



L'offre Novatrans

AVIGNON / DOURGES 120 ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|---------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Dourges | C45 | 18 h 45 | Lundi à Vendredi | Avignon | 08 h 30 | Mardi à Samedi |
| Avignon | C45 | 20 h 05 | Lundi à Vendredi | Dourges | 09 h 35 | Mardi à Samedi |

AVIGNON / DOURGES 160 ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|---------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Dourges | - | 18 h 30 | Lundi à Vendredi | Avignon | 05 h 00 | Mardi à Samedi |
| Avignon | - | 20 h 10 | Lundi à Vendredi | Dourges | 06 h 09 | Mardi à Samedi |

AVIGNON / PARIS ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|------------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Valenton 4 | C 45 | 19 h 20 | Lundi à Vendredi | Avignon | 04 h 30 | Mardi à Samedi |
| Valenton 4 | C 45 | 20 h 05 | Lundi à Vendredi | Avignon | 05 h 50 | Mardi à Samedi |
| Avignon | C 45 | 19 h 00 | Lundi à Vendredi | Valenton 4 | 04 h 45 | Mardi à Samedi |
| Avignon | C 45 | 20 h 50 | Lundi à Vendredi | Valenton 4 | 06 h 15 | Mardi à Samedi |

MARSEILLE / DOURGES ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|-----------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Dourges | C45 | 18 h 50 | Lundi à Vendredi | Marseille | 09 h 35 | Mardi à Samedi |
| Marseille | C45 | 18 h 25 | Lundi à Vendredi | Dourges | 09 h 35 | Mardi à Samedi |

MARSEILLE / PARIS ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|-----------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Valenton | C45 | 19 h 30 | Lundi à Vendredi | Marseille | 05 h 15 | Mardi à Samedi |
| Marseille | C45 | 19 h 20 | Lundi à Vendredi | Valenton | 05 h 40 | Mardi à Samedi |

MONTPELLIER / PARIS ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|-------------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Valenton | C45 | 19 h20 | Lundi à Vendredi | Montpellier | 06 h 15 | Mardi à Samedi |
| Montpellier | C45 | 19 h 05 | Lundi à Vendredi | Valenton | 05 h 55 | Mardi à Samedi |

LYON / DOURGES ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|---------|---------|---------|------------------|-------------|---------|-----------------|
| Dourges | C45 | 19 h35 | Lundi à Vendredi | Lyon | 05 h 05 | Mardi à Samedi |
| Lyon | C45 | 20 h 00 | Lundi à Vendredi | Dourges | 05 h 00 | Mardi à Samedi |

LYON / DUISBURG ET VV

| Départ | Gabarit | HLR | Jours de départ | Destination | MAD | Jours d'arrivée |
|----------|--------------------|---------|-------------------------|-------------|---------|--------------------|
| Lyon | P/C45 - P359- C364 | 14 h 00 | Lundi-Mercredi-Vendredi | Duisburg | 09 h 15 | Mardi-Jeudi-Samedi |
| Lyon | P/C45 - P359- C364 | 15 h 00 | Mardi-Jeudi | Lyon | 07 h 30 | Mercredi-Vendredi |
| Duisburg | P/C45 - P359- C364 | 09 h 30 | Samedi | Lyon | 05 h 30 | Lundi |



Pour mieux se préparer aux métiers de la Conduite Poids Lourds :

Par Camille de Vargas
Délégué Régional AFT
IFTIM

Le RESEAU A – Auto-écoles Affiliées AFT-IFTIM : Un réseau de proximité

Le Réseau A a été créé à l'initiative de l'AFT-IFTIM, en partenariat avec des Auto-écoles soigneusement sélectionnées pour leur professionnalisme.

Les auto-écoles affiliées au RESEAU A proposent au marché une offre nationale **de proximité, cohérente et de qualité homogène**.

Le Réseau A propose concrètement :

- La préparation aux permis de conduire poids lourds :
 - véhicules porteurs : permis C
 - véhicules articulés et ensembles : permis E (C)
 - transports en commun : permis D

■ Des méthodes pédagogiques efficaces, élaborées en collaboration avec l'Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique du Groupe AFT-IFTIM.

Celles-ci donnent aux candidats à l'obtention du permis, des chances maximales de réussite et un parcours cohérent dans l'acquisition d'un style de conduite performant et sécuritaire.

Un passage dans le RESEAU A constituera donc, pour un candidat au permis, un atout certain pour l'exercice de son futur métier de conducteur routier.

