

Le journal des transports

Octobre 2008

éditorial

Colloque : Transports et Environnement : Les défis de la mobilité durable

Mardi 02 Décembre 2008

au World Trade Center - Immeuble CMCI - 2, rue Henri Barbusse à MARSEILLE

Les transports représentent, par leur importante contribution au changement climatique (émission de gaz à effet de serre), leur impact sur le milieu (consommation de foncier, effet de coupure) et sur les hommes (pollution atmosphérique et sonore), un très fort enjeu dans le domaine environnemental. La hausse du coût des carburants ainsi que l'épuisement à terme des ressources fossiles a des impacts également sur le plan économique et social. La nécessité d'une politique de mobilité durable prend donc aujourd'hui la dimension d'une réelle et urgente préoccupation sociétale, comme l'a illustré le Grenelle de l'Environnement.

La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur possède de nombreux atouts géographiques et économiques. Mais, située dans une zone de carrefour important sur le plan européen, avec de nombreux trafics de transit et dans un espace contraint par la géographie, elle subit très fortement l'impact des activités liées aux transports.

L'Observatoire Régional des Transports a donc inscrit ces préoccupations dans son programme d'actions pour 2008.

Cette manifestation ne prétend pas apporter toutes les réponses. Elle vise d'abord à poser le problème dans le contexte régional, à examiner des bonnes pratiques et à esquisser un certain nombre de solutions envisageables. La journée s'articulera autour d'un programme scindé en deux parties:

I – Enjeux et solutions

- Contexte et diagnostic en PACA
- Solutions exemplaires, bonnes pratiques

II – Tables rondes

- Actions sur la mobilité quotidienne
- Mesures possibles pour les transports longues distances
- Ruptures dans nos modes de vie

Sommaire

P. 1 EDITO

- Colloque Transports et Environnement

P. 2 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Dispositif exceptionnel en faveur des entreprises des secteurs du transport routier et du transport fluvial

P. 3 TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- Bravo & merci
- 16^{ème} Congrès de la FNTV

P. 4/9 TRANSPORT DE MARCHANDISES

- Court Débat : Le transport combiné et les autoroutes ferroviaires
- Groupement national des transports combinés
- L'exemple suisse : histoire d'une pratique

P. 9 IMPACTS DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES EN PACA

P. 10 FORMATION ET EMPLOI

- Les centres inter-institutionnels de bilans de compétences
- Charte CO₂ dans les transports routiers de marchandises

P. 12 BREVES



Dispositif exceptionnel en faveur des entreprises des secteurs du transport routier et du transport fluvial

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

Du fait de l'augmentation du prix des produits pétroliers qui frappe les entreprises des secteurs du transport routier (de personnes et de marchandises) et fluvial, le gouvernement a décidé une série de mesures, d'ordre conjoncturel et structurel, pour leur venir en aide.

La circulaire interministérielle du 13 août 2008 explicite le volet « charges fiscales et sociales » de ce dispositif exceptionnel. Elle prévoit la mise en place, en urgence, dans chaque département, sous l'égide du Trésorier Payeur Général et du Préfet et en liaison avec la Direction départementale de l'Équipement, d'un guichet unique auprès du secrétariat permanent de la CCSF (Commission des Chefs des Services Financiers et des représentants des organismes de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et de l'assurance chômage). La présidence en sera assurée par le trésorier-payeur général.

Ce dispositif prévoit la possibilité d'accorder des délais de paiement pour les entreprises qui rencontreraient des difficultés de trésorerie les empêchant d'honorer leurs obligations fiscales et sociales et dont la poursuite de l'activité pourrait être compromise en raison de la gravité de la crise.

Le secrétariat permanent de la CCSF examinera la recevabilité des demandes des entreprises à partir d'un dossier simplifié. Ce dossier peut être retiré et doit être déposé auprès des trésoreries générales dans les départements en fonction de la localisation du siège social de l'entreprise.

Ce dispositif prévoit aussi un remboursement partiel accéléré de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Les transporteurs routiers bénéficient d'un remboursement partiel de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) qu'ils acquittent au moment de l'achat de leur carburant. Afin d'améliorer leur trésorerie, une avance sur le remboursement du premier semestre 2008 de la TIPP peut être accordée, sur demande, sous réserve expresse du dépôt d'un dossier de régularisation. L'avance s'élèvera à 60 % des remboursements dont ils ont bénéficié au titre du deuxième semestre 2007.

Cette demande est formulée auprès des services des Douanes auprès desquels

s'effectue le dépôt des demandes habituelles de remboursement de TIPP, sur papier libre en indiquant le n° SIREN de l'entreprise, le nombre de véhicules concernés, accompagnée d'un RIB, sans autres pièces justificatives.

Le solde du 1^{er} semestre 2008 sera versé lors du dépôt du dossier de remboursement complet établi sur les formulaires réglementaires et accompagné de l'ensemble des pièces justificatives exigibles. Ce remboursement concerne les véhicules de transport de marchandises et de transport en commun de voyageurs ouvrant droit au gazole professionnel en application des articles 265 septies et 265 octies du code des douanes. Il s'élève en moyenne à 3,60 centimes par litres.

Si vous souhaitez des précisions complémentaires, vous pouvez consulter le site internet de la DRE PACA :

[http://www.paca.equipement.gouv.fr/Transports & Déplacements, Contrôle du Transport Routier, rubrique actualités.](http://www.paca.equipement.gouv.fr/Transports%20&%20Déplacements,Contrôle%20du%20Transport%20Routier,rubrique%20actualités)

Pour effectuer des démarches et demandes de renseignements, vous trouverez ci-joint la liste des correspondants régionaux dans les Trésoreries Générales et les services des Douanes.

TRESORERIES GENERALES

Département des Alpes de Haute-Provence (Digne-les-Bains)

51 avenue du 8 mai 1945
04017 Digne cedex
Madame TEYSSIER Éliane
Tél. : 04.92.30.86.07
eliane.teyssier@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.92.30.86.40

Département des Hautes-Alpes (Gap)

Immeuble « Les cordeliers »
Cours Ladoucette – BP 104 05007 – cedex
Monsieur PERRIN Pierre
Tél. : 04.92.52.59.05
pierre.perrin@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.92.51.56.38

Département des Alpes-Maritimes (Nice)

15 bis rue Delille 06073 – cedex 1
Madame CHARPENTIER Marie-Claude
Tél. : 04.92.17.62.30
marie-claude.charpentier@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.92.17.61.58

Département des Bouches-du-Rhône

(Marseille)

Hôtel des Finances du Prado
183 avenue du Prado 13357 – cedex 08
Monsieur PENALVA Pierre
Tél. : 04.91.17.93.06
pierre.penalva@dgfip.finances.gouv.fr
Madame SEGARRA Corinne
Tél. : 04.91.17.93.39
corinne.segarra@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.91.17.93.34

Département du Var (Toulon)

Place Besagne – BP 1409 83056 – cedex
Madame LEYDON Lidia
Tél. : 04.94.03.82.81
lidia.leydon@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.94.03.82.01

Département de Vaucluse (Avignon)

Cité administrative
Cours J.-Jaurès BP 1040 84098 – cedex 9
Monsieur GESS Eric
Tél. : 04.90.80.41.28
eric.gess@dgfip.finances.gouv.fr
Fax : 04.90.85.18.26

DOUANES

Direction des Douanes de Nice

18 Rue Tonduti de l'Escarène BP 1459
06008 NICE CEDEX 01
Tél : 04 93 13 78 21

Direction Interrégionale des Douanes

48 avenue Robert Schuman
13224 MARSEILLE
Tél : 04 91 14 15 16

Direction Régionale des Douanes de Provence

Hôtel des Douanes
Bd du château Double
BP CS 80437
13098 AIX EN PROVENCE CEDEX 02
Tél : 04 42 95 27 60

Bravo & merci !

