

Le journal des transports

Juin 2002



Sommaire

P. 2/3 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Le centre de gestion agréé transport s'agrandit
- Le stationnement des poids lourds en PACA
- Durée du travail dans les transports routiers de marchandises

P. 4 TRANSPORT FERROVIAIRE

- Politique de soutien de fret sncf au développement de la plateforme logistique CLESUD

P. 5/7 FORMATION

- L'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport
- « PHARE » en Pologne (ou jumelage dans le cadre de l'Union Européenne)

P. 8/10 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Evolution (1995-2001) des accidents impliquant poids lourds et transports en commun en région PACA
- Les effets de l'absorption de produits divers sur les conducteurs de poids lourds

P. 11/14 DOSSIER : LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

- Une opération collective d'appui conseil dans le secteur du transport routier de voyageurs
- La modernisation sociale du transport routier de voyageurs
- Une collectivité peut-elle éliminer d'un appel d'offres une société sanctionnée pour faute professionnelle?
- Intercommunalité et transport dans les Alpes-Maritimes

P. 15/16 LA VIE DE L'