



# Carnet

## Manifestations du 2<sup>ème</sup> semestre :

- **Octobre** : Court Débat Transports et Environnement .
- **Décembre** : Présentation d'études / Court débat : SNCF  
(Comme d'habitude , dates et lieux seront précisés en temps utile)

## Carnet :

### ■ Départs :

Roger **ORTIN**, Directeur Régional du Travail (Transports),  
Languedoc-Roussillon au 1<sup>er</sup> Août 2002

Jean Louis **SAMUEL**, Directeur Régional du Travail (Transports)  
Champagne-Ardenne au 1<sup>er</sup> Octobre 2002

### ■ Arrivées :

Patrick **BONELLO**, Directeur Régional du Travail (Transports)  
Paca-Corse au 1<sup>er</sup> Août 2002

Jean-Marc **AMBIELLE**, Attaché INSEE, affecté à la DRE PACA pour remplacer Stéphanie LEMERLE sur le poste de correspondant ORT a pris ses fonctions le 2 septembre 2002.

### ■ Nominations :

#### • FNTV 13

Jean Pierre **SABARDU**, directeur des Autocars SABARDU (Les Pennes-Mirabeau, Bouches-du-Rhône) a été élu par ses pairs, réunis en Assemblée Générale, Président de la FNTV 13. Monsieur **SABARDU**, représentera ainsi les Transporteurs des Bouches du Rhône au sein du Bureau de la FNTV PACA.

#### • CRFPT – Région PACA

Election du nouveau Président du Comité Régional de Formation Professionnelle dans les Transports. Créés en 1972 par l'AFT, des Comités Régionaux de Formation Professionnelle dans les Transports, constituent une instance consultative et de réflexion, en matière d'emploi et de formation.

Le 26 juin 2002, Monsieur Victor **FARAMIA** (TRS NJS FARAMIA) a été élu Président du CRFPT pour la région PACA. L'entreprise NJS FARAMIA dont le siège est situé près de Marseille, a été créée par Victor FARAMIA en 1984.

Spécialisée dès l'origine dans le Transport frigorifique, elle a étendu depuis ses activités vers la location de véhicules avec conducteurs et le Transport industriel. Forte de 7 implantations, l'entreprise compte 140 salariés (dont 90 conducteurs) et 60 véhicules.

Classée, entre autres, au Top 50 de la région, distinguée « Etoile de la PME », l'entreprise est certifiée ISO 9002 (version 2000), et a mis en place un accord de réduction du temps de travail. Particulièrement dynamique en matière de politique de formation, elle est également très performante dans le domaine de la création d'emplois.



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**

37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 53 06

site : [www.paca.equipement.gouv.fr](http://www.paca.equipement.gouv.fr)

Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 04 91 81 72 72

# Le journal des transports

Septembre 2002

## éditorial

L'Assemblée plénière des Observatoires Régionaux des Transports s'est réunie cette année en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les 13 et 14 juin derniers ; les représentants des services centraux du ministère de l'Équipement et les correspondants régionaux des ORT ont été accueillis nombreux par le Port Autonome de Marseille pour deux journées de travail.

C'est sous le thème général de la multimodalité que s'est déroulée la réunion. Les participants ont pu se rendre compte, à travers les diverses interventions, des enjeux régionaux du corridor multimodal Est-Ouest du sud de l'Europe, des nombreux obstacles émergeant, mais aussi de la volonté de les surmonter, manifestée dans des expériences concrètes menées par des chefs d'entreprises, les opérateurs portuaires ou l'administration.

Multimodalité, intermodalité, reports modaux, modes alternatifs seront à coup sûr les maîtres mots de cette fin d'année et annonceront en 2003 diverses démarches ou projets dont le programme européen Marco Polo ou les réalisations entreprises dans le cadre des programmes Interreg auxquels participent les États et les régions concernées par tous les problèmes d'échanges.

Ces programmes sont porteurs de solutions et de financements pour alléger, réorienter, réguler les modes de transports terrestres dont, en cette période transitoire d'ouverture européenne, les infrastructures sont parfois au bord de l'asphyxie ou qui seront saturées dans un avenir plus ou moins proche.

Bien sûr, les modes terrestres et leurs infrastructures restent en attendant les vecteurs essentiels des échanges commerciaux et culturels et rien ne doit s'opposer aux progrès humains ou technologiques susceptibles d'améliorer leur fonctionnement et leur compétitivité, tant sur le plan social que sur le plan environnemental, sans oublier le point incontournable vers lequel convergent les préoccupations de tous les acteurs du transport : la sécurité des personnes et des biens.

Gilles MENOTTI  
Président de TLF Méditerranée  
Président de l'ORT PACA



47  
numéro

## Sommaire

### P. 2/4 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- La nouvelle réglementation du travail applicable à la SNCF
- Evaluation des risques transcription des résultats dans un document unique
- Infractions et sanctions administratives en 2001
- Les financements de projets en transport routier de voyageurs

### P. 5 TRANSPORT FERROVIAIRE

- TGV Med : les chiffres

### P. 6 FORMATION

- L'insertion des travailleurs handicapés dans le secteur du transport routier de voyageurs

### P. 7/10 FICHE

- Fiche d'aide au recrutement d'un conducteur routier de marchandises

### P. 11/12 TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

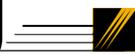
- Quelles réponses à la question de l'emploi dans les transports et la logistique ?

### P. 13 TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

- La classification obligatoire des autocars de tourisme

### P. 14/16 LA VIE DE L'ORT PACA

- L'assemblée plénière des ORT des 13 et 14 juin 2002
- Une action pilote de report modal en PACA



# La nouvelle réglementation du travail applicable à la SNCF

Par Jean-Louis SAMUEL  
ITT / DRTT PACA Corse

La nouvelle réglementation du travail applicable à la SNCF, fait l'objet du décret du 29/12/1999. Cet acte d'ordre réglementaire édicté par le gouvernement, résulte du pouvoir de l'Etat d'organiser le service public ferroviaire en fixant lui même les règles des rapports entre salarié et employeur en matière de durée du travail.

Ces règles dérogent au droit commun en fonction des exigences particulières du service public ferroviaire, en réalisant un équilibre des contraintes liées au service public et des avantages en matière de temps libre. L'accord collectif d'entreprise signé préalablement le 07/06/1999 afin de mettre en œuvre les 35 heures, authentifie cet équilibre.

Des innovations importantes ont été introduites dans la réglementation du travail. Elles doivent permettre par l'aménagement du temps de travail qu'elles appellent, de moderniser le fonctionnement du service public et de le développer. Elles permettent aussi d'améliorer le temps libre des personnels, et d'établir un meilleur équilibre entre leur vie professionnelle et leur vie personnelle.

■ **Première innovation** : la possibilité d'organiser des services en horaires décalés, est étendue à toutes les activités de tous les établissements, à l'exclusion des directions centrales et régionales, dans le cadre d'un régime de travail à base de 122 repos par an.

■ **Deuxième innovation** : l'augmentation de la durée journalière moyenne de service du personnel roulant et du personnel en service continu, dans le cadre d'un régime de travail à base de 126 repos au bénéfice du personnel roulant ou à base de 132 repos au bénéfice du personnel en service continu.