Par Laurent BENVENUTI, Délégué régional de la FNTV PACA.

La FNTV lance sa campagne « Bravo & Merci »

Convaincue qu'il est aujourd'hui essentiel d'améliorer l'image du transport en autocar, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (F.N.T.V.) s'est engagée en faveur d'une campagne de communication à destination du monde du transport, des partenaires sociaux et du grand public.

Cette campagne intitulée « **Bravo & Merci** » vise notamment à valoriser le travail bien fait de ces femmes et de ces hommes conducteurs qui assurent quotidiennement une mission de service public et assument de grandes responsabilités.

Pour entre autres encourager et soutenir le recrutement qui s'effectue dans les régions et singulièrement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la FNTV a souhaité prendre la main sur sa communication.

Depuis le 2 septembre 2008, la campagne « **Bravo & Merci** » de la FNTV composée de 1500 entreprises est lancée dans la presse professionnelle, institutionnelle et scolaire.

Cette campagne diffusée à l'occasion de la rentrée scolaire durera jusqu'en novembre et rappelle que **65 000 conducteurs** professionnels et formés, transportent

chaque année 1,2 milliards de personnes et chaque jour 2,5 millions d'élèves dans les meilleures conditions de sécurité sur l'ensemble du territoire.

En France, les autocaristes assurent une véritable mission de service public et font de l'autocar le mode de transport le plus sûr.

Pour rappel, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 120 entreprises de transport routier de voyageurs sont adhérentes à la FNTV. Elles emploient 5 500 personnes et utilisent une flotte de 4 500 autocars.

Le 16^{ème} Congrès de la FNTV se tiendra le mercredi 22 octobre 2008 à Nice

Moment fort de la vie professionnelle, le Congrès de la FNTV se tient cette année exceptionnellement à Nice dans le cadre du Salon AUTOCAR-EXPO.

Professionnels, représentants des collectivités locales et des services de l'Etat seront présents nombreux pour aborder les questions qui engagent le présent et l'avenir des transports collectifs interurbains.

Le Programme du 16^{ème} Congrès est le suivant :

- 1) **14h30** ouverture du Congrès de la FNTV par Serge FOUQUET, Président de la FNTV.
- 2) **14H35 – 15h15** « La FNTV à vos côtés pour avancer »
- 3) **15H15-15H30** la campagne « Bravo et Merci »
- 4) **15H30-17H30** « Nouveaux territoires, nouvelles mobilités : quelle organisation des transports collectifs demain ? »
 - 1^{ère} table ronde : « Quels territoires et quelles mobilités demain ? »

- 2^{ème} table ronde : « Comment construire l'offre de transport pour répondre à ces nouveaux territoires et à ces nouvelles mobilités »

- 3^{ème} table ronde : « Quelle organisation politique des transports pour mettre en place cette nouvelle offre ? »

Quelle(s) Autorité(s) Organisatrice(s) ?

Michel LARAMEE, membre du Bureau de la FNTV participera aux trois tables rondes.

L'animation sera assurée par Germain DAGOGNET, Rédacteur en Chef sur TF1.

5) **17H30- 18H00** discours de clôture du Congrès de la FNTV

Le Congrès de la FNTV sera suivi le lendemain par la tenue des 2^{èmes} Assises Européennes du Tourisme en Autocar.

Dans le même temps, du 22 au 25 octobre 2008, le salon professionnel AUTOCAR-EXPO réunit et mobilise 200 exposants (constructeurs d'Autocars et fournisseurs) entièrement tournés vers les métiers du transport de personnes.

Pour vous inscrire : www.autocar-expo.com (Rubrique VISITEURS/CONGRESSISTES)



Court Débat

Le Transport Combiné et les Autoroutes Ferroviaires

par Jean-Louis AMATO,
Président de l'ORT

Discours d'ouverture du Court Débat. Les trois communications suivantes font partie de l'ensemble des présentations du Court débat qui s'est déroulé en Avignon, le 09 Septembre 2008 sur ce thème. Vous pourrez trouver l'ensemble des présentations sur le site de l'ORT : www.ort-paca.fr

Nous sommes donc réunis aujourd'hui pour une journée de travail sur le transport combiné et les autoroutes ferroviaires. Une de plus. Depuis des années, régulièrement un nouveau colloque est réuni, de savants orateurs s'expriment sur l'intérêt de développer ce mode de transport. Année après année, les discours politiques sont transcrits dans des programmes d'action ambitieux. Il y a un an, le Grenelle de l'Environnement est venu à son tour marquer une ambition forte de développement de ce mode que tous ici, transporteurs et opérateurs, représentant de gestionnaires d'infrastructures et pouvoirs publics nous partageons.

Comment éviter que cette journée ne soit qu'un colloque de plus qui vienne s'ajouter à la longue liste de discours prononcés sur le sujet ? C'est très bien de faire des discours, mais n'oublions pas que l'objectif c'est de développer des trafics !

Pour avancer plus vite, attaquons nous aux freins.

Quels sont donc aujourd'hui les freins au développement du combiné, et notamment dans la région ?

- Commençons par tordre le coup aux faux débats. Le frein n'est pas du côté des routiers. Le rail n'est plus, s'il l'a jamais été, l'ennemi de la route. La route a besoin d'un rail performant, comme le combiné a besoin d'un segment routier performant.
- Autre faux débat, celui qui opposerait l'autoroute ferroviaire au transport combiné. S'agissant dans les deux cas de transports massifiés, la seule règle qui compte est celle du taux de remplissage des trains. Tous les opérateurs de transports présents dans cette salle vous diront à quel point il est difficile de remplir tous les jours un train. La mixité des trafics est la seule voie qui permette d'espérer atteindre un taux de remplissage satisfaisant.

Quels sont donc les vrais débats ?

