

Le journal des transports

Juin 2008

éditorial

Les membres de l'ORT réunis en Assemblée générale le 28 février 2008 ont validé et approuvé le programme des activités pour 2008 préparé par le Conseil d'administration.

Comme les années précédentes, l'accent a été mis sur l'organisation des courts débats de l'ORT qui sont un lieu privilégié de neutralité pour échanger sur les questions et les projets de transports si nombreux dans la région et permettre aux décideurs publics et privés de disposer d'éléments techniques fiables.

C'est également le lieu où les échanges d'expériences de chacun permettent la libre discussion et la mise en commun des résultats d'études souvent menées en partenariat

Sommaire

P. 1 EDITO

- ORT - Perspectives 2008

P. 2/3 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Charte CO2
- Formation continue des conducteurs routiers

P. 3/4 TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- Jean-Pierre BREMOND
- La Filière Excellence

P. 5/7 ANALYSE

- Les Transports en 2007.

P. 8 COMMUNIQUÉ

Courts Débats :

Les programmes européens

Transports combinés & autoroutes ferroviaires

Perspectives portuaires, maritimes et fluviales en PACA

- Maritime Marchandises.
- Fluvial Marchandises:
- Activités voyageurs maritimes et fluviales

Qualité de service dans les transports publics de voyageurs

- Accessibilité aux transports
- Voies dédiées aux autocars sur le réseau autoroutier
- Service minimum

Colloque/Transports et environnement

Charte CO₂ dans les Transports routiers

par Jacques DE PERETTI,
Adjoint au Chef du service Régulation et
Contrôle des Transports / DRE PACA.

Une démarche d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ dans le transport routier est engagée.



Elaborée par le ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) en concertation avec TLF et la FNTR, un projet de charte prévoit des actions concrètes permettant aux entreprises de réaliser des économies de carburant et donc de réduire leurs émissions de CO₂.

Ces actions sont regroupées autour de 4 axes principaux concernant le véhicule, le carburant, le conducteur, et l'organisation des flux de transport.

Les premières chartes ont été signées au niveau national, et il est important aujourd'hui de favoriser la démultiplication de cette démarche au plan régional.

Une série d'outils méthodologiques sont en cours de développement pour accompagner les entreprises dans la phase de diagnostic et de suivi.

La Direction Régionale de l'Équipement et la Délégation régionale de l'ADEME organisent une rencontre le mercredi 25 juin 2008, avec les organisations professionnelles et les centres de formation pour présenter la démarche et recenser les entreprises de transport désireuses de conclure des engagements.

La présentation de cette démarche ainsi qu'un projet de protocole d'engagement sont accessibles sur le site internet de la DRE : www.paca.equipement.gouv.fr.

Formation continue des conducteurs dans le transport routier

par Michel FABIANI, Chef de la cellule administrative du service Régulation et Contrôle des Transports / DRE PACA

Le décret 2007- 1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs transpose en droit interne la directive communautaire 2003-59 du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs routiers de marchandises ou de voyageurs.

Il s'adresse dans les mêmes termes et quelque soit leur statut : aux salariés et non salariés, aux conducteurs à temps plein, aux conducteurs occasionnels détenant ou non la classification de conducteur, à tous les conducteurs des véhicules pour la conduite desquels un permis du groupe lourd C ou EC et D ou ED est requis en transport de marchandises et en transport de personnes.

Il s'adresse dans les mêmes termes à tous les conducteurs quelque soit leur secteur d'activité de conduite : transport de marchandises public ou privé, transport de voyageur urbain et interurbain, public ou privé, fonction publique nationale, territoriale ou hospitalière.

Il instaure une obligation de qualification initiale et une obligation de formation continue

La qualification initiale qui est obtenue à l'issue d'une formation suivie avec succès d'une formation longue d'au moins 280h, soit d'une formation courte d'au moins 140h

La qualification initiale obtenue après une formation longue de 280h au moins correspond aux titres et diplômes actuels de conducteur : Titres professionnels de conducteur routier du ministère de l'emploi et CAP ou BEP de conduite routière du ministère de l'éducation Elle permet de conduire : en marchandises, dès 18 ans avec un permis C ou EC ; en voyageurs, dès 21 ans avec un permis D ou ED.