■ **Troisième innovation** : une modulation du temps de travail sur l'année par l'attribution des repos supplémentaires (non périodiques), en dehors des périodes de forts besoins en personnel, mais avec un préavis suffisant.

■ **Quatrième innovation** : la modulation de la durée hebdomadaire de service et de la durée journalière de service le cas échéant, dans le cadre d'horaires collectifs établis et fixés à l'avance.

■ **Cinquième innovation** : l'extension de 1 à 6 mois de la période pendant laquelle il est possible de compenser, en temps, le solde positif des écarts par rapport à la durée journalière de service programmée.

■ **Sixième innovation** : les cadres et autres personnels non soumis à tableau de service.

Ils bénéficient du mode de répartition de la durée du travail et du même nombre de repos que ceux dont bénéficie le personnel des entités auxquelles ils appartiennent ; ces dispositions réalisent l'équilibre des avantages en matière de temps libre, et des contraintes liées au service public qui s'imposent aussi aux cadres et aux autres personnels non soumis à tableau de service.

La mise en œuvre de cette nouvelle réglementation du travail est régulée par deux dispositions spécifiques :

- une disposition conventionnelle qui a pour objet de prévenir les difficultés de mise en œuvre du changement,
- une disposition d'ordre réglementaire pour traiter les réclamations relatives à l'application de la réglementation du travail.

## La disposition conventionnelle.

Elle est intégrée dans l'accord collectif d'entreprise du 07/06/1999 précité. Elle stipule que les modifications de l'organisation du

travail rendues possibles par les innovations précédentes, doivent être conduites en concertation avec les instances de représentation du personnel concernées ; dans ce cadre l'entreprise doit apporter tous les éléments permettant d'apprécier, la pertinence des modifications envisagées en prenant notamment en compte les contraintes du service public.

## La disposition d'ordre réglementaire

Elle résulte des arrêtés ministériels sur la Commission Nationale Mixte et sur les Comités de Travail.

Elle est conçue selon le « principe de subsidiarité » qui préconise de traiter les problèmes d'abord au niveau local ; ainsi :

■ les délégués du personnel présentent les réclamations relatives à l'application de la réglementation du travail, au niveau de l'établissement.

■ les difficultés d'application de la réglementation du travail, évoquées par les délégués du personnel, non résolues au niveau de l'établissement sont examinées par le Comité Régional du Travail, instance de conciliation et d'arbitrage tripartite (représentants de l'entreprise, délégués des organisations syndicales, inspection du travail des transports) ; si un désaccord subsiste, le représentant de l'inspection du travail tranche ; sa décision doit être appliquée mais elle peut faire l'objet d'un recours hiérarchique ou contentieux non suspensif.

■ enfin, si la « jurisprudence » qui résulte de ce processus décentralisé est contradictoire ou si elle met en évidence une nécessité de clarification de la réglementation du travail, la Commission Nationale Mixte est saisie, par l'un ou l'autre de ses membres ou par un inspecteur du travail, pour avis. C'est la raison d'être de cette instance nationale.



# Evaluation des risques Transcription des résultats dans un document unique

Par Jean-louis SAMUEL  
ITT : DRTT PACA Corse

Le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001 prévoit que l'employeur doit transcrire les résultats de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs dans un document unique comportant un inventaire des risques dans chaque unité de travail.

Cette exigence concrétise l'obligation pour l'employeur de procéder à l'évaluation des risques, issue de la loi n° 91-1414 du 31 décembre 1991. Cette loi transposait une directive communautaire de 1989 (directive n° 89/391/CEE du 12 juin 1989). Le décret complète la transposition de cette directive, d'une part, en répondant à l'obligation pour l'employeur de conserver les résultats de l'évaluation des risques qu'il a effectuée, et, d'autre part, en définissant les modalités de mise à disposition du document transcrivant les résultats de l'évaluation des risques aux acteurs internes et externes à l'entreprise. Le décret introduit deux dispositions dans le Code du travail : la première précise le contenu de l'obligation pour l'employeur de créer et conserver un document transcrivant les résultats de l'évaluation des risques à laquelle il a procédé ; la seconde porte sur le dispositif de sanctions pénales prévu en cas de non-respect par l'employeur des différentes obligations auxquelles il est soumis en matière d'évaluation des risques à compter du 8 novembre 2002.

Une circulaire de la Direction des Relations du travail (DRT, ministère du Travail du 18 avril 2002) apporte des précisions de droit sur le document unique (notamment sur la forme et le contenu du document, sa mise à jour, son accessibilité et les sanctions pénales) ainsi que des éléments de méthode sur, plus généralement, la démarche de prévention. Elle préconise de mener celle-ci en cinq étapes : la préparation de la démarche de prévention, l'évaluation des risques, l'établissement d'un programme d'actions, la mise en œuvre des actions de prévention et, le cas échéant, une nouvelle évaluation des risques.

## Ce qu'il faut retenir

- **Document unique : obligation pour l'employeur.** L'employeur doit transcrire et mettre à jour dans un document unique les résultats de l'évaluation des risques pour la sécurité et la santé des travailleurs (à laquelle il doit procéder en application de l'article L. 230-2 du Code du Travail). Dans les établissements occupant au moins 50 salariés, cette transcription des résultats de l'évaluation des risques est utilisée pour l'établissement des documents annuels présentés au CHSCT : rapport écrit faisant le bilan de la situation générale de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail et concernant les actions menées au cours de l'année écoulée, et programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail.
- **Contenu du document unique :** l'évaluation des risques comporte un inventaire des risques identifiés dans chaque unité de travail de l'entreprise ou de l'établissement. Sur la notion d'« inventaire », la circulaire précise que l'évaluation des risques ne se réduit pas à un relevé brut de données mais constitue un véritable travail d'analyse des modalités d'exposition des salariés à des dangers ou à des facteurs de risques, en prenant en compte tous les aspects liés au travail.
- **Forme du document unique :** les résultats de l'évaluation des risques doivent être transcrits sur un seul support, qui peut être écrit ou numérique.

- **Accessibilité du document unique :** le document doit être tenu à la disposition des membres du CHSCT ou des instances qui en tiennent lieu, des délégués du personnel ou, à défaut, des personnes soumises à un risque pour leur sécurité ou leur santé, ainsi que du médecin du travail. Il est également tenu, sur leur demande, à la disposition de l'inspecteur ou du contrôleur du travail ou des agents des services de prévention des organismes de sécurité sociale et de l'OPPBT (Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics).
- **Mise à jour du document unique :** trois modalités d'actualisation du document unique sont prévues :
  - mise à jour au moins annuelle ;
  - mise à jour lors de toute décision d'aménagement important modifiant les conditions d'hygiène et de sécurité ou les conditions de travail, notamment avant toute transformation importante des postes de travail découlant de la modification de l'outillage, d'un changement de produit ou de l'organisation du travail, avant toute modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail ;
  - ou lorsqu'une information supplémentaire concernant l'évaluation d'un risque dans une unité de travail est recueillie.
- **Sanctions pénales :** à compter du 8 novembre 2002, le fait pour l'employeur de ne pas transcrire ou de ne pas mettre à jour les résultats de l'évaluation des risques sera puni d'une peine d'amende de 1 500 EUROS (3 000 EUROS en cas de récidive). Le fait pour l'employeur de ne pas mettre le document à disposition des représentants du personnel ou de l'inspection du travail est par ailleurs puni pénalement.