Pour ma part, j'en vois deux principaux :

1- Il faut disposer de sillons ferroviaires de qualité

C'est une question cruciale, car elle conditionne le service proposé aux clients. Le combiné ne dispose pas aujourd'hui sur l'axe nord sud de sillons de qualité en nombre suffisants, aux bons horaires. La gestion au quotidien des sillons est de plus un véritable cauchemar, entre les travaux qui s'éternisent sur certains axes clés, ceux qui démarrent sans aucun avertissement préalable et qui chamboulent toute l'exploitation pendant plusieurs semaines comme nous l'avons vécu ce printemps.

D'où ma question très directe au responsable de RFF présent – j'espère qu'il sera en mesure d'y répondre : quelles sont les mesures envisagées par RFF pour remplir sa mission première de gestionnaire de réseau et mettre à disposition plus de bons sillons ?

2- des plateformes efficaces

Dans les transports, les ruptures de charges sont toujours des éléments clés. Dans la région, sur quelles plateformes pouvons nous appuyer ?

Avignon et Canet, les deux principaux sites en termes de trafics, sont à la fois obsolètes et saturés. Obsolètes parce que munis de cours trop courtes qui obligent à des manœuvres coûteuses, parce que mal situés et englués dans la circulation urbaine. Seule lueur dans ce tableau bien sombre, la réalisation récente du chantier de Clesud.

Autour d'Avignon, la situation est bloquée: on a parlé de Cavillon, de Champfleury. Rien n'a vu le jour.

Le plus urgent concerne les trafics générés par le Port de Marseille. La desserte ferroviaire du port est médiocre. Rappelons qu'à Hambourg, la part du marché du fer est de 80% pour les trafics dont la destination est au delà de 250 km du port. On parle de créer un chantier à Mourepiane depuis presque 10 ans, puisque le projet était déjà inscrit au contrat de plan en 2000. J'espère que le représentant du Port autonome nous donnera de bonnes nouvelles de ce projet. Il y a urgence, parce que les clients perdus, comme le temps, se rattrapent rarement.

A Fos, le port a lancé un appel à projet mais j'entends dire que les opérateurs n'ont pas été consulté sur le choix du site envisagé, qui pourrait s'avérer un non sens.

Le combiné et les autoroutes ferroviaires sont donc aujourd'hui à un tournant. Les pouvoirs publics ont fixé des objectifs ambitieux. Les professionnels que nous sommes disons « chiche ». Nous sommes prêts à investir pour développer des trafics, à jouer notre rôle d'entrepreneurs. La région dispose d'un fort potentiel de trafic que nous sommes prêts à développer, je suis sûr que mes collègues transporteurs ne me contrediront pas.

Quelques sillons de qualité aux horaires adaptés, un chantier performant à Mourepiane, des installations à Fos permettant la massification des expéditions en provenance des terminaux conteneurs et de la zone industrialo-portuaire, un chantier autour d'Avignon pour remplacer le site de Courtine, voilà les demandes des transporteurs aux représentants des pouvoirs publics concernés.

Que ces sujets trouvent aujourd'hui – ou dans les semaines qui viennent - des réponses précises, et nous aurons tous ensemble fait de cette journée non seulement l'occasion de discours, mais une vraie étape vers la réalisation de nos objectifs communs. Je vous remercie de votre attention.



Groupement national des transports combinés

Par Jean-Claude BRUNIER
Président



Présentation

Le **Groupement National des Transports Combinés (GNTC)** est une organisation professionnelle créée en 1945, qui rassemble la presque totalité des transporteurs routiers français exploitant la technique du Transport Combiné Rail-Route (TCRR) ainsi que la totalité des opérateurs ferroviaires de combiné rail-route opérant en France.

En expert reconnu, il participe à toutes les études et à tous les travaux relatifs au développement technique et commercial du rail-route et émet un avis technique sur l'éligibilité des entreprises qui sollicitent des aides et des subventions en faveur du transport combiné.

Il est l'unique groupement en Europe, dégagé de toute ambition politique et syndicale, totalement dédié à la promotion et la défense du transport combiné rail-route et de ceux qui le pratiquent.

Le GNTC est un syndicat militant, où chacun de ses membres s'engage personnellement, ce qui lui donne son dynamisme et sa force.

C'est au sein du GNTC qu'a vu le jour la « caisse mobile de 13,60m », outil remarquable, croisement de la semi-remorque routière et du conteneur maritime qui a été le fruit d'une longue expérience et qui permet d'obtenir la meilleure productivité, qualité indispensable dans le monde de la concurrence dans lequel est plongée notre activité, le transport routier.

Le Grenelle de l'environnement

L'année 2007 a connu pour notre profession un événement de portée politique et économique majeure : Le Grenelle de l'Environnement. Pour la première fois dans notre pays à Paris et en Province, les élus,

les professionnels, les experts, les citoyens ont, ensemble, réfléchi, analysé, discuté, proposé des idées et des solutions sur les conséquences des activités de notre civilisation, sur le climat, l'évolution des ressources, et sur notre santé. Tous les avis ont pu s'exprimer : philosophiques, politiques, associatifs, professionnels ou personnels. Cet exercice qui pouvait paraître hors de notre portée a pour finir bien fonctionné. De ce grand débat national, au nombre remarquable de participants, sont sortis des axes de consensus importants.

Le transport est une des activités les plus concernées par les conclusions du Grenelle et plus particulièrement le transport de marchandises. Les organisations professionnelles du transport et notamment le GNTC ont été bien sur associées à ce grand forum. **Les objectifs pour le transport de marchandises : transférer 25% de l'activité routière sur les autres modes** pour économiser du pétrole et diminuer ainsi de 20% les émissions de CO₂ d'ici 2020.

Nous sommes dans une formidable dynamique en faveur de notre technique pour laquelle nous sentons une forte demande de la part de nos clients, les chargeurs, ainsi que de la part de nos concitoyens en faveur du TC, à condition bien entendu qu'il soit performant en terme d'environnement, de service et de prix.

Le Grenelle, à travers les lois qui vont être promulguées, va donner de nouveaux moyens à notre technique et nous saluons ces nouveaux moyens et ces nouvelles orientations, à savoir :

- augmentation des crédits pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire
- aménagement des grands axes pour la circulation des trains à 1000m
- encouragement à la création des opérateurs ferroviaires de proximité qui favorisent la manœuvre dans nos terminaux
- confirmation des aides au coup de pince en faveur du TC
- accès pour les opérateurs de TC à la réservation des sillons auprès de RFF
- création d'une autorité de régulation des activités ferroviaires.

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire et plus particulièrement le TC doit pouvoir répondre en ce qui le concerne aux objectifs du Grenelle. **Il s'agit, nous l'avons vu, de transférer 25% de l'activité du mode routier sur les autres modes d'ici 2012.** Ce que le rapport Raulin détaille de la manière suivante pour les modes ferroviaires et fluviaux :

- ferroviaire 2006 : 41 Milliards de T/Km
- ferroviaire 2012 : 60 Milliards de T/Km

soit près de 50% d'augmentation dans lesquels la part principale de croissance est supportée par les techniques du TC : caisse mobile, conteneur, autoroute ferroviaire puisque l'objectif est de passer de 9 Milliards de T/Km à 23 Milliards de T/Km, soit multiplier le trafic par 2,5.