La qualification initiale obtenue après une formation courte de 140 h au moins : C'est la FIMO de 140h sur 4 semaines consécutives en transport de marchandises, elle permet de conduire à 21 ans des véhicules de +3,5t de PTAC. En transport de voyageurs, elle permet de conduire : à 21 ans sur des services réguliers nationaux de 50km maximum, à 23 ans sans restriction de parcours

Il crée une formation «passerelle» de qualification initiale obtenue après une formation de 35h pour permettre la mobilité intersectorielle. Cette formation permet à tout conducteur titulaire des permis C et D valides et d'une qualification initiale de voyageurs (/de marchandises) de changer de secteur d'activité permet d'obtenir la FIMO du nouveau secteur.



Tout conducteur titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré avant le 10 septembre 2008 (permis D) et 10 septembre 2009 (permis C) est dispensé de FIMO sauf s'il n'a jamais exercé une activité de conduite à titre professionnel ou s'il a interrompu cette activité pendant plus de 10 ans.

La formation continue obligatoire : la FCO est un stage de 35 h tous les 5 ans après la formation initiale effectuée pendant le temps de travail sur 5 jours consécutifs ou en 2 sessions de 3 et 2 jours effectuées sur une période de 3 mois. Elle peut être effectuée par anticipation dans les 6 mois qui précèdent sa date d'échéance.

La FCO permet de conduire indifféremment des véhicules de marchandises et de voyageurs avec les permis C et D. Les conducteurs dispensés de FIMO qui ont interrompu leur activité de conduite entre 5 et 10 ans doivent suivre une FCO avant de reprendre toute activité de conduite.

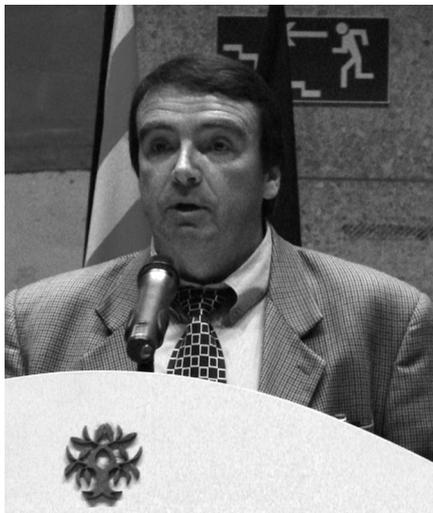
La carte de qualification : À l'issue de chaque formation, le centre de formation délivre l'attestation FIMO ou FCO et remet la carte de qualification.

Les contrôles et sanctions : des contrôles en entreprise et des contrôles sur route sont prévus. L'employeur est passible de contraventions de la 4^{ème} classe par conducteur en infraction, le conducteur d'amendes de la 3^{ème} classe ou 4^{ème} classe.

Entrée en vigueur

- Pour la FIMO voyageurs, le 10 septembre 2008
- Pour la FIMO marchandises, le 10 septembre 2009
- Pour la FCO, pour les conducteurs déjà soumis aux obligations de formation, à l'échéance de l'attestation de FIMO ou de FCOS antérieure
- Pour la FCO, pour les conducteurs antérieurement non soumis à ces obligations, ils doivent avoir satisfait à ces obligations avant le 10 septembre 2011 en voyageurs et avant le 10 septembre 2012 en marchandises.

Jean-Pierre Brémond, un hommage unanime de la profession



Issu d'une famille de transporteurs de voyageurs connus tant dans le Var que dans les Alpes de Haute-Provence, Jean-Pierre BREMOND a su, dès 1986, développer son entreprise et, parallèlement, s'intéresser à sa profession et à ses nombreux problèmes.

Président du syndicat des transporteurs dans ces deux départements, c'est tout naturellement qu'en 1995, l'ensemble de ses collègues l'a porté à la présidence régionale de la Fédération Nationale des Transporteurs Voyageurs où il n'a cessé de faire profiter la profession de ses connaissances, de son enthousiasme et de sa capacité à obtenir le consensus.

De même, au sein de l'ORT dont il était le Trésorier depuis près de dix ans, il a su, avec sa gentillesse habituelle et son sens de la communication, œuvrer pour que notre organisme connaisse la notoriété qui est la sienne aujourd'hui.

Sa disparition laisse un grand vide dans notre Observatoire comme au sein d'une profession qu'il aimait tant et à qui il a tout donné. Au delà des mots, tous les membres de l'ORT partagent la peine de sa famille et garderont le souvenir d'un collègue compétent et d'un ami fidèle.