# Infractions et sanctions administratives en 2001

par Alain LUTTRINGER  
DRE PACA / RCT.

## La Commission des Sanctions Administratives PACA a tenu quatre séances en 2001, pour procéder à l'examen de 16 dossiers.

14 entreprises ont fait l'objet de sanctions, parmi lesquelles deux ont été radiées du registre des transporteurs.

69 véhicules ont été immobilisés pour une durée de 203 mois cumulés, et 85 titres de transport ont été retirés temporairement pour une durée cumulée de 428 mois.

Par ailleurs, pour deux entreprises non inscrites au registre, la CSA a émis le vœu de voir appliquer les mesures d'immobilisation sur décision de justice.

A elles seules, ces seize entreprises totalisaient 79 infractions délictueuses, 765 infractions de 5<sup>ème</sup> classe, et 1435 infractions de 4<sup>ème</sup> classe.

Les délits rencontrés dans les dossiers examinés en CSA concernent essentiellement la réglementation sociale européenne (détérioration ou utilisation irrégulière de l'appareil destiné au contrôle des conditions de travail et obstacle au contrôle : en particulier absence de feuilles d'enregistrement rendant impossible la reconstitution de l'activité des conducteurs). A cela s'ajoutent le recours au travail dissimulé et les infractions au Code de la Route (détérioration des dispositifs de limitation de vitesse).

Si l'on ne se limite pas aux cas dont la CSA a eu à connaître, on trouve en bonne place les faux et usage (titres de transport, attestations de repos,...), les délits relatifs aux transports de matières dangereuses (non respect d'itinéraire interdit d'accès), ainsi que l'exercice illégal de l'activité de transporteur ou de commissionnaire de transport.

La formation des contrôleurs des transports et des inspecteurs du travail, en constante adaptation à la problématique, a pour conséquence des investigations plus fines permettant de détecter des infractions de plus en plus élaborées.

Les infractions de 5<sup>ème</sup> classe sont essentiellement liées au non respect de la réglementation sociale européenne relative aux temps de conduite et de repos et au droit du travail des transports (dissimulation d'heures travaillées non rémunérées).

Le surplus est constitué d'infractions à la réglementation des transports (absence de titre de transports), au transport de matières dangereuses (défaut d'étiquetage, de signalisation, d'équipements obligatoires), au code de la route (surcharges de plus de 20%).

Pour ce qui est des infractions de 4<sup>ème</sup> classe, nous retrouvons la réglementation sociale européenne (le passage attendu en amende forfaitaire de ce type d'infractions devrait amener à une baisse sensible de leur nombre), les absences de formation des conducteurs, l'absence d'attestation de relation d'emploi entre conducteur et employeur, ainsi que diverses infractions au non respect du Code du Travail.

Au final, le constat des éléments factuels est sévère, et les sanctions prises dans le cadre des CSA sont en adéquation : l'immobilisation des véhicules associée au retrait des titres est malheureusement la mesure la plus dissuasive face aux dérives et comportements quelquefois franchement malhonnêtes observés.

Toutefois en moyenne, l'évolution positive de l'attitude des entreprises face aux diverses réglementations est perceptible, même si des cas extrêmes sont toujours à déplorer. Le ciblage plus précis des agissements sur lesquels il convient d'enquêter plus à fond, issu de la collaboration entre les différents corps de contrôle et administrations, est un gage d'efficacité de l'action répressive indispensable, qui permet notamment à la CSA d'être une instance reconnue et respectée dans le monde du transport routier.

# Les financements de projets en transport routier de voyageurs

Par Laurent BENVENUTI,  
Délégué Régional de la FNTV

## Réunion d'information débat du 3 septembre 2002-09-05

Depuis 1982 et la promulgation de la loi d'orientation des transports intérieurs, l'environnement du transport routier de voyageurs a considérablement évolué.

Ces mutations qui concernent les domaines juridiques, économiques et techniques transforment peu à peu la Profession.

Dans ce contexte, les entreprises qui font le choix de l'immobilisme sont menacées de disparition.

A contrario, les entreprises qui s'engagent avec sérénité et conviction sur les « 1000 et

1 sentiers de l'avenir » se donnent les moyens de la performance et de la réussite.

Cet engagement se traduit notamment par le recours à des outils nouveaux de conseil et de formation. Dans certains cas, la nécessité d'adapter l'entreprise à son environnement nous conduit à initier de véritables projets structurels de modernisation.

Cependant, beaucoup de projets, d'idées et d'initiatives butent sur la question centrale du financement. Il n'est pas rare de constater que la méconnaissance des solutions de

financements ou la complexité des dossiers de prise en charge freine la mise en œuvre des adaptations nécessaires.

Dans ce contexte, il nous est apparu utile de réunir pour une matinée d'information, les entreprises de transport de voyageurs de la Région PACA, la Direction Régionale de l'Équipement et l'OPCA transports pour faire de tour des solutions de financements et de soutien à la disposition des professionnels.

Cette réunion d'information/débat, présidée par Monsieur Jean-Pierre Brémond, Président de la FNTV PACA, s'est tenue le 3 septembre 2002 en présence de nombreux participants.



# TGV MED : Les chiffres

par Corinne ALONSO  
SNCF Direction Régionale de  
Marseille : activités grandes lignes

**18 millions de voyageurs transportés**  
**60 000 voyageurs quotidiens**

## → Les financements de projets en transport routier de voyageurs

La Direction Régionale de l'Équipement a exposé dans le détail les solutions de financements offertes par le FRAC et les financements communautaires sans oublier d'évoquer les crédits d'études du ministère de l'Équipement, des transports, du Logement et du Tourisme qui peuvent venir en appui aux questions des professionnels. Ainsi, le Service Économie de la DRE s'affirme comme un service « facilitateur » destiné à accompagner les entreprises et favoriser l'éclosion de leurs projets.

Monsieur Bonetto, Délégué Interrégional de l'OPCA transports a naturellement mis l'accent sur les dispositifs d'aide dans le domaine de la formation professionnelle. Il a notamment insisté sur les fonds mutualisés des OPCA, les EDDF (engagement au développement de la formation professionnelle), le FSE et le FNE (pour les entreprises en difficultés).

Ces exposés, qui ont capté l'attention des transporteurs présents, ont suscité de nombreuses interrogations pratiques. Les participants n'ont cependant pas manqué d'évoquer les questions de fond qui agitent la Profession.

La demande d'aide des professionnels est ainsi largement dominée par la thématique des difficultés de recrutement.

Après avoir fait le tour des initiatives prises par la Profession et ses partenaires pour répondre aux difficultés de recrutement, les participants ont mis en évidence les carences de l'offre de formation initiale ainsi que la difficulté à mettre en cohérence offre et demande d'emploi.

A ce sujet, des crédits d'études devraient prochainement être mobilisés par la DRE afin de mettre au point une fiche d'aide au recrutement de conducteur routier de voyageurs, comme cela existe déjà pour les marchandises (voir ci-joint).