Pour le fluvial, le trafic doit passer de 8 à 10,40 Milliards de T/Km soit augmenter de 30%.

Cela met en avant encore une fois, la responsabilité de nos entreprises, car ce sont elles qui vont devoir réaliser cette mutation, cette transformation des plans de transport principalement en longue distance et proposer aux chargeurs les nouvelles solutions en TCRR pour répondre à leurs besoins en terme de qualité et de prix.

Il faut donc que l'ensemble de la chaîne du TCRR : transporteurs routiers, opérateurs de TC, entreprises ferroviaires et RFF relève le défi. Les adhérents du GNTC, c'est-à-dire les transporteurs routiers et les opérateurs de TC, sont prêts à le relever et nous ne doutons pas que les entreprises ferroviaires et RFF soient dans le même état d'esprit.

Cependant, pour cela, il faut aussi et peut-être surtout, qu'un principe de base soit bien compris par tous : Le fret ferroviaire est un transport de massification. C'est la raison pour laquelle, il nous faut, à tous les niveaux, travailler ensemble pour atteindre la masse critique de cette technique : le train complet.

N'oublions pas qu'un train nominal de 750m représente 50 semi-remorques et qu'un service régulier demande, sur une liaison donnée, un aller-retour/jour, tous les jours de la semaine. Le lancement d'un service correspond donc au transport de 100 semi-



remorques par jour et de 25 000 par an. Ceci représente évidemment une prise de risque très élevée pour l'opérateur. Il faut donc que le volume potentiel sur une liaison donnée soit suffisant. Mais il faut également que l'ensemble de la chaîne - à savoir le transporteur routier, l'opérateur de TC, l'entreprise ferroviaire et RFF- offre à chaque niveau, la qualité de service nécessaire pour générer ce volume et atteindre l'objectif de 97% de service.

L'ouverture et la modernisation du ferroviaire qui avaient pris beaucoup de retard en France ont été réalisées et sont en bonne voie. L'essentiel de cette réforme a été mis en place depuis quelques années :

- séparation de l'infrastructure et de l'exploitation
- ouverture du fret ferroviaire aux entreprises privées
- ouverture aux opérateurs du TCRR de l'achat des sillons.

Le monde ferroviaire est un monde dans lequel les efforts se font dans la durée, les évolutions sont lentes et nous paraissent parfois trop longues. Il faut reconnaître que le système doit se réformer complètement et que cela nécessite de profondes modifications, qu'il s'agisse de RFF, de Fret SNCF ou plus généralement des entreprises ferroviaires.

Nous sommes conscients qu'il nous reste aujourd'hui pas mal de travail ... et cela d'autant plus que le système du fret ferroviaire doit répondre rapidement aux objectifs du Grenelle.

Pour atteindre ces objectifs, deux conditions doivent être impérativement remplies : disposer d'un réseau et de sillons de qualité et disposer de terminaux performants et de capacité suffisante.

Concernant le réseau et les sillons

Il faut mettre en place une infrastructure ferroviaire à priorité fret sur les liaisons reliant les grandes régions d'échange de fret et les grands ports français. Ce réseau doit être un **réseau à grand gabarit et à haute performance**.

Il doit permettre la circulation de trains de 1000m et de 2000T Gabarit C45 pour les caisses mobiles, les conteneurs ou l'autoroute ferroviaire, avec des wagons à 120km/h pour obtenir des vitesses commerciales supérieures à 95km/h en visant un objectif de 105km/h. Ce réseau doit présenter des itinéraires alternatifs de capacités suffisantes ainsi qu'un régime de plage de travaux assurant la pérennité du sillon.

Par ailleurs, le réseau national doit être rapidement amélioré sur les points de saturation et sur les lignes congestionnées.

Mais surtout, suite à un entretien à minima pour des raisons d'économie ces dernières années, le réseau doit être remis à son niveau nominal. Ceci est en train de se faire et va s'étaler sur plusieurs années. Les travaux se faisant souvent la nuit, cela touche particulièrement les trains du combiné qui roulent en grande majorité en saut de nuit. La résolution de ce problème est prioritaire, car nous ne pouvons pas nous permettre d'arrêter le service auprès de nos clients sous peine de voir les trafics retourner à la route.

La qualité de candidats autorisés que les opérateurs du TCRR viennent d'obtenir, leur fait découvrir la problématique de la gestion des sillons ... c'est avec une certaine angoisse quand ils apprennent, en prenant connaissance des programmes de travaux à deux mois, que tel sillon n'étant pas assuré pendant plusieurs jours voire semaines, il leur faudra jongler avec des sillons de dernière minute ou ... annuler des trains.

Concernant les terminaux

Il faut programmer la création de terminaux de TC pour répondre à l'augmentation du volume attendu. Après la période de dépression du ferroviaire et particulièrement du TCRR de 2002 à 2005 avec une perte de 1/3 du trafic, beaucoup de terminaux ont été abandonnés. Il ne faut pas penser que leur réouverture va régler le problème. Il s'agissait en effet de terminaux traitant de petits volumes et qui correspondaient à des trafics diffus, insuffisants pour réaliser les trains complets dont nous avons besoin aujourd'hui. Il nous faut et ceci dans les plus brefs délais, augmenter la capacité des terminaux dans les grandes métropoles régionales et en région parisienne. L'objectif étant, je le rappelle, de multiplier par 2,5 la capacité actuelle car l'utilisation des terminaux est aujourd'hui presque optimale.

Il faut là aussi préciser que ces nouveaux terminaux doivent massifier les flux et ne pas croire que dans une région donnée, chacune des techniques doit avoir une infrastructure spécifique. Nous nous priverions ainsi de la productivité du ferroviaire. Précisons également que les nouveaux terminaux gagneraient beaucoup à être implantés dans les zones logistiques existantes ou à créer et vice-versa.

Une attention particulière doit être portée sur les grands ports français qui ont besoin de terminaux de TCRR pour renforcer leur compétitivité et leur attractivité, l'objectif fixé étant le doublement de la part non routière des acheminements à destination et en provenance des ports. C'est le cas au Havre et à Marseille.

Marseille où après que le Port Autonome ait lancé un appel à projet concernant un terminal à Mourepiane, l'ensemble des opérateurs : Novatrans, Naviland Cargo, T3M, Rail-Link ont répondu collectivement à travers PROJENOR ; ce qui est exemplaire et permet de massifier les flux. Il serait très dommageable que ce dossier ne voit pas le jour car il n'est pas réaliste de penser qu'à Mourepiane, le seul trafic d'origine maritime suffira à remplir des trains complets.