Louis Costeplane



La « filière excellence » des métiers de conducteurs : un dispositif unique de recrutement et de formation dans les Alpes-Maritimes

Par Laurent BENVENUTI, Délégué régional de la FNTV PACA.

Mardi 26 février 2008 s'est tenu le second forum de l'emploi dans le secteur du « Transport Routier de Voyageurs » au Centre d'Affaires de l'Aéroport de Nice.

Le transport routier de voyageurs est frappé comme d'autres secteurs d'activités par de graves difficultés de recrutement dont les origines sont connues :

- Un âge tardif d'accès aux métiers de la conduite,
- La concurrence d'autres secteurs d'activités également consommateurs de main d'œuvre,
- La pyramide des âges de notre secteur d'activités qui est marquée par un fort vieillissement des effectifs de conduite,
- Et enfin un déficit d'image.

Pour ces raisons et afin de répondre à une demande de recrutement toujours plus exigeante en qualité et en quantité, la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) en partenariat efficace avec l'AFT-IFTIM, l'ANPE, l'Assédic Côte d'Azur, les PLIE et Missions Locales des Alpes-Maritimes, l'OPCA Transports, la DDTEFP, la Mission Départementale aux Droits des Femmes et à l'égalité, l'AFPA, l'ADEF, la CANCA, le Conseil Général, Handy Job 06 et l'Union pour les entreprises des Alpes-Maritimes a imaginé et lancé courant 2007 un dispositif de recrutement et de formation de conducteurs baptisé « filière excellence ».

Ce dispositif est notamment caractérisé par :

- **Un renforcement** des procédures de recrutement ;
- **Une augmentation** significative de l'offre de formation ;
- **Une évaluation continue** des candidats et candidates « conducteurs » ;
- **Une orientation** qui tient compte des profils, projets et compétences des candidats et candidates « conducteurs » ;
- **Une valorisation** des « bons éléments » ;
- La désignation et la formation de tuteurs d'entreprise.

Bilan de la campagne de formation/recrutement 2007 :

A l'issue de cette première campagne, les professionnels ont formé et recruté dans le cadre de la filière excellence près de **60 conducteurs (trices) routiers voyageurs**.

Le Forum 2008 :

Afin de lancer la campagne de recrutement 2008, la FNTV et ses partenaires ont organisé le 26 février 2008 à l'aéroport de Nice un forum emploi « conducteurs routiers voyageurs ».

Tout au long de la matinée, les organisateurs se sont succédés pour exposer aux candidats les divers aspects du métier de conducteur,

les activités variées du secteur : le service public, le tourisme par autocar, le transport de personnel; ensuite étaient abordés les sujets de la formation, de la méthode de recrutement par simulation, et du contrat de professionnalisation.

Les candidats intéressés ont ensuite participé à la première étape du recrutement sous forme d'entretien avec des professionnels afin d'approfondir leur projet professionnel avant une orientation vers la méthode de recrutement par simulation organisée par l'ANPE.

Bilan de la journée :

- Le matin : **220 candidats** se sont présentés à l'accueil
- L'après-midi : **160** ont souhaité bénéficier d'un entretien de motivation avant de confirmer l'inscription en MRS. **160 entretiens** ont été menés par 7 jurys (tous composés d'un employeur et d'un Conseiller à l'emploi, d'un représentant du PLIE ou de Cap Emploi) en 2h30. **90 candidats** ont été orientés pour effectuer des tests psychotechniques.
- Objectif : **40 à 60 recrutements** en contrat de Professionnalisation d'un an sur l'année 2008.



Les transports en 2007 : plus de voyageurs, moins de fret

Par Jean-Marc AMBIELLE,
Statisticien INSEE / DRE / STD / ORT
Rédaction terminée le 20 mars 2008

En 2007, le ralentissement de la croissance nationale comme le contenu de cette croissance n'ont pas favorisé le transport de marchandises. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, tous les modes de transport ont perdu du fret. Le transport routier a notamment pâti du ralentissement du secteur de la construction ; le bassin portuaire de Marseille-Fos, malgré quelques succès, a perdu des trafics d'hydrocarbures et de vrac solide ; et la voie fluviale a interrompu son essor qui était continu depuis 2001. 2007 est en revanche une bonne année pour les transports de voyageurs, aérien et maritime, dynamisés par les voyages internationaux et les croisières.