Enfin, pour conclure cette matinée d'information sur un programme d'actions, la FNTV PACA a demandé aux cabinets conseil VIALTIS et COVEA FLEET ainsi qu'à l'AFT-IFTIM de soumettre aux transporteurs des propositions d'opérations collectives. Ces propositions ont concerné **3 thèmes jugés prioritaires : la prévention des risques professionnels, la qualité et l'application de l'accord de branche.**

L'intérêt suscité par cette première matinée d'information est un encouragement pour les promoteurs de l'opération qui souhaitent donner un caractère régulier à ce type de manifestation.

A suivre...

## Ile de France / Méditerranée

- 11 millions de voyageurs sur ce marché
- Augmentation du trafic de 38 % entre Paris et la Méditerranée

### Chaque jour

- Paris-Marseille  
26 aller-retour dont 17 de Paris Gare de Lyon (meilleur temps de parcours 3 h)
- Paris Avignon TGV  
21 aller-retour dont 13 de Paris Gare de Lyon (meilleur temps de parcours 2 h 38)
- Paris Aix-en-Provence TGV  
13 aller-retour dont 8 de Paris Gare de Lyon (meilleur temps de parcours 2 h 54)

## Province / Méditerranée

- 4.7 millions de voyageurs sur ce marché
- Augmentation du trafic TGV de 44 % entre Lille et la Méditerranée

### Chaque jour

- Lille Marseille  
6 aller-retour (meilleur temps de parcours 4h30)

## Rhône-Alpes / Méditerranée

- 2.3 millions de voyageurs sur ce marché
- le trafic TGV a augmenté de 250 % entre Lyon et la Méditerranée

### Chaque jour

- Lyon Marseille  
15 aller-retour (meilleur temps de parcours 1 h 35)

## Les gares nouvelles

- Avignon TGV :  
2 200 000 voyageurs en un an
- Aix-en-Provence TGV  
1 100 000 voyageurs en un an

## Les parkings

- Avignon TGV :  
1 850 places ( 850 en juin 2001 )
- Aix-en-Provence TGV  
1 050 places ( 800 en juin 2001 )

## Régularité

Après des débuts difficiles, aujourd'hui les résultats quotidiens de ponctualité dépassent la plupart du temps 90 % avec de nombreux jours à plus de 95 %

## Les services associés :

L'accès au TGV facilité :

### ■ Borne d'échange minute

On insère le billet à échanger on suit les instructions et on obtient une nouvelle réservation en 20 secondes dans la limite des places disponibles. Fin 2002, 120 bornes auront été installées dans les grandes gares TGV.

### ■ Taxi à l'arrivée

Service proposé sans frais supplémentaires par la SNCF. Accessible aux clients de 1<sup>ère</sup> classe dans la plupart des TGV entre Paris et Marseille St-Charles.

### ■ Tandem TGV + location de voiture

Service proposé dans plus de 200 gares en France et donnant droit à des tarifs préférentiels sur les locations de voiture Avis.

Réservation possible en même temps que l'achat du billet en gare, agences de voyages agréées, boutiques SNCF, sur ligne directe, minitel et internet.

### ■ TGV + scooter

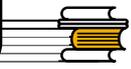
Service proposé à Paris Gare de Lyon ([www.motorail.fr](http://www.motorail.fr))

### ■ Service voiturier

Service de garage et de gardiennage des véhicules pendant le temps du voyage. Proposé à Paris Gare de Lyon et Marseille St-Charles

### ■ Loisirs a bord

Location lecteur dvd et film. Service proposé au départ de Paris Gare de Lyon, Lyon Part Dieu et Marseille St Charles dans les kiosques cinétrain. Bientôt disponible à Avignon TGV Aix-en-Provence TGV.



# L'insertion des travailleurs handicapés dans le secteur du transport routier de voyageurs

Par Camille de VARGAS  
Délégué Régional de l'AFT  
et Laurent BENVENUTI,  
Délégué Régional de la FNTV

Les difficultés de recrutement auxquelles sont confrontées les entreprises du Transport Routier de Voyageurs ont amené la FNTV PACA à imaginer des projets et actions susceptibles de répondre efficacement aux besoins de main d'œuvre de la profession.



La problématique est certes liée à la nécessaire modernisation et revalorisation des métiers de la conduite.

Cependant, sans attendre la conclusion d'un accord de branche, la FNTV PACA s'efforce d'initier et de développer des solutions concrètes dans le domaine du recrutement et de la qualification du personnel de conduite.

Dans cet esprit, s'inscrivant dans le cadre du dispositif d'insertion des travailleurs handicapés, un projet innovant a été lancé à la fin de l'année 2001.

A l'initiative de la FNTV, une série de consultations et réunions de travail, ont été organisées, regroupant les partenaires suivants :

- AFT
- OPCA Transport
- AGEFIPH (Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées)
- PDITH 13 (Plan Départemental pour l'Insertion des Travailleurs Handicapés)
- CAP EMPLOI HEDA (Handicap Entreprise Défi Action)

Ces consultations ont permis de définir l'architecture du dispositif et de fixer les modalités pratiques d'intervention et de collaboration des acteurs concernés.

Concrètement, les différentes phases de l'opération se sont déroulées comme suit :

1. A partir de l'exploitation des fichiers de CAP Emploi (structure d'insertion et de placement), le public intéressé par le métier de Conducteur Routier Voyageur, a été identifié.
2. Afin de déterminer les aptitudes à l'emploi, un double « filtre » a été utilisé : une visite médicale spécifique pratiquée par la Médecine du Travail et, en complément, un bilan d'orientation et de compétences réalisé par un psychologue du travail de l'AFT.
3. Les candidats retenus ont été mis en relation avec les entreprises des Bouches-du-Rhône qui, préalablement, s'étaient engagées sur des recrutements fermes dans le cadre de Contrats de Qualification.
4. Afin de professionnaliser ces futurs conducteurs, en parfaite concertation avec les entreprises et la FNTV PACA, les candidats ont été préparés en vue de l'obtention du Certificat de Formation Professionnelle (CFP) de Conducteur Routier « Voyageurs » (titre homologué par le Ministère du Travail au niveau V). Cette formation pratique d'une durée de 420 heures, soit 12 semaines a été dispensée par l'AFT de juillet à septembre 2002.

Si elle s'avère concluante, cette action innovante pourra être déclinée dans d'autres départements de la région, en fonction de la demande des professionnels.

## Introduction au questionnaire recrutement des conducteurs :

Une étude sur les problèmes de recrutement des conducteurs routiers de marchandises en PACA a été commanditée par la Direction Régionale de l'Équipement au Bureau d'Études JUNCTION pour essayer de pallier une pénurie importante dans ce domaine. Il s'agissait donc de procéder à une analyse des besoins des entreprises et en même temps de s'intéresser aux raisons pour lesquels ce métier souffre incontestablement d'un manque d'attractivité auprès des éventuels candidats.

Il s'agissait donc concrètement de contribuer à la construction d'un dispositif de « veille » appliquée à l'environnement des aspects sociaux de l'activité transport et ses évolutions portant notamment sur :

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

Ainsi un outil de synthèse a été élaboré et validé par des professionnels, les organismes de formation, les services publics de l'emploi afin que, de part et d'autre, le « profil » du poste à pourvoir soit le plus visible possible et aboutisse donc à une embauche en toute connaissance de cause.