En dehors de ces points majeurs que sont les sillons et les terminaux, nous avons d'autres sujets d'attention et d'inquiétude.

- La mise en circulation des trains longs dont nous pensons qu'elle pourrait être effective rapidement entre Paris et Marseille (grâce au volontariat de Rail-Link) est laborieuse. La bonne nouvelle, c'est que les premières expérimentations ont lieu cet été.
- Les messagers et expressistes représentaient aux environs des années 80 pas loin de la moitié du fonds de commerce de la technique du TCRR, pour progressivement l'abandonner. Compte tenu de son évolution en termes de rapidité et fiabilité par rapport à la route, le TCRR devrait voir revenir à lui cette clientèle de façon significative, par le biais de la caisse mobile ou bien encore de nouvelles organisations, comme le transfert direct du wagon vers le camion de distribution dans un terminal spécialisé. Le GNTC, en partenariat avec le GETC et l'ADEME a déjà pris des initiatives auprès des acteurs du combiné : SNCF - Novatrans - RFF, pour relancer ce trafic.

Pour finir, je voudrais rappeler que notre spécialité dont le domaine de pertinence est le transport en longue distance doit - au-delà de la résolution des problèmes nationaux qu'elle rencontre - avoir pour objectif de mettre en place un réseau européen en terme d'infrastructure et de terminaux. Il faut donc que nos entreprises aient une vision plus large de leur plan de transport, ce qui leur permettra d'exprimer les avantages de notre technique à l'échelle de l'Europe, en termes :

- de qualité de service
- d'impact sur l'environnement
- de condition sociale pour nos conducteurs
- et de maîtrise de l'évolution des prix de revient.

Le Transport Combiné Rail-Route doit être la clef de voûte de la multimodalité et du transport en longue distance en Europe. L'élan du Grenelle doit permettre à nos entreprises de prendre un nouveau départ et de rattraper le retard que nous avons pris à cause d'une ouverture ferroviaire laborieuse en France.

GNTC - 21 Rue de Rocher - 75008 Paris
Tel : 01.42.93.53.88 - Fax : 01.40.08.08.10
E-mail : jy.plisson@wanadoo.fr



L'exemple suisse : histoire d'une pratique

par Michel OCHSNER,
Président du Forum
Economique Rhodanien

Nos remerciements vont à l'Office Fédéral des Transports et à la Mission économique près l'Ambassade de France en Suisse



L'histoire, l'exemple, la pratique:

En préambule, il me semble utile de replacer la SUISSE dans le contexte européen pour comprendre sa position actuelle dans la politique des transports.

Historiquement, recherche farouche d'indépendance et de neutralité :

1516 : au lendemain de leur défaite à Marignan, les Suisses signent une paix perpétuelle avec la France.

1798 : le Directoire impose une République helvétique qui ne dure pas

1803 : Bonaparte, par l'acte de médiation, ratifie l'esquisse de la Confédération actuelle

enfin 1815 : le Congrès de Vienne reconnaît la neutralité de la SUISSE qui, à ce jour comme vous le savez, n'est toujours pas dans la Communauté européenne.

Une géographie tourmentée, des massifs alpins qui occupent 60 % du territoire et donc rendent très difficile l'accès aux différentes régions, aux très nombreuses vallées et bien entendu au trafic transfrontalier essentiellement vers l'Italie et l'Autriche.

Les flux marchandises et voyageurs Nord-Europe vers le Sud et vice-versa sont un véritable problème.

Si la Suisse est une puissance économique et financière importante, elle reste un petit pays avec ses 7 millions 500'000 habitants et ses quelques 41'000 km² (549'000 en France). Elle doit faire face dans cette configuration à des investissements très lourds.

La Suisse a donc été dans l'obligation d'établir un réseau important de communications.

N'oublions pas que le tunnel du St Gothard a été réalisé il y a 130 ans.

Pour assurer l'accès aux nombreuses vallées et aux régions éloignées du Centre, je pense aux Grisons et au Tessin, c'est un maillage extraordinaire des moyens divers de transports ayant nécessité des travaux gigantesques :

- à côté des voies ferrées
- les routes accrochées aux rochers ou bénéficiant de tunnels audacieux
- les téléphériques, funiculaires
- le trafic fluvial et lacustre

et sans oublier pour transporter voyageurs et marchandises légères les légendaires cars postaux, de couleur jaune, qui permettent d'accéder aux stations de ski en tout temps.

Ce rappel historique nous fait découvrir :

- un réseau visionnaire des transports : la Suisse a mis en pratique il y a fort longtemps la diversité multimodale bien avant la découverte et l'utilisation de ce terme.
- l'environnement et sa défense ont toujours été une priorité car la population de montagnards l'applique concrètement depuis des décennies, de même que les cultures « bio »... bien avant la mode actuelle. Les plantes médicinales « bio » ont été utilisées et commercialisées (Ricola,...) depuis fort longtemps.

Quelle est la politique actuelle des transports et les moyens mis en œuvre

Cette Suisse avant-gardiste comme nous venons de le voir, farouchement indépendante et défendant sa neutralité reconnue par tous les pays, s'est cependant intégrée dans la politique européenne au travers de l'ATT (accord sur les transports terrestres) signé avec l'UE le 1^{er} juin 2002

Cet accord a 2 volets :

- coordination de la politique suisse (et ses travaux d'infrastructure) avec l'ensemble des pays) et
- garantie pour la Suisse, je devrais dire reconnaissance par l'UE de la politique suisse des transports axée sur la défense de l'environnement.

La politique de la Suisse est claire et forte de l'adhésion du peuple : ainsi en 1992 le peuple approuve par référendum à 63,5% le projet du tunnel du LOETSCHBERG.

La démocratie directe, si elle peut se révéler un ralentisseur de décisions, dans ce domaine permet de donner de la force à l'exécutif et d'assurer la cohésion nationale.

Choix de cette politique

- Limiter fortement les traversées alpines de marchandises par route
- Opérer un soutien important au transfert vers le rail
- Prise en compte forte de l'environnement
- Développement du trafic fluvial essentiellement sur le Rhin
- Raccordements au réseau international
- Faciliter ainsi le trafic interne et de transit

Moyens de cette politique

La carte ci-après nous permet de schématiser la Suisse intégrée fortement au cœur de l'Europe économique, de l'Europe encore industrielle qui part de Manchester, passe par la Belgique, la Hollande, via la Ruhr, une partie est et sud de la France, l'Italie du Nord et débouche sur le port de Gènes.