Un contexte peu favorable aux transports

En 2007, la croissance du PIB s'établit en France à + 1,9 %* et dans la zone euro à +2,6 %, en léger ralentissement (- 0,3 point) par rapport à l'année précédente. En France, la mauvaise campagne céréalière 2006-2007, le léger ralentissement de l'activité dans le secteur de la construction et celui plus net des échanges extérieurs ont eu des conséquences négatives sur les transports. En outre, l'activité a fléchi dans nombre de pays européens, notamment en Italie et en Allemagne. D'autres éléments tels que les grèves de mars et de la mi-novembre et la hausse du prix des carburants ont influencé à la baisse l'activité des transports.

Peu de créations d'emplois et peu de nouvelles entreprises

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, au troisième trimestre 2007, les effectifs salariés du secteur des transports affichent une augmentation timide (+ 0,6 % sur un an contre + 1,9 % pour l'ensemble des secteurs) (Graphe ci-contre).

Les chiffres de l'ANPE indiquent toutefois une amélioration globale du marché du travail dans les transports. Le nombre de demandeurs d'emploi y affiche une baisse de 10,5 % en 2007, baisse qui s'est accompagnée d'une augmentation de 8,1 % des offres d'emploi, émanant presque uniquement d'entreprises de transports routiers de voyageurs et de marchandises (+ 14 %).

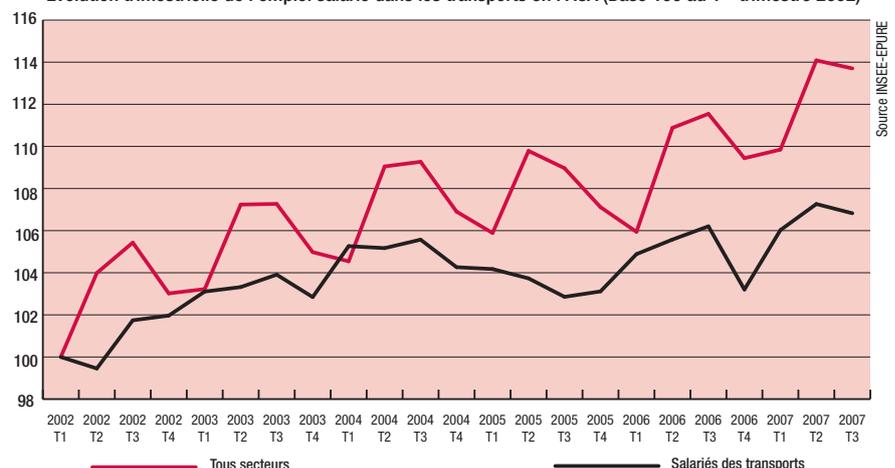
Parallèlement, 681 entreprises de transport ont été créées dans la région, soit une hausse de 4,9 % en un an, à peine plus que l'augmentation observée l'an passé (+ 4,0 %). Le volume des créations enregistrées cette année comme l'an passé constitue l'un des résultats les plus faibles des quinze dernières

années. Cependant, dans l'organisation de transport de fret, avec 42 unités, le nombre de créations a doublé par rapport à l'année passée ; il a augmenté de 27 % pour les services auxiliaires de transport en passant à 98 entreprises, de 2 % pour le transport routier de marchandises (de 304 à 310 unités) ; et il a baissé de 6,4 % dans le transport routier de voyageurs (220 unités).

Maritime : Nice et Marseille adoptent un bon rythme de croisières

En 2007, l'activité de transport maritime de marchandises a connu des fortunes diverses selon les bassins. En baisse de 3,7 % par rapport à 2006 à Marseille et de 3,0 % à Nice, elle s'est accrue de 17,7 % à Toulon (tableau ci-dessous)

Evolution trimestrielle de l'emploi salarié dans les transports en PACA (Base 100 au 1^{er} trimestre 2002)



Trafic de marchandises des ports de la région PACA en 2007 (Unité : Million de tonnes)