Nous proposons ici une **fiche d'aide au recrutement d'un conducteur routier de marchandises**.

A noter que cette question du recrutement de conducteurs se manifeste également de façon aiguë dans le domaine du transport de voyageurs. Une étude est en cours de lancement dans le sens d'une démarche identique. (Contact à la DRE : Laurence Bédikian, 04 91 00 53 06)

# fiche d'aide au recrutement d'un conducteur routier de marchandises

**Vous cherchez à embaucher un conducteur routier de marchandises ?**

Remplissez cette fiche. Elle vous aidera à préciser le profil recherché et facilitera vos discussions avec l'ANPE et vos entretiens d'embauche. Pour cela, cochez les boutons et remplissez les zones grisées.

*Attention : Les rubriques concernent ce que va faire le conducteur et non l'activité de l'entreprise.*

## Conditions d'exercice du métier

	Ville/département	Régional	National	International
<b>Type de trafic</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<b>Type de marchandises transportées</b>	
Produits de consommation courante .....	<input type="radio"/>
Produits alimentaires secs et conserves .....	<input type="radio"/>
Produits sous température dirigée (alimentaire, fleurs, etc.) .....	<input type="radio"/>
Conteneurs .....	<input type="radio"/>
Produits pétroliers .....	<input type="radio"/>
Produits chimiques .....	<input type="radio"/>
BTP, matériaux de construction .....	<input type="radio"/>
Pulvérulents .....	<input type="radio"/>
Produits agricoles .....	<input type="radio"/>
Animaux vivants .....	<input type="radio"/>
Automobiles .....	<input type="radio"/>
Convois exceptionnels .....	<input type="radio"/>

	Grande distribution	Industrie	Secteur agricole et matériaux
Type de client	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Tournée régulière	Tournée à la demande
Circuit habituel du conducteur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Journée ou inférieure	2/3 jours	Semaine	> Semaine
Durée moyenne des déplacements	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Conditions de rémunération et coefficient

	CDD	CDI
Type de contrat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durée du contrat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Courte distance	Longue distance	Messagerie
Durée du travail en moyenne mensuelle	169h + heures sup <input type="radio"/>	200h+heures sup. <input type="radio"/>	152h <sup>(1)</sup> +heures sup <input type="radio"/>
Nombre d'heures supplémentaires prévues en moyenne mensuelle	<input type="radio"/>		

	115M	118M	120M	128M	138M	150M
Coefficient	<input type="radio"/>					

Rémunération brute hors frais de repas et de déplacements y compris heures sup (en euros)	<input type="radio"/>
---	-----------------------

## Pré-requis, Formation, Qualification

**Le candidat doit absolument posséder les qualités suivantes :**

Prudence – Sobriété – Disponibilité – Capacité à lire, comprendre et respecter des consignes.

Niveau d'études demandé : Niveau Brevet des collèges

### QUALIFICATIONS ET PERMIS

	C	EC	Fimo T. public	Autres FIMO	FCOS
Permis + FIMO ou Permis + FCOS	<input type="radio"/>				

<sup>(1)</sup> sous réserve de modification liée au décret Gaysot de mars 2002

## EXPERIENCE DE LA CONDUITE

Nombre d'années d'expérience	Type d'entreprise
	

## AUTRES QUALIFICATIONS

CFP .....	<input type="checkbox"/>
CAP conduite routière .....	<input type="checkbox"/>
BEP conduite et services .....	<input type="checkbox"/>
Formation à la conduite de chariots à conducteurs portés .....	<input type="checkbox"/>
Matières dangereuses Base colis .....	<input type="checkbox"/>
Matières dangereuses, autres .....	<input type="checkbox"/>
Autres .....	

## Types d'équipements à maîtriser

	Hayon	Parois souples coulissantes	Grues
<b>Désignation de l'équipement</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Autres : préciser</b>			

## Type de véhicules à conduire

Désignation du véhicule	Porteur	Semi-remorque	Camion-remorque
Fourgon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Savoyarde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grand Volume	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plateau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Citerne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Camion-benne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Porte-voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bétailière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fosse berceau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Véhicules pour transports exceptionnels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Porte conteneur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



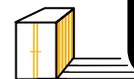
## Détail des compétences recherchées

Evaluer les différentes compétences nécessaires sur une grille de notation de 1 à 5.  
1 correspond à une compétence peu utile pour le poste, 5 à une compétence indispensable.

<b>Conduite et mécanique</b>	
Etablir un itinéraire ou modifier son itinéraire en fonction d'évènements extérieurs	<input type="text"/>
Prendre en charge le véhicule	<input type="text"/>
Manœuvrer sur différents types de véhicules	<input type="text"/>
Conduire en sécurité	<input type="text"/>
Conduire en conditions particulières	<input type="text"/>
Entretien du véhicule	<input type="text"/>
Gérer les incidents mécaniques	<input type="text"/>
Gérer la signalétique et les procédures en cas d'accident	<input type="text"/>

<b>Traitement physique, administratif et commercial de la marchandise</b>	
Charger et arrimer la marchandise	<input type="text"/>
Contrôler le chargement et remplir les formalités correspondantes	<input type="text"/>
Décharger les marchandises	<input type="text"/>
Contrôler le déchargement et remplir les formalités administratives correspondantes	<input type="text"/>
Utiliser des engins de manutention	<input type="text"/>
Utiliser des équipements particuliers (grue, hayon)	<input type="text"/>
Assurer les comptes-rendus de livraison, les formalités liées aux réserves et aux litiges	<input type="text"/>

<b>Comportement</b>	
Capacités de communication et de dialogue (attitude commerciale)	<input type="text"/>
Aptitudes physiques	<input type="text"/>
Capacité à travailler sous tension	<input type="text"/>
Respect des instructions de l'entreprise	<input type="text"/>
Présentation (physique)	<input type="text"/>
Sang-froid, patience	<input type="text"/>
Organisation, rigueur	<input type="text"/>
Autonomie	<input type="text"/>
Capacité à prendre des décisions	<input type="text"/>



# Quelles réponses à la question de l'emploi dans les transports et la logistique ?

Par Yves CHAMBARLHAC  
Directeur Régional du Travail, de l'Emploi  
et de la Formation Professionnelle.

Le Projet Territorial de l'Etat en Région (PTER) a été lancé en 2001 par la préfecture de région pour assurer un meilleur pilotage de l'Etat et rendre son action plus lisible et cohérente.

Le développement et la professionnalisation de l'emploi par la valorisation des ressources humaines ainsi que la lutte contre les difficultés de recrutement font partie des priorités qui ont été retenues.

Cela s'est traduit par la mise en place d'un groupe de travail emploi-formation, placé sous le pilotage du Préfet du Var. Le premier acte de ce groupe a été d'entériner le diagnostic régional élaboré par la DRTEFP, diagnostic qui, en juin 2001, insistait sur les créations d'emploi en raison de la bonne conjoncture économique, mais se plaçait aussi dans une perspective d'évolution de la structure des emplois dans le cadre d'une économie fortement tertiari-sée ayant besoin de compétences collectives nouvelles.

Les créations d'emploi récentes ainsi qu'antérieures faisaient apparaître la prédominance de quelques secteurs dans ces créations à l'échelle régionale.