Nous observons aussi les 2 réalisations futures que la SUISSE doit mener à terme :

Le GOTHARD et plus au sud le CENERI du nom de la montagne tessinoise

1. Moyens financiers

Après avoir obtenu les moyens législatifs, le Conseil fédéral a mis en place une politique ambitieuse de moyens financiers basée sur 3 sources de financement :

- la RPLP : c'est la redevance poids lourds liée aux prestations
- un impôt sur les huiles
- une part de la TVA (1 pour mille)

Je dois signaler que pour le LOETSCHBERG, le financement s'effectuera sans aucune aide de l'Union européenne, contrairement au BRENNER en gestation



2. Politique cohérente avec des conséquences positives sur les coûts du transport et la continuité de celui-ci

- cohérence qui se retrouve à tous niveaux :
 - création coordonnée entre modes différents
 - réduction du bruit
 - respect de l'environnement
- raccordement aux lignes ferroviaires françaises existantes :
 - Rhin-Rhône pour 2011
 - Mulhouse-Dijon qui permettra aux voyageurs de Zurich de gagner 1h30 pour venir en France
 - participation financière à la nouvelle voie des Carpates (TGV Genève – Paris) à hauteur de 40% du budget global soit un montant de 110 millions d'euros
 - le RER franco-genevois appelé CEVA, projet devisé à plus de 620 millions d'euros auquel le Parlement fédéral a décidé d'apporter une contribution d'environ 330 millions d'euros ; ouverture programmée : 2013
- optimisation du trafic sur les axes existants avec l'introduction du système ERTMS (european rail traffic management system). La SUISSE a accueilli en septembre 2007 à Berne la Conférence annuelle : certains d'entre vous ont assisté à cette réunion au cours de laquelle la SUISSE a annoncé la mise en construction prioritaire de ce système sur les axes Berne/Oltén et le tunnel de base du LOETSCHBERG
- une retombée concernant la réduction des coûts de transport découle de la technique des tunnels de base : le franchissement des Alpes s'effectuera sans locomotive additionnelle dans la plupart des trains.

3. Infrastructures existantes et futures

Transport combiné

Le réseau ferroviaire est le grand bénéficiaire de la politique volontariste de la Confédération. **Ce réseau ferroviaire long de 5'000 kms, est CHAMPION D'EUROPE !**

Chaque suisse parcourt annuellement en moyenne 1739 kilomètres ; au niveau mondial seul le Japon fait mieux (1897km)

Le réseau routier est composé de 1750 kms d'autoroutes et de 18000 kms de routes cantonales (équivalent de nos routes nationales avant le transfert aux Conseils généraux). C'est un réseau ancien, souvent saturé, d'où l'absolue nécessité de passer au rail... et au fluvial.

Le réseau fluvial est très développé, je ne parlerai pas de la marine suisse de haute mer qui prête souvent à plaisanterie, mais qui existe réellement.

Le fluvial c'est essentiellement le Rhin : entre la Suisse et la mer, une seule voie d'accès pour la navigation à fort tonnage, c'est ce long fleuve irriguant une partie de l'Europe. Cette voie fluviale entre Rotterdam et Bâle est la plus fréquentée d'Europe :

+ de 200 millions de tonnes y transitent annuellement dont 7 millions concernent la Suisse, soit environ 10% du commerce extérieur total (pétrole, engrais, matières chimiques dangereuses...)

Cette voie dispose encore de capacités importantes et pourrait renforcer son rôle de corridor de transport en assurant un transfert supplémentaire de la route... et du rail.

A côté du Rhin, n'oublions pas la navigation fluviale intérieure qui concerne passagers et marchandises. Tous les jours on estime à près de 200 bateaux sillonnant les lacs suisses qui effectuent des transport de graviers, sable, déblais. Combien de camions en moins sur les routes ?

Le futur

Encore 3 grands projets dont l'un en chantier, le tunnel de base du ST GOTHARD ou liaison plane, contrairement à l'actuel connu pour ses tunnels hélicoïdaux et sa pente importante.

Long de 54km, il sera opérationnel à l'horizon 2016/2017.

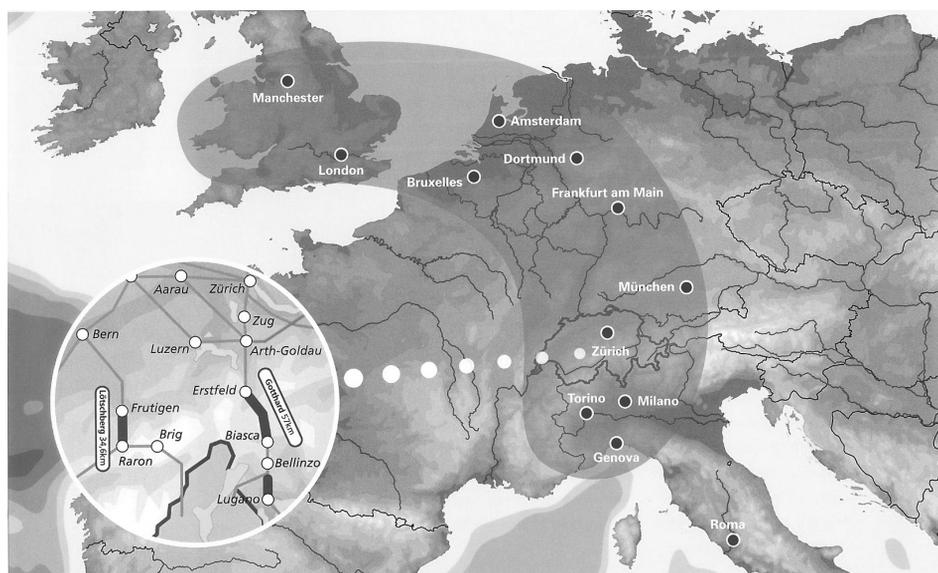
L'autre tunnel également de base est le CENERI qui permettra une ouverture rapide, fluide et une continuité horaire avec l'Italie.

Quant au LOETSCHBERG, un second tube pourrait voir le jour à plus long terme dans le cadre d'une planification sur l'offre ferroviaire suisse à l'horizon 2030 (il s'agit de propositions réunies sous le titre ZEB : développement futur de l'infrastructure ferroviaire).

Alors les enjeux seront en passe d'être tenus :

- délestage de la route
- respect de l'environnement
- absence (ou réduction forte) des ruptures de charge
- gain de temps (déjà 20% gagné avec le LOETSCHBERG)
- augmentation du potentiel sur l'axe Nord-Ouest Sud-Est (30% constaté également au LOETSCHBERG)
- on peut dire que la bataille du transport combiné est gagnée : avec 16 millions de tonnes en 2006 le transport combiné a représenté 2/3 du trafic ferroviaire transalpin suisse

On constate déjà aujourd'hui et ce depuis 2004, une tendance inversée : pour la première fois, le rail a regagné des parts de marché et l'objectif 2012, très ambitieux, de dépasser 70% du trafic total sera assuré, ceci malgré une augmentation du trafic marchandises qui a déjà doublé entre 1981 et 2005 et continuera encore d'au moins 50 % d'ici 2012.