	Volumes de marchandises	Évolution 2007/2006 en %	Évolution annuelle moyenne 2006/2003 en %
Port autonome de Marseille	96,3	-3,7	1,6
Marchandises diverses	17,4	5,8	3,3
dont conteneurs	10,1	8,2	3,8
Vrac solide	13,1	-19,2	3,0
Vrac liquide	3,4	6,0	2,7
Hydrocarbures	62,5	-2,7	0,7
Nice	0,3	-3,0	-1,2
Toulon	1,3	17,7	30,0
Ensemble des 3 ports	97,9	-3,5	1,7

Sources : PAM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

*Estimation révisée à 2,1% par l'INSEE, en mai 2008



Le port de Toulon a profité de la consolidation du succès de son autoroute de la mer vers l'Italie. Le trafic du port de Nice, spécialisé dans les échanges de ciment, a décliné pour la deuxième année consécutive. Avec 96 millions de tonnes, l'activité du port autonome de Marseille s'est inscrite dans la moyenne des six dernières années. Le recul de 2007 par rapport à 2006 est dû à la réduction des échanges d'hydrocarbures et de vracs solides (pétrole et charbon), réduction occasionnée par l'arrêt momentané d'un haut fourneau, les cours élevés du brut et les températures clémentes de l'hiver. En revanche, les trafics de marchandises diver-

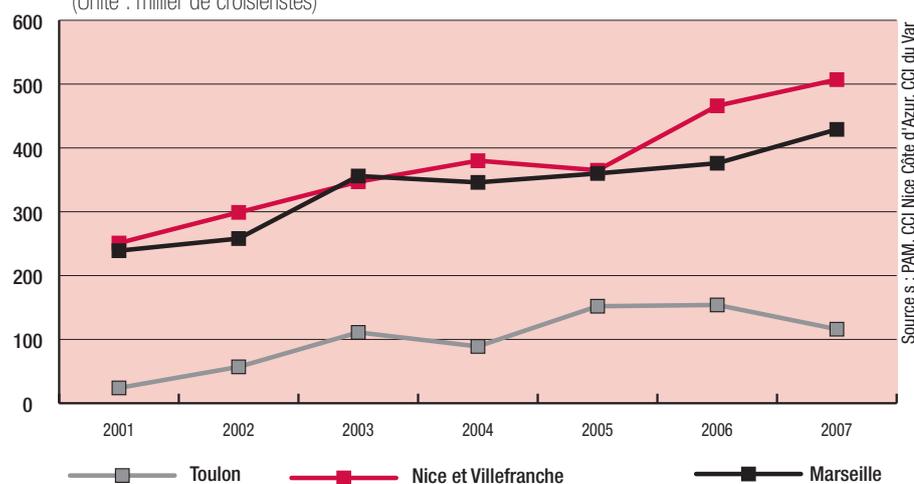
ses et de vracs liquides ont progressé de 6 % environ : l'augmentation des vracs liquides a été permise par celle des bio-carburants et la croissance des marchandises diverses a résulté de l'essor des importations de conteneurs en provenance de la Chine. Par ailleurs, le nombre de conteneurs traités à Marseille-Fos a dépassé le seuil du million d'Équivalents à Vingt Pieds (EVP¹), renforçant du même coup les transports fluviaux (+2 %) et ferroviaires (+12 %) de conteneurs et favorisant l'extension de l'hinterland portuaire. Toutefois, la croissance des marchandises conteneurisées du PAM (+8,2 %) a été moindre que celle de ports

concurrentiels plus importants comme Rotterdam, Hambourg et Valence, tous en hausse de 15 %. L'écart est considérable par rapport à Rotterdam et Hambourg, dont les trafics dépassent ou avoisinent 10 millions d'EVP et il est important par rapport à Gènes (1,85 millions d'EVP). Des investissements sont donc impératifs pour récupérer des parts de marché. Le PAM y a consacré 80 millions d'euros l'an dernier, le niveau le plus élevé de ces dix dernières années.

Le transport maritime de passagers a progressé à Nice (+0,2 %), Marseille (+0,6 %) et surtout Toulon (+14,7 %). La fréquentation cumulée des trois ports (4,5 millions de passagers) se situe près de 20 % au-dessus de la moyenne observée sur l'ensemble des cinq dernières années. A Toulon, la fréquentation des lignes régulières a dépassé le million de passagers (+22 %) (graphe ci-contre) mais le nombre de croisiéristes a baissé. Inversement, à Marseille et Nice, il y a eu plus de croisiéristes (respectivement 429 000 et 507 000) et moins de voyageurs réguliers.