Ces secteurs, au nombre de cinq, connaissant par ailleurs des difficultés de recrutement. Ces difficultés résultant de causes multiples. Certaines tiennent aux conditions d'emploi, d'autres sont d'ordre saisonniers, certaines ont un caractère structurel, mais d'autres proviennent des difficultés à mobiliser les ressources humaines, soit à une échelle locale, soit à l'échelle d'une activité.

## Les constats préalables :

Les transports et la logistique ont été repérés comme des secteurs à la fois en croissance, en évolution quant aux compétences requises pour y exercer les principaux métiers et connaissant aussi des difficultés de recrutement, en particulier pour ce qui est des métiers des transports. Un groupe de travail a donc été constitué pour définir les pistes d'action de l'Etat dans ces secteurs. Il a été constitué de manière interministérielle avec des représentants de la Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, de la Direction

Régionale de l'Equipe-ment, de l'équipe professionnelle de l'ANPE spécialisée sur les métiers des transports et de la logistique, d'un centre de l'AFPA, du service du Rectorat qualifié pour le suivi des actions de formation dans ces domaines. Le groupe a entendu des personnes qualifiées ayant, pour certaines, menées des études approfondies sur les métiers et les secteurs situés dans le champ du groupe ; pour d'autres menant des actions répondant à certains besoins d'emploi et de formation.

Les transports et la logistique, bien qu'étroitement liés, parfois au sein de la même entreprise, et fortement en interactivité, ne relèvent cependant pas de la même problématique quant à l'emploi, aux qualifications et à la formation professionnelle. Les métiers du transport sont dominés par ceux de la conduite avec des spécificités à l'intérieur de ces derniers. Certains sont marqués par une forte dépendance à l'égard de la réglementation qui peut rendre obligatoire des formations, FIMO par exemple.

La logistique de son côté est une activité qui appartient à plusieurs secteurs, chacun ayant ses spécificités quant aux contraintes qu'il impose. Ces contraintes se traduisant par des exigences quant aux conditions d'exercice des métiers de la logistique qui traitent du stockage, de la manipulation et de la préparation de commande. Ces contraintes et ces exigences si elles ont conduit à spécifier certaines fonctions et à délimiter certaines formations, n'ont toutefois pas encore débouchées sur des définitions très précises de qualifications ou de compétences. L'arrivée des technologies de l'information et de la communication commence à produire des modifications dans l'organisation du travail de la logistique. Malgré l'importance

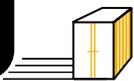
prise par les activités relevant de la logistique dans l'économie régionale, malgré le poids qu'y ont les ouvriers, qui de plus en plus se distinguent de la catégorie des ouvriers non-qualifiés, on identifie encore mal la plupart des formations qui relèvent de la logistique. Le groupe de travail a entendu un représentant du club Provence Logistique, association de création récente qui autour de chambres de commerce et d'industrie (Marseille-Provence et Arles) s'efforce de mieux faire prendre en compte le caractère transversal de ces activités et la nécessité d'une professionnalisation des emplois qui y sont exercés.

L'acceptation d'un projet européen EQUAL, porté par des acteurs regroupés dans Provence Logistique s'insère dans cette démarche. Les acteurs très nombreux dans les activités de logistique ainsi que les évolutions à venir nous conduiront sans doute à être à l'écoute d'autres projets.

## Les transports et les procédures de recrutement :

Les contraintes pesant sur les métiers des transports sont autres et demandent, aussi bien en ce qui concerne les formations que pour ce qui est des embauches la mise en œuvre de procédures adaptées.

En ce qui concerne les embauches, leur niveau peut varier en fonction de la conjoncture économique, néanmoins les entreprises rencontrent de manière récurrente des difficultés pour mobiliser des professionnels qui, sur le marché du travail, déclarent disposer des compétences requises. Au sein du Service Public de l'Emploi, les services de l'ANPE ont une place incontestable dans l'approche et la mobilisation de ces compétences. La mise en place d'équipes profes-



## Quelles réponses à la question de l'emploi dans les transports et la logistique ?

[Suite...]

sionnelles au sein

des ALE, notamment sur les métiers des transports, est une réponse à ces préoccupations. Ces équipes disposent d'outils pour identifier les compétences requises : évaluation des capacités professionnelles, essais en milieu de travail, etc. Sans doute faudrait-il qu'au-delà du dépôt des offres d'emploi par les entreprises se développent d'autres outils facilitant le dialogue entreprises/ANPE sur les offres d'emploi. Une étude sur les métiers des transports commandée par la DRE ainsi qu'une démarche déjà utilisée par l'ANPE dans d'autres activités mettent l'accent sur une certaine « technicisation » du dialogue afin de rendre plus efficace la procédure de recrutement.

### La Formation professionnelle :

Si les procédures de recrutement nécessitent une plus forte mobilisation des ressources humaines et une meilleure identification des compétences requises, celles-ci vont souvent de pair avec l'obligation de s'adresser aux systèmes de la formation professionnelle pour pourvoir les postes libérés ou créés, ne serait-ce qu'en raison du caractère obligatoire de la FIMO, obligation qui va d'ailleurs être étendue.

Sur le moyen terme l'alimentation des entreprises en conducteurs qualifiés peut poser des problèmes, non seulement en raison des réticences des jeunes mais aussi par le tarissement de la source que représentait le service militaire. L'Education Nationale a amorcé un processus de renforcement des sections de conduite mais connaît toujours des difficultés pour élargir son champ de recrutement. Le groupe de travail, après d'autres, a pointé la nécessité de revaloriser l'image de ces métiers.

La formation professionnelle continue reste encore un recours indispensable pour les entreprises. La profession s'est dotée d'organismes de formation importants qui doivent appliquer des normes précises, sous le contrôle notamment de la DRE. Les formations ont un coût élevé et sont localisées dans un nombre restreint d'organismes. La résolution rapide des tensions sur le marché du travail, à partir du moment où elles sont décelées, devrait être initiée conjointement par les professionnels et le Service Public de l'Emploi, et plus particulièrement l'ANPE. Ils auraient en charge la mobilisation des moyens existants, que ceux-ci appartiennent à l'Etat (actions en faveur des demandeurs



# La classification obligatoire des autocars de tourisme

Par Laurent BENVENUTI,  
Délégué Régional de la FNTV

L'arrêté ministériel du 19 mars 2002, a fixé les modalités de classement des autocars de tourisme (JO n° 92 du 19 avril 2002), rendu obligatoire pour les transporteurs routiers de voyageurs habilités à réaliser des prestations touristiques dans le cadre de la loi n°92-645 du 13 juillet 1992 modifiée relative aux activités d'organisation et de vente de voyages.

Au terme de cet arrêté, pris en application de l'article 12 de la loi du 13 juillet 1992 et de l'article 65 du décret d'application du 15 juin 1994, la gestion du système de classification a été confiée à l'Union de la classification des autocars de tourisme (l'UCAT) qui regroupe trois organisations professionnelles la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs), l'AFTRI (Association Française du Transport Routier International) et le SNET (Syndicat National des Entreprises de Tourisme). L'UCAT est ainsi chargée par le ministère du Tourisme dans le cadre d'une délégation de service public, de gérer le système français de classification obligatoire des autocars, de coordonner les relations avec l'ensemble des partenaires et d'assurer la promotion de l'autocar. L'UCAT est présidée par Monsieur Jean-Louis LARRONDE, Président de la FNTV Pyrénées Atlantiques- Bayonne.