A côté des infrastructures mises en place, ou qui le seront, n'oublions pas les acteurs essentiels, les opérateurs actuellement au nombre de 18 particulièrement efficaces dont le plus important en SUISSE est HUPAC : 4000 wagons, 13 locomotives, aux côtés du belge DILLEN, de l'italien NORD-CARGO,...

HUPAC a été créé à la fin des années 60 par plusieurs... transporteurs routiers en réaction à l'absence de liaison routière Nord-Sud performante et à l'interdiction des plus de 28 tonnes (mesure levée à ce jour) et de l'interdiction du trafic nocturne (toujours en vigueur).

Voilà ce que l'on peut attendre de la politique suisse des transports à l'horizon 2016/2017, exemple sinon d'une intégration politique, d'une véritable intégration logistique à la grande Europe.

Conclusion

Le transport n'est qu'un élément, déterminant certes, du développement économique et de la mobilité des hommes. La SUISSE en a été l'un des précurseurs par de remarquables réalisations et d'autres à venir.

Prenons exemple sur ce pays qui axe sa politique active sur **le respect de l'environnement, le respect des habitants et l'ouverture vers ses voisins**

Retenons aussi la continuité historique, rare sur le plan international, continuité sur le plan européen : malgré la défense farouche de son indépendance, la SUISSE possède une tradition diplomatique basée sur les accords bilatéraux avec l'UE, nous l'avons vu, mais aussi avec de nombreux autres pays, soit en direct, soit dans le cadre de l'AELE... qui existe toujours.

Un regret : que l'ouverture naturelle de la Suisse vers le sud français, la voie Rhône-Méditerranée, soit délaissée par les Suisses pour des raisons que nous connaissons tous, mais qui perdurent : les grèves à Fos et les lacunes du fret vers Marseille

Un souhait également : que ce type de débat court soit étendu à la mobilité en général avec les acteurs professionnels et particuliers intégrant également les transports publics.

Ce serait une façon de faire avancer des projets globaux réfléchis pour faire vivre davantage tous les utilisateurs de transports les uns avec les autres plutôt que les uns à côté des autres.

Impacts des activités logistiques en PACA

Le 24 septembre 2008 a eu lieu, au CETE Méditerranée, la présentation des résultats de l'étude « IMPACTS PFL » réalisée par le CETE Méditerranée à la demande de la Direction Régionale de l'Équipement et du Conseil Régional PACA, avec les interventions d'acteurs du secteur .

- Le thème 1 procédait à une **description des sites logistiques** de la région PACA ;
- Le thème 2 abordait plus particulièrement **l'impact de l'activité logistique sur les emplois et la formation**, notamment l'impact particulier de l'activité portuaire et les besoins en formation ;
- Le thème 3 insistait sur **les impacts sur les trafics de marchandises** ;
- Un thème 4 portait un regard sur la portée de ces équipements en matière **d'aménagement du territoire** et en matière **d'environnement**.
- La journée a été clôturée par une tribune « **paroles d'acteurs** » à laquelle ont participé activement un logisticien, un Promoteur de PFL, la CCI et un décideur local.

Cette étude pourra être prochainement consultée sur le site de la DRE PACA ainsi que les présentations de cette journée : www.paca.equipement.gouv.fr



Les centres inter-institutionnels de bilans de compétences

Présentation de l'Association Régionale des CIBC PACA

L'Association (loi 1901) Régionale des CIBC PACA regroupe cinq CIBC (CIBC 04 – CIBC 05 CIBC 13 – CIBC 83 – CIBC 84). Le CIBC 06 est en cours de reconstruction.

Les CIBC, Centres Interinstitutionnels de Bilans de Compétences, sont spécialisés dans l'orientation professionnelle, le conseil, l'ingénierie en ressources humaines et la gestion des carrières.

En prise directe avec les réalités de l'entreprise et de l'environnement socio-économique, les CIBC répondent à des demandes d'interventions variées et développent des prestations dans le cadre de :

- Bilans de compétences / Point carrière / Diagnostic de milieu de carrière
- L'évaluation et le développement des compétences
- L'accompagnement de la mobilité externe
- L'accompagnement de la mobilité interne
- Le recrutement de collaborateurs
- L'accompagnement dans le cadre de licenciement (CRP ou Outplacement)
- L'accompagnement dans le cadre d'une démarche de Validation des Acquis de l'Expérience
- Accompagnement à la création ou reprise d'entreprise
- L'étude de poste
- La définition de poste (fiches de fonction)
- Conduite des entretiens annuels d'évaluation
- Réussir ses recrutements (formation / action)
- La GPEC.....

Les équipes pluridisciplinaires, composées de consultants issus de différentes disciplines (psychologie, ressources humaines, sciences de l'éducation, marketing...), mettent en œuvre ces différentes prestations.

Toutes ces missions contribuent à optimiser l'investissement humain au sein des entreprises et favorisent aussi le développement des personnes et des structures.

Par leurs larges champs d'interventions, les CIBC reçoivent tous les publics en réflexion sur leur avenir professionnel et en recherche de solutions concrètes.

Déontologie

Les CIBC, interface entre les entreprises et ses collaborateurs, s'appuient, pour mener à bien leurs missions, sur quatre principes déontologiques fondamentaux :

- Respect de l'individu
- Neutralité / objectivité
- Impartialité / équité
- Confidentialité / secret professionnel

Toutes les prestations réalisées sont individualisées, chacune étant conduite par un conseiller référent.

Les CIBC sont garants de la neutralité au regard des différents Organismes de Formation et/ou Organisations Professionnelles.

Ils s'adaptent avec souplesse aux spécificités des publics et aux demandes des entreprises.

Ils veillent à analyser les situations d'une manière objective ; les négociations sont menées dans la plus grande neutralité.

Ils ne se substituent pas aux décisions qui incombent aux bénéficiaires.

Ces éléments de cadrage déontologique caractérisent et distinguent l'approche des CIBC qui veillent à préserver la liberté et la dignité des bénéficiaires dans un souci constant de transparence et d'efficacité.

- Qualité
- Labellisation Charte Qualité Régionale sur les critères éligibles par la Région PACA
- Labellisation Qualité DGEFP et Fédération Nationale des CIBC (en cours)

L'ensemble du réseau des CIBC est engagé dans une démarche de labellisation qui a pour objectif :

- d'afficher clairement la qualité de l'offre de services des CIBC vis-à-vis de ses commanditaires,
- de développer la réactivité de ses structures en réponse à des commandes diversifiées, tout en garantissant un niveau homogène de professionnalisme, quel que soit le lieu d'implantation.

Le processus de labellisation est piloté et attribué par un Comité national qui réunit des représentants :

- de l'ensemble des Partenaires Sociaux Nationaux,
- du Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale,

- du Conseil National de la formation professionnelle tout au long de la vie,
- de la Direction Générale de l'ANPE,
- du Ministère de l'Education Nationale,
- du Fond Unique de Péréquation.