Trafic de croisiéristes des ports de Marseille, Nice-Villefranche et Toulon

(Unité : millier de croisiéristes)



Trafic de passagers des principaux aéroports de PACA en 2007

	Passagers	Évolution 2007/2006 en %	Évolution annuelle moyenne 2006/2003 en %
Total aéroports Provence-Alpes-Côte-d'Azur			
dont :	18 141 706	7,9	3,5
Nice-Côte d'Azur	10 399 513	4,5	2,9
Passagers locaux	10 381 403	4,6	/
Internationaux	6 016 316	7,4	/
Nationaux	4 365 087	0,9	/
dont Nice-Paris	3 200 527	-0,2	/
Transit	18 110	-14,1	/
Low-cost (part en %)	31,9	-1,8 pt	/
Marseille-Provence	6 962 773	13,8	4,5
Passagers locaux	6 804 300	14,2	/
Internationaux	3 533 065	29,2	/
Nationaux	3 271 235	1,5	/
dont Marseille-Paris	1 836 457	-1,2	/
Transit	158 473	0,6	/
Low-cost (part en %)	15,4	8,9 pts	/
Toulon-Hyères	646 053	1,1	4,8
Low-cost (part en %)	28,1	2,4 pts	/
Avignon-Caumont	103 353	26,3	0,7
Low-cost (part en %)	24,1	14,5 pts	/

L'envol des transports aériens internationaux

Plus de 18 millions de passagers ont fréquenté les aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2007 (+7,9 % en un an). Tous les trafics aériens de la région ont augmenté, mis à part celui de Gap. A Avignon, Cannes et Marseille, les taux de croissance ont atteint deux chiffres (Tableau ci-contre). Dans la cité phocéenne, la forte progression

du trafic (+13,8 % en un an) a été impulsée par les transports internationaux (+29,2 %), notamment européens pour lesquels le choix a été élargi d'une vingtaine de destinations nouvelles. A Nice également, la hausse du trafic (+4,5 %) est imputable au développement des liaisons internationales et surtout européennes (+8,2 %). Le constat est identique à Avignon avec un triplement de ce type de trafic. Globalement, ces fortes évolutions traduisent le succès des compagnies low-cost dont les parts de marché croissent régulièrement. Le poids des compagnies low-cost en termes de trafic passager fait plus que doubler entre 2006 et 2007 pour les aéroports de Marseille et d'Avignon alors qu'il se stabilise à Nice et à Toulon.

Sources : DAC-SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice-Côte d'Azur



Ces dernières représentent ainsi, en 2007, 15 % des compagnies à Marseille, 24 % à Avignon, 28 % à Toulon et 32 % à Nice. A l'opposé, les transports aériens nationaux ont peu progressé et, sur les liaisons avec Paris, le nombre de passagers a même diminué dans les trois principaux aéroports de la région, la concurrence du TGV n'y étant vraisemblablement pas étrangère.

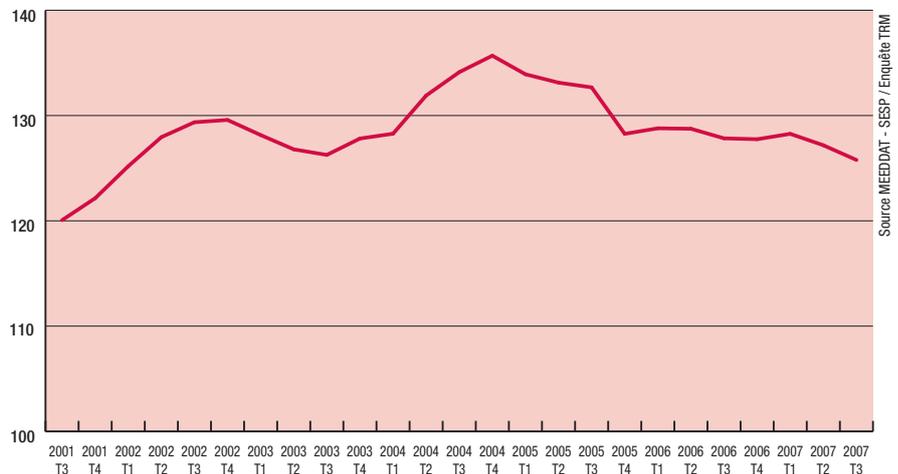
Le volume de courrier et de colis aéroportés (13 900 tonnes) a augmenté de 23 % en un an, en 2007. En revanche, le fret aérien régional (49 100 tonnes), en baisse à Marseille et en forte chute à Nice, a diminué de 6 %, en volume. La fermeture d'une compagnie assurant ce service, l'appréciation de l'euro et la hausse de carburant, peuvent expliquer ces difficultés.