Le système de classement des autocars de tourisme s'adresse à l'ensemble des entreprises de transport routier de voyageurs à vocation touristique, qu'elle soient ou non adhérentes des organisations professionnelles membres de l'UCAT. Il s'applique aux opérations effectuées dans le cadre de l'habilitation tourisme.

## Rôle de l'UCAT

- Coordonner les relations entre l'entreprise qui demande le classement, l'expert en automobile habilité pour effectuer la visite de classement et le préfet du département chargé de la délivrance du certificat de classement
- Etablir et mettre à jour la liste des experts en automobile, régis par la loi du 11 décembre 1972, habilités à effectuer les visites en vue du classement des autocars de tourisme.

## Référentiel de classement

Les autocars classés seront désormais répartis dans l'une des catégories exprimées en nombre d'étoile croissant en fonction de la

qualité et au confort de l'autocar (grille de classement reprenant les normes de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), déjà pratiquée au niveau européen notamment en Belgique, Italie et Suisse).

## Procédure de classement

- 1 La demande de classement de l'autocar est demandée à l'UCAT par le transporteur. Cette demande doit préciser le numéro de châssis du véhicule et comporter une copie de la carte grise ainsi que de l'autorisation de mise en circulation (carte violette) de l'autocar.
- 2 L'UCAT lui envoie la liste des experts habilités.
- 3 Le transporteur opte pour l'expert de son choix, se met directement en relation avec celui-ci pour la date de la visite et règle les frais d'expertise.
- 4 Après réception du rapport de visite établi par l'expert habilité ou du certificat établi par le constructeur précisant les normes de confort auxquelles répond l'autocar, l'UCAT établit un rapport de classement et le transmet au préfet du département du siège de l'entreprise ou de son établissement secondaire assorti du rapport de visite ou du certificat correspondant.
- 5 Sur la base de ce rapport, le préfet notifie au demandeur par lettre recommandée avec accusé de réception un certificat de classement, et en adresse une copie à l'UCAT
- 6 Au vu du certificat de classement, l'UCAT remet au demandeur un panonceau à apposer, de manière visible, sur le côté droit de l'autocar.

### Validité du certificat et renouvellement

La durée de validité du certificat de classement est de trois ans.  
Aux fins de renouvellement et au plus tard trois mois avant la date d'échéance du certificat de classement, le transporteur devra adresser une demande de renouvellement à l'UCAT.

### Contrôle

Tout autocar sur lequel est apposé un panonceau de classement doit avoir à son bord le certificat de classement ou une copie de celui-ci, qui doit être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

L'absence ou la non-conformité du panonceau de classement sur l'autocar affecté à un service soumis à la loi du 13 juillet 1992 relative aux activités d'organisation et de vente de voyages est punie d'une peine d'amende prévue pour les contraventions de la 5<sup>ème</sup> classe (article 83 du décret d'application du 15 juin 1994).

L'UCAT peut à tout moment, à la demande du préfet ou après en avoir informé celui-ci, demander à un expert en automobile habilité de procéder à une visite de contrôle. En cas de non-conformité de l'autocar aux règles de classement, l'UCAT saisit le préfet qui peut suspendre ou résilier le certificat de classement.

### Délai de mise en conformité

Les transporteurs habilités disposent d'un délai de 2 ans pour se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation.

Selon les pays qui pratiquent la classification depuis longtemps, les avantages induits intéressent tant les entreprises que les clients : valorisation de la prestation, comparaison des offres...

Il convient néanmoins de souligner que la problématique de la qualité dans le transport routier de voyageurs ne se réduit à la seule codification du confort et de la sécurité des autocars. La qualité est en effet une notion riche qui mobilise d'autres paramètres matériels et humains.

Mais il s'agit là d'un chantier beaucoup plus vaste sur lequel, je l'espère, nous aurons l'occasion de revenir.



# L'Assemblée plénière des ORT des 13 et 14 juin 2002

Les membres de l' Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur qui ont participé à l'Assemblée plénière des Observatoires régionaux des transports organisée au Port Autonome de Marseille les 13 et 14 juin derniers ont pu se rendre compte à travers les représentations des correspondants régionaux, de la vitalité et la variété du réseau et des ORT.

Le thème dominant de la première journée était la multimodalité et les échanges à ce sujet, dans l'enceinte du port de Marseille, ont eu une résonance particulière et ont donné lieu à des échanges intéressants.

Le cadrage européen du sud de l'Europe a permis aux participants d'évaluer les enjeux du corridor multimodal. Les expériences de report modal de la route vers le Rhône (voir article ci-dessous) et la comparaison avec une expérience sur le Rhin ont été une riche illustration des possibilités et des volontés partagées par les Chefs d'entreprises et les pouvoirs publics.

La visite commentée par des professionnels maritimes des installations portuaires a montré les réalisations et les améliorations apportées au fonctionnement, à la qualité

des infrastructures pour une meilleure compétitivité ainsi que la portée des efforts réalisés dans le cadre du contrat de plan Etat-Région dans le domaine de l'activité maritime si importante à optimiser pour la région PACA.

Dans ce cadre aussi, la multimodalité a été illustrée par des exposés particulièrement vivants et nourris d'échanges fructueux.

La deuxième journée de travail comportait plusieurs sujets d'information dont le point d'avancement des concertations sur la liaison Grenoble-Sisteron.

La SNCF exposait également les résultats et les perspectives du TGV Méditerranée ; ensuite était présentée la méthodologie d'une étude en cours de réalisation par l'ORT

de Rhône-Alpes sur les stratégies d'alliances et les regroupements d'entreprises dans le transport routier de marchandises. Des études intéressantes comme celle portant sur les solutions alternatives aux enquêtes origine-destination en matière de connaissance de trafic par la DRE du Limousin. Des dossiers en cours en administration centrale (Migrations alternantes, DADS, programme ACTEUR etc) étaient présentés par les membres du Service Economique et Statistique de la DAEI.

A titre d'illustration de cette journée, nous proposons ci-dessous l'une des communications qui ont particulièrement marqué ces journées. Nous tâcherons, dans les prochains numéros, d'en produire d'autres.

## Une action pilote de report modal en PACA

Par Bernard SAMAN

PDG de Rhône Saône Conteneurs

L'idée d'une exploitation fluviale de conteneurs sur le bassin Rhône Saône entre Fos, Lyon et Chalon est née de discussions menées au printemps 2001 entre une compagnie maritime, la CMA CGM, menant une réflexion sur une meilleure couverture de ses transports terrestres sur cet axe, et un transporteur routier spécialisé dans le conteneur, la Fosséenne de Transports, intéressé par des modes alternatifs à la route pour soulager son exploitation et l'optimiser.

Des études sur le potentiel conteneur de l'axe Fos / Dijon menées tant en régions Rhône-Alpes et PACA qu'en régions Bourgogne, Franche-Comté et Auvergne attestaient de volumes intéressants.

Tout comme les contacts pris avec les armateurs touchant les bassins ouest du Port Autonome, laissaient entrevoir un volume non négligeable de transport de conteneurs vides entre Fos et Lyon vice-versa.