En région Provence Alpes Côte d'Azur, les Auto-écoles affiliées au RESEAU A sont les suivantes :

| | | | | |
|--------------------------------------|--|-------|-----------------------|----------------|
| AFCR | Bât. F – Pal Min Bureau 351 MIN St Augustin | 06200 | Nice | 06 09 50 09 77 |
| Auto Ecole DUMAS CERLE | 3, Avenue Elsa Triolet | 84000 | Avignon | 04 66 37 15 31 |
| Auto-Ecole BERNABO- CFCR | 357, chemin de la Madrague-Ville | 13015 | Marseille | 04 91 60 90 53 |
| Auto-Ecole BERNABO- CFCR | ZI. Les Estroublans 24/26 Avenue de Bruxelles | 13100 | Vitrolles | 04 91 60 90 53 |
| Auto-Ecole BERNABO- CFCR | Route Nationale 368 , Quartier Bricard | 13180 | Gignac-la- Nerthe | 04 91 60 90 53 |
| Auto-Ecole PAULETTE | Quartier Gafette | 13110 | Port-de- Bouc | 04 42 06 25 95 |
| Ecole de Conduite du Pays d'Arles | 50, avenue de la République | 13110 | St-Martin- de-Crau | 04 90 96 77 30 |
| Ecole de Conduite du Pays d'Arles | 1, bd Huard | 13200 | Arles | 04 90 96 77 30 |
| Ecole de Conduite du Pays d'Arles | 24, rue des Halles | 13150 | Tarascon | 04 90 96 77 30 |
| Ecole de Conduite du Pays d'Arles | 62, Cours Hyacinthe Bellon | 13990 | Fontvielle | 04 90 96 77 30 |



Les équipes professionnelles ANPE - Transport en PACA

par Nathalie ROCHE Direction
régionale de l'ANPE

| DDA | Bassin d'emploi | Localisation de l'équipe professionnelle | Animateur d'équipe | Téléphone |
|--------------|-----------------------|--|---------------------|--------------------|
| Alpes du Sud | Gap | Gap | Pascale Millère | 04 92 52 80 64 |
| | Manosque | Manosque | Franck Couriol | 04 92 70 55 50 |
| | Briançon | Briançon | Pierre Brillaud | 04 92 20 62 30 |
| Nice | Nice | Nice Est Le Port | Julie Duffau | 04 92 00 38 86 /79 |
| Estérel | Draguignan | Draguignan | Isabelle Hernandez | 04 94 50 93 80 |
| | Fréjus | Fréjus | Patrick Chauder | 04 94 51 86 60 |
| | Grasse | Grasse | Christel Audren | 04 93 70 94 00 |
| | Cogolin | Cogolin | Françoise Dabin | 04 94 54 62 74 |
| | Le Cannet | Le Cannet | Jérôme Lans | 04 92 18 61 05 |
| Marseille | Marseille | Marseille Belle de Mai | Bernard Avesque | 04 91 08 25 31 |
| SVM | Aix en Pce / Gardanne | Gardanne | Danielle Perrier | 04 42 65 42 40 |
| | Aubagne | Aubagne | Nathalie Dadena | 04 42 72 62 82 |
| AEB | Marignane / Vitrolles | Marignane | Régine Vaubourg | 04 42 88 70 96 |
| | Martigues | Martigues | Fabienne Rives | 04 42 81 08 62 |
| | Istres | Istres | Diego Bonnardel | 04 42 56 91 08 |
| | Salon de Provence | Salon de Provence | Jean François Pinto | 04 90 56 84 88 |
| | Arles | Arles | Nadine Daliè | 04 90 18 43 00 |
| Toulon Var | Hyères | Hyères | Stéphane Le Nallio | 04 94 01 38 66 |
| | Brignoles | Brignoles | Guislain Castilla | 04 98 05 11 16 |
| Vaucluse | Avignon | Avignon Sud | Marie-Claude Fary | 04 90 13 21 40 |
| | Cavaillon | Cavaillon | Annie Fauque | 04 90 78 74 44 |
| | Carpentras | Carpentras | Nadia Poilpre | 04 90 63 00 48 |
| | Pertuis (sauf Apt) | Pertuis | Yves Peix | 04 90 09 56 66 |
| | Apt | Apt | Jean Ruin | 04 90 74 62 89 |

Mise à jour de la fiche technique du « Journal des Transports » n°51 du mois de Septembre 2003

L'union fait la force des recrutements dans le transport-logistique

Par Camille de Vargas Délégué
Régional AFT IFTIM

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Transport et la Logistique constitue un point d'ancrage essentiel de l'économie régionale.

Toutes activités confondues, ce sont plus de 80 000 personnes qui travaillent dans ces secteurs.

La seule branche du Transport routier regroupe en région 40 000 salariés répartis dans plus de 3000 établissements.

Malgré une légère inflexion des mouvements d'embauches depuis le début de l'année 2004, les entreprises régionales peinent à recruter des collaborateurs.