Le transport routier progresse en compte d'autrui

Après une relative stagnation en début 2007, le transport routier de marchandises s'est sensiblement altéré au cours des deuxième et troisième trimestres. Cette dégradation prolonge les mauvais résultats observés depuis le troisième trimestre 2005 (Graphe ci-contre). L'activité routière cumulée du quatrième trimestre 2006 au troisième trimestre 2007, mesurée en tonnes-kilomètres, s'est repliée de 1,6 % sur un an. Cette évolution s'explique par la baisse des volumes transportés, imputable au recul des transports internes à la région. Le ralentissement de la production du secteur de la construction, premier pourvoyeur de transport régional, pourrait expliquer une partie de cet effritement. En effet, à l'opposé des entreprises pour compte propre, celles en compte d'autrui, relativement peu sensibles à la conjoncture du secteur de la construction, ont su dégager une légère hausse de leurs résultats (+ 0,8 % en glissement annuel) ; à la différence des autres, elles ont accru leur trafic interne à la région (+ 3,1 %) et ont réussi à stopper la détérioration de leur activité, hors des frontières régionales (+ 0,3 % en un an). L'activité des entreprises en compte d'autrui représente plus de 80 % de l'activité totale.

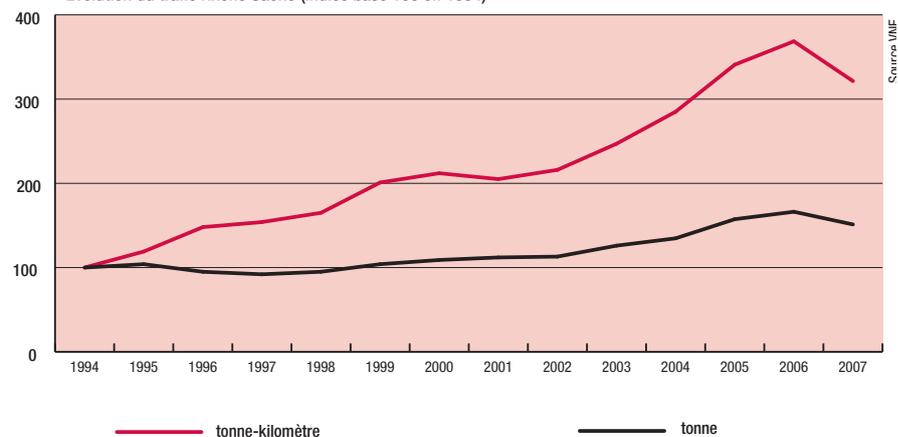
En 2007, les immatriculations régionales de véhicules utilitaires légers (camionnettes et camions de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge) ont augmenté de 3,5 %. En revanche, celles de véhicules industriels à moteur (autobus et camions de plus de 5 tonnes) ont baissé de 4,8 %. Ce glissement intervient après l'instauration des normes anti-pollution Euro 4 et l'application de la nouvelle réglementation du chrono tachygraphe numérique qui avaient, toutes deux, entraîné un important renouvellement du parc de véhicules neufs en 2005 et 2006.

Evolution en glissement annuel de l'activité trimestrielle du transport routier de marchandises générée par la région PACA (en t-km)



Source MEEDDAT - SESP / Enquête TRM

Evolution du trafic Rhône Saône (indice base 100 en 1994)



Source VNF

Coup d'arrêt sur le bassin Rhône-Saône

Pour la première fois depuis 2001, la croissance du trafic fluvial français s'est interrompue (- 5,1 % en tonnes-kilomètres) (Graphe ci-dessus). Les mauvais résultats du bassin Rhodanien (- 13 % de tonnes-kilomètres) en sont largement responsables et, particulièrement, ceux des trois principales classes de marchandises transportées sur ce bassin, à savoir les produits pétroliers, agricoles et le charbon. Comme explication, sont une nouvelle fois invoquées la mauvaise campagne céréalière et la clémence de l'hiver. Cependant, l'activité fluviomaritime a résisté, grâce, notamment, au dynamisme du trafic de conteneurs qui proviennent à plus de 92 % du port de Marseille (+ 6,9 % en un an). Une performance à relativiser à l'aune de la croissance du marché des conteneurs sur le bassin de la Seine (+ 30 %).