Par ailleurs, la constatation d'un trafic relativement équilibré entre les imports et les exports représentait un atout supplémentaire, permettant d'envisager du fret dans les deux sens.

Enfin, un accompagnement tout à fait remarquable de V.N.F. et du P.A.M. dans la mise en place du projet, ponctué par l'octroi d'un dispositif d'aides venant conforter les budgets prévisionnels incitaient les promoteurs à décider le démarrage de l'exploitation Rhône Saône Conteneur dont

le premier départ était programmé le 1<sup>er</sup> octobre 2001.

### I. Le schéma opérationnel

La desserte bi-hebdomadaire, à date fixe, des ports de Fos, Lyon, Macon et Chalon est assurée tant à l'import qu'à l'export. Devant le souci de l'entreprise de fiabiliser au maximum le service, le Port Autonome de Marseille a accordé des « fenêtres » pour ses escales à Fos, celles-ci venant garantir l'accostage des convois fluviaux et constituant un engagement d'être opérés aussitôt. Cet appui vient renforcer la qualité de service par le respect des horaires établis. L'exploitation est assurée par deux pousseurs et quatre barges :



Merci à Erwann MINVIELLE, coordinateur des ORT

- Deux barges de capacité de 99 teu\* sont opérées sur le Rhône entre Fos et Lyon. Un pousseur de 2 000 CV est affecté en continu sur cette liaison.
- Deux barges de capacité de 60 teu\* sont opérées en Saône, un pousseur de moindre puissance assurant la desserte des ports de Macon et Chalon.

Chaque convoi est composé d'une barge « Rhône » et d'une barge « Saône » une reprise des barges s'effectuant dans les deux sens au port de Lyon Edouard Herriot.

## II L'exploitation du service Rhône Saône Conteneurs (RSC).

C'est autour de 4 critères d'exploitation essentiels qu'est géré le service RSC :

- **La ligne régulière, date fixe, heure fixe en terme de départ et d'arrivée dans chaque port :**
    - Exemple : de Fos à l'import les lundis et jeudis en S1 - Lyon mercredis / lundis
    - Ou de Lyon à l'export les mardis et vendredis 19.00 - Fos jeudis / lundis
  - **L'indépendance de sa gestion :** exploitation ouverte à tout type de clientèle - Common feeder
  - **Les flux massifiés :** l'offre hebdomadaire est supérieure à 600 teu\* par semaine en terme de capacité de cale offerte au marché, soit un peu plus de 300 teu dans chaque sens - coût au teu transporté le plus bas possible. En terme de dimension des convois fluviaux exploités sont atteintes les limites des gabarits des écluses. Les convois font environ 175 m de long sur 11,40 m de large. Les écluses quant à elles offrent une longueur de 190 m sur 11,40 m de large.
- Il existe aussi des limitations du fait du tirant d'air du Rhône soit 0,30 m de haut, ce qui a contraint l'exploitant, pour le type d'exploitation sur 3 plans en hauteur, à enfoncer les barges en les ballastant avec 1000 tonnes d'eau.

Il ne reste ainsi seulement que 10-15 cm de marge par rapport à certains ponts ou ouvrages d'art. C'est la première fois qu'un tel type de navigation est mis en place sur le fleuve.

- Le quatrième critère est celui de **l'organisation efficace du service routier de reprise autour des terminaux fluviaux de Lyon et Chalon principalement**. Il n'y a de transport combiné et d'intermodalité viable que si la gestion de l'exploitation dans son ensemble est parfaitement contrôlée et synchronisée, et que les modes de transport utilisés par l'opérateur sont chacun de leur côté d'une grande fiabilité dans le service rendu et dans le strict respect des horaires souhaités par le client.

## II. Premier bilan après 9 mois d'exploitation.

Le 30 juin, après 9 mois d'exploitation, le temps vient d'un premier bilan et de certaines constatations:

### ■ Volumes transportés :

Après un démarrage difficile, tant au niveau de l'exploitation que des volumes transportés, la ligne atteint depuis 2 mois des volumes mensuels intéressants : de 2 000 à 2 500 teu par mois. Pour l'année 2002, tout allant normalement, le trafic prévisionnel est légèrement inférieur à 25 000 teu, alors qu'un chiffre de 15 000 teu avait été annoncé initialement.

Cette « bonne performance » doit être nuancée par le nombre de conteneurs vides transportés. Ce ratio jusqu'en avril était 50/50. Le mois de mai était le premier à enregistrer un pourcentage de vides bien inférieurs aux pleins.

Certes, le transport de conteneurs vides génère une recette, mais bien inférieure au transport de pleins, mais la vocation première de cette entreprise est le transport de pleins.

### ■ Au plan de l'exploitation :

Le bilan est globalement positif, en tout cas il atteste qu'un service de ligne régulière utilisant le mode fluvial dans le couloir rhodanien est parfaitement fonctionnel et se présente désormais comme un mode alternatif fiable à côté de la route et du fer. Le traitement des opérations de manutention des barges, tant en darse 2 au terminal conteneurs de Fos, que dans les ports fluviaux de Lyon, Macon et Chalon a prouvé que les dispositifs opérationnels mis en place étaient efficaces (assimilation des barges à des portes conteneurs pour l'attribution des portiques et pour l'attribution des équipes de dockers à Fos, travail de nuit à Lyon, bonne volonté manifeste des ports de Macon à Chalon). L'ensemble de la chaîne fonctionne de façon satisfaisante. Malgré d'inévitables ratés de temps en temps certes.

### ■ Etat d'esprit des chargeurs :

Le réflexe fluvial a eu du mal à se mettre en place ; il ne l'est pas encore et les équipes commerciales et d'exploitation de RCT doivent sans cesse expliquer les propositions de service et convaincre.

Marché export (=merchant haulage). Aucune culture fluviale dans les régions traversées par le fleuve n'est constatée chez les chargeurs du bassin Rhône Saône. Pour compenser cela, il faut beaucoup d'énergie et tenir ses engagements au niveau de la qualité de service proposée. La clientèle de Rhône Saône Conteneurs est constituée davantage de grands chargeurs connaissant le mode fluvial pour l'avoir pratiqué sur d'autres fleuves, plus au nord de l'Europe notamment.

## IV. Perspectives de développement et devenir du service

Il faut aller plus loin pour réussir et consolider cette première phase. En ce sens, le Conseil d'Administration de RSC l'a autorisé à investir dans l'acquisition de deux barges neuves de 132 teu (4 plans en largeur) mieux adaptées que le matériel actuel et dont la livraison interviendra au 1<sup>er</sup> trimestre 2003.

### ■ En découlera notamment :

- Nouveau schéma d'exploitation : 2X132 + 2X88 (132 sur le Rhône).
- Capacité hebdomadaire : 1 000 teu environ : 45 000 /an

### ■ Cette décision a été facilitée par :

- Les ports de l'intérieur qui s'équipent
- La volonté d'accompagnement du PAM pour le secteur fluvial. Envisager un terminal conteneurs dédié aux activités fluviales à Fos.
- Une dynamique de développement très forte de VNF et des pouvoirs publics de façon générale.

\*T.E.U. : Twenty Equivalent Unit = E.V.P. : Conteneurs Equivalent Vingt Pieds.