C'est pourquoi, un certain nombre d'acteurs régionaux ont décidé de se mobiliser afin d'apporter des solutions concrètes à la problématique Emploi-Qualification-Formation et répondre ainsi à la fois à la demande économique et à la demande sociale.

Unir leurs moyens, c'est l'**engagement** qu'ont pris :

- Jean-Pierre LESAGE, Directeur Régional de l'ANPE,
- Victor FARAMIA, Président du CRFPTL 1,
- Patrick BONETTO, Directeur Opérationnel de l'OPCA Transports²,
- Camille de VARGAS, Délégué Régional de l'AFT IFTIM,

en signant le 20 octobre 2004, une **Convention régionale de partenariat** (Déclinaison de l'accord-cadre national conclu le 5 mai 2004 entre l'UFT, l'AFT et l'ANPE).

Les enjeux sont d'aider les entreprises à définir leurs besoins en recrutement et de proposer un traitement approprié de leurs offres d'emploi.

Il s'agit aussi d'améliorer les compétences des candidats en développant la formation professionnelle et de mieux informer sur les métiers.

La convention inclut des mesures directement opérationnelles.

Des prestations d'évaluation des candidats peuvent être sollicitées auprès des agences locales de l'ANPE.

Par ailleurs, des mesures permettant d'adapter le candidat au poste de travail peuvent être mises en œuvre sous forme de stages ou de contrats de travail en alternance.

La Convention conclue pour une durée de trois ans, fera l'objet d'un bilan annuel entre les signataires, afin d'en analyser les résultats, de prévoir les actions à développer et identifier les axes de progrès à faire évoluer.



1- CRFPTL : Comité Régional de Formation Professionnelle dans les Transports et la Logistique

2- OPCA : Organisme Paritaire Collecteur Agréé



Communiqué de presse du 15/09/04



Les conseils d'administration de la fédération Unicooptrans et du groupement d'achat UCT ont procédé ce mardi 14 septembre 2004 à l'élection de leur nouveau président, **M. Stéphane AIO**.

M. Stéphane AIO (44 ans) préside le groupement coopératif Cgetrans (L'Isle de Noé - Gers) qu'il a créé en 1994.

Depuis le début de son activité, Cgetrans est membre d'Unicooptrans et d'UCT.

M. Stéphane AIO fut président de la FNTR Midi-Pyrénées de 1999 à 2003.

Au terme de son élection, M. Stéphane AIO a appelé administrateurs et équipes d'Unicooptrans et UCT à l'épauler face au défi que représente pour lui sa prise de fonctions.

M. Patrick KALMES (Allo Fret), qui assumait les fonctions de président par intérim depuis le mois de juillet, demeure vice-président d'Unicooptrans et d'UCT.

M. Jean-François MUR (ATR) a été élu trésorier d'Unicooptrans en remplacement de M. Georges BOLLO.

Le nouveau bureau d'Unicooptrans :

- Président : M. Stéphane AIO (Cgetrans)
- Vice-président : M. Patrick KALMES (Allo Fret)
- Secrétaire : M. Michel PICARD (CRCA)
- Trésorier : M. Jean-François MUR (ATR)
- Délégué Général : M. Dominique MALGRAS.

Les nouveaux dirigeants d'UCT :

- Président-Directeur Général : M. Stéphane AIO (Cgetrans)
- Vice-président : M. Patrick KALMES (Allo Fret)
- Directeur : M. Stéphane JACOB.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Tél. : 04 90 84 18 81

infos@unicooptrans.com

infos@uct.fr

ERRATUM

C'est par erreur que nous avons attribué, dans le n° 54, pages 12 et 13, l'article intitulé : **L'inaptitude médicale du salarié** à Jean-Louis SAMUEL ; l'auteur en est en réalité M^{me} V. L'HOMMEE, inspectrice du travail à la subdivision de Toulon, à laquelle nous présentons toutes nos excuses.



Sécurité routière

En raison de l'abondance de l'information le dossier prévu sur le bilan de la sécurité routière pourra être consulté sur le site internet de l'ORT : www.ort-paca.fr



Ligne à grande vitesse PACA

Vous pouvez trouver tout ce qui concerne le débat public sur ce thème à l'adresse internet suivante : www.debatpublic-lgv-paca.org

Présentation de l'AUTF

L'AUTF est l'organisation représentative des chargeurs, c'est-à-dire les entreprises industrielles et commerciales clientes du transport de marchandises.



I. Les adhérents de l'AUTF

- 500 entreprises
- 34 fédérations professionnelles
- 5 associations régionales de chargeurs dans tous les secteurs d'activité et utilisant tous les modes de transport

II. Les missions de l'AUTF

Informer

L'AUTF concourt à l'information de ses adhérents dans les domaines juridiques, économiques et réglementaires.