Observatoire Régional des Transports de Paca, d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'aviation Civile du Sud-Est), DAEI-SESP (Direction des Affaires Économiques Internationales - Service Économie, Statistique et Prospective), PAM (Port Autonome de Marseille), VNF (Voies Navigables de France), CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var.

Avertissement

Faute de données disponibles, ce bilan ne peut évoquer la situation ferroviaire ni celle du transport routier de voyageurs.

Définitions - Méthode

Entreprises de transport pour compte propre / compte d'autrui

Sont considérés comme transports pour compte propre, les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise et que celle-ci exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise, ou des intérimaires, ou des salariés du loueur de véhicules. Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre.

Tout transport qui n'est pas défini comme transport pour compte propre peut être qualifié de transport pour compte d'autrui.



Communiqué

Réunies en Assemblée Générale le 23 avril dernier à Forcalquier, les entreprises de transport routier de voyageurs de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont élu, à l'unanimité, Monsieur Alain REYNAUD, Président de la FNTV PACA.

En présence de M^{me} Evelyne BREMOND et de Monsieur Christophe CASTANER, Maire de Forcalquier et Vice-Président du Conseil Régional, la Profession a rendu un vibrant hommage à Monsieur Jean-Pierre BREMOND, Président de la FNTV PACA depuis 14 ans et figure incontournable du transport public.

Monsieur Alain REYNAUD, Directeur de la société LITTORAL CARS et Président de l'Association Car 83, a déjà mené de nombreux combats syndicaux en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et souhaite inscrire son mandat dans le prolongement de l'œuvre syndicale patiemment construite par Monsieur Jean-Pierre BREMOND.

Pour cela, Monsieur Alain REYNAUD pourra compter sur un Conseil d'Administration qui a désormais la composition suivante :

Alpes de Haute-Provence

G. FAUCOUREAU, Thierry GELANT, M. SUMIAN, P. PAYAN,

Hautes-Alpes

Pascal IMBERT, B. PELLEGRIN, V. JACOB, E. RIGNON,

Alpes-Maritimes

JC MARTIN, O. ASTOLFI, F. MARANDON, JP PEGLION, M. MAUREL,

Bouches-du-Rhône :

M. PICCA, B. GASCARD, J. ARMINGOL, V. BURLE, P. REBOUD,

Var

P. MEUNIER, A. REYNAUD, L. SELIADE, F. DONZELOT, F. RABIER

Vaucluse

JP LIEUTAUD, JB BARTOLI, O.MERY, C.VILARD.

Le Bureau de la FNTV PACA a également été renouvelé avec :

Président : Monsieur Alain REYNAUD

Vice-Présidents : Monsieur Jean Paul LIEUTAUD, Monsieur Jean-Philippe PEGLION

Secrétaire : Monsieur Georges FAUCOUREAU

Trésorier : Monsieur Michel PICCA

Monsieur Alain REYNAUD et son équipe auront donc la lourde tâche de faire vivre un héritage syndical unique tout en projetant la FNTV PACA vers l'avenir.

De nombreux dossiers attendent, en effet, le Président de la FNTV PACA.

La Profession s'attachera notamment à prendre l'exacte mesure de la vision renouvelée des politiques publiques qui tend à faire du développement durable son nouveau paradigme.

Contact :

Monsieur Laurent BENVENUTI

06 24 24 11 02

Brève



Le MELTM n'existe plus, ni le MEDAD. En mars 2008 est né le MEEDDAT : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.



Pour marquer son changement et la transversalité de ses missions, le ministère dispose désormais d'une nouvelle identité visuelle : une signature « *présent pour l'avenir* », à partir de laquelle jaillissent, en différentes couleurs, les cinq branches de son action : énergie et climat, infrastructures et transports, développement durable, ressources, territoires et habitats, prévention des risques. Il dispose également d'un nouveau portail internet placé sous le signe du développement durable avec ce slogan : « *le développement durable, une nouvelle impulsion pour les politiques publiques* », dans l'esprit du Grenelle Environnement.

Nouvelle adresse : www.developpement-durable.gouv.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