La conformité des structures CIBC au référentiel, leur permet d'obtenir un label reconnu par les instances socio-économiques, professionnelles et institutionnelles impliquées dans le champ de l'orientation et de la formation tout au long de la vie.

Réseau

Les CIBC : adhèrent à la Fédération Nationale des CIBC, qui compte aujourd'hui 265 centres sur le territoire français

La synergie du réseau : organismes de formation, entreprises, salariés, éducation nationale, organismes consulaires positionnent les CIBC au cœur de l'orientation et de l'évaluation tout au long de la vie.

L'ensemble de ces réseaux et partenariats permet aux CIBC d'avoir un rayonnement tant départemental, régional que national.

Des entreprises de toutes tailles, allant de la TPE, PME, aux grands groupes nationaux et internationaux ont ainsi pu travailler en relation avec les CIBC pour des prestations en Ressources Humaines.

Deux de nos CIBC sont membres du groupe « **AOMPI Accompagnement Orientation Mobilité Professionnelle Insertion** ». Celui-ci est composé de professionnels répondant aux critères de la charte qualité régionale.

Il siège également au **CARIF / Espace Compétences** « Espaces Ressources » PACA.



Création et développement

Le 23 septembre dernier, le centre AFT-IFTIM de Marseille a inauguré son pôle BTP.

En développant ses activités vers ce secteur porteur, l'AFT-IFTIM répond ainsi à un besoin important de formations, en particulier pour l'utilisation des grues à tour, des grues mobiles et des bras auxiliaires.

L'année 2008 sera aussi l'année de l'ouverture de la première section CERELOG au centre de Marseille, formation de niveau II en alternance préparant les stagiaires en contrat de professionnalisation à un titre de responsable en logistique.

Charte CO₂ dans les transports routiers de marchandises

Afin de lutter contre le réchauffement climatique, la France souhaite réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Les activités du secteur du transport routier de marchandises sont émettrices de CO₂. C'est pourquoi le Ministère en charge des transports a rédigé en collaboration avec l'Ademe et les fédérations de transporteurs FNTR et LTF une « charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ » à destination des entreprises. L'entreprise signataire s'engage sur 3 ans à une réduction chiffrée de ses émissions de CO₂, réalisable grâce à un plan d'actions personnalisé. Elle y trouve un avantage pécuniaire grâce à l'économie de carburant qui en résulte, et un avantage en termes d'image.

La démarche a été lancée officiellement en mars 2007. Les outils nécessaires aux calculs des consommations et des émissions de CO₂ sont désormais disponibles auprès de l'Ademe.

Les entreprises désireuses de s'engager devront au préalable :

- réaliser un diagnostic CO₂ afin de dresser un état des lieux précis de leur situation ; pour cela, elles doivent avoir une bonne connaissance d'une part de la structure de leur parc et de leur consommation par véhicule ou par conducteur, et d'autre part des actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport ;
- choisir au moins un indicateur de performance environnementale propre à l'entreprise ;
- définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour de 4 axes : le véhicule, le carburant, le conducteur, et l'organisation des flux de transport ;

- choisir au moins une action par axe en précisant un objectif chiffré et mesurable.

Une fois le diagnostic CO₂ réalisé, l'entreprise devra mettre en œuvre et suivre périodiquement les actions choisies tout au long des 3 ans de la période d'engagement.

Les entreprises intéressées peuvent s'adresser à leurs organisations professionnelles ainsi qu'aux services de la DRE PACA et de l'ADEME.



Courts débats de l'ORT

- **Le vendredi 04 juillet 2008** a eu lieu à la DRE PACA la **présentation des Programmes européens** dans lesquels institutionnels et professionnels de la Région PACA se sont investis ces dernières années à travers de nombreux projets.

Le nouveau programme MED dont le Conseil Régional PACA est l'Autorité Unique de Gestion (AUG) a également été présenté.

Vous pouvez trouver ces diverses présentations sur le site de L'ORT : www.ort-paca.fr. Vous y trouverez également les adresses internet des divers projets évoqués.

- **Mardi 09 septembre 2008** s'est déroulé à la Chambre d'Agriculture de Vaucluse un Court Débat consacré aux transports combinés et aux Autoroutes ferroviaires. Outre les communications présentées ci-dessus, vous trouverez l'ensemble des présentations sur le site internet de l'ORT: www.ort-paca.fr

Bibliographie

- **Le Service de l'Observation et des Statistiques (SOS)**, anciennement SESP, du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) a publié en juillet 2008 une plaquette issue des enseignements de l'enquête Transit 2004, intitulée : « *Flux et trafics terrestres de marchandises en 2004 à travers les passages alpins franco-italiens. (Caractéristiques, partage modal et évolutions 1999-2004)* ».

Vous pouvez également consulter diverses versions antérieures sur le site : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>

- Les DRE PACA et Rhône-Alpes ont publié, avec le concours du CETE Méditerranée, une plaquette intitulée : « *Observatoire des trafics à travers les Alpes – 2006* ». Ce document présente un ensemble intéressant de cartes et de chiffres concernant l'espace

transfrontalier qui doit s'intégrer dans la politique des réseaux transeuropéens dont les principaux objectifs sont de réduire le déséquilibre entre les modes de transports et d'intégrer les transports dans le développement durable.

Contact à la DRE :
Michel MARTIN
tél. : 04 91 00 53 04

Carnet

- **Madame Caroline GOUY est nommée Déléguée Régionale PACA et Corse** à compter du 1^{er} janvier 2009, en remplacement de Monsieur Camille de VARGAS qui a fait valoir ses droits à la retraite.

Elle prendra progressivement ses fonctions à partir du 1^{er} septembre 2008.

Le Président, les membres et l'équipe de l'ORT lui souhaitent la bienvenue en PACA et au sein de l'ORT dont l'AFT IFTIM est un membre très actif.

- **Le Président, le Conseil d'Administration, les membres et l'équipe de l'ORT tiennent ici à remercier très sincèrement et amicalement Camille DE VARGAS** pour la part active qu'il a prise aux activités de l'Observatoire depuis sa création en 1995 puisque l'AFT s'est d'emblée investie dans l'Association.

Sa disponibilité s'est toujours manifestée avec entrain, notamment dans sa participation fidèle au Comité de rédaction du Journal des Transports auquel il a participé

avec constance, ainsi que pour les articles toujours pertinents dont il l'a alimenté.

Sa compétence et sa bonne humeur ainsi que sa courtoisie ont toujours donné un certain ton aux manifestations auxquelles il participait autant que ses charges professionnelles le lui permettaient.

Nous lui souhaitons donc une très bonne retraite, en sachant que nous aurons sans doute l'occasion de nous croiser, ne serait-ce que dans les courts débats de l'ORT auxquels il reste cordialement invité.



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