Les commissions et les groupes de travail constituent des lieux d'information et d'échange d'expériences entre les adhérents.

Représenter

Son expertise et sa notoriété font aujourd'hui de l'AUTF l'interlocuteur unique et le porte-parole des chargeurs auprès des pouvoirs publics et des médias sur tous les sujets relatifs au transport de marchandises. L'AUTF influence le débat politique auprès des instances internationales, européennes et nationales afin de garantir un transport plus performant, plus fiable, plus sûr au service de la compétitivité des entreprises.

Maîtriser

La maîtrise de la supply chain constitue un enjeu économique et commercial majeur pour les entreprises ainsi qu'un gage d'efficacité de notre système de transports.

La fonction transport et logistique, au centre de ce dispositif, est un élément déterminant de sa performance.

L'AUTF mène des actions de communication, d'information et de formation au service des entreprises afin qu'elles appréhendent au mieux cet enjeu logistique.

III. Les services de l'AUTF

Par ses actions de lobbying, ses informations ciblées, ses analyses relatives aux textes législatifs et réglementaires, ses séminaires et les conseils personnalisés qu'elle diffuse à ses adhérents, l'AUTF fournit une aide précieuse à la décision et une véritable valeur ajoutée aux responsables transport et logistique.

L'AUTF permet ainsi d'appliquer au mieux la réglementation, d'anticiper les choix logistiques en tenant compte des tendances de fond qui affectent le secteur des transports au service de la compétitivité des entreprises.



Carnet :

Départs

Patrice WANDROL, qui a rédigé depuis la création de l'ORT la rubrique de Sécurité Routière pour le Journal des Transports, maître de la statistique en ce domaine et grand connaisseur de tout les rapports sur l'alcool au volant, les substances illicites et leurs effets néfastes sur les conducteurs et en particulier l'impact sur les conducteurs de poids-lourds, par ailleurs fidèle membre du comité de rédaction, prend son envol pour le département du Tarn où il va exercer de nouvelles fonctions dans un autre domaine ; et comme là comme ailleurs, l'incertitude règne, il ne sait plus du tout où il va aller puisqu'entre le temps de sa nouvelle affectation et l'inscription de son départ dans cette chronique, il a réussi brillamment le concours d'Attaché administratif. Il ne connaît donc pas encore sa destination finale ; ceci pour ceux qui pensent que la vie de fonctionnaire est un long fleuve tranquille !

Où qu'il atterrisse, nous souhaitons à Patrice une bonne nouvelle vie professionnelle au pays des foies, magrets et autres volatiles exclus de la statistique et en principe, de l'accidentologie routière !

Ce docteur géographe polyglotte a écumé la planète dans de nombreuses missions toujours liées, il est important de le remarquer, à l'aménagement du territoire, aux dynamiques territoriales, au développement économique, et ce en partant de la Corse en passant par le Gabon et la Guyane française, avec, pour son agrément quelque crochet par le Mexique... Ainsi cet explorateur de nouveaux concepts se révèle être, depuis les années 80-90, un stratège régional qui ne ménage ni ses efforts ni sa salive en faveur de l'émergence d'un espace de développement au sud de l'Europe.

Archer méditerranéen, il pratique, à temps et à contretemps, avec toute sa conviction, dans un contexte régional quelque peu tourmenté, l'art difficile de la maïeutique administrative à l'endroit des décideurs, des acteurs, de tous ceux qui ont un rôle politique ou administratif à jouer en PACA et sur l'Arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes.

S'il est un grand bouffeur de banane bleue et, en hors-d'œuvres, de technocrates parisiens ou locaux, ce fumeur de pipe n'en n'est pas moins mélomane, deux caractéristiques majeures qui lui permettent de mener les débats dans l'intelligence et la courtoisie.

Jean-Claude JUAN prend donc sa retraite et nous prenons ici l'occasion idéale de le remercier de toute l'aide précieuse qu'il a apportée tout d'abord à la création de l'ORT dont il a été l'un des membres fondateurs et la cheville ouvrière depuis 1995, et à sa présence et son animation constante dans les réunions en tant que représentant du Président de la CRCI, statutairement vice-président de l'Association.

Tout nous permet de supposer que cette retraite ne contient aucune idée de position de retrait et que nous aurons souvent l'occasion d'entendre s'exprimer son franc-parler qui est une denrée rare à une époque de consensus mou et de langue de bois.

BONNE RETRAITE donc !

Et à très bientôt !



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

www.ort-paca.fr

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.ort-paca.fr

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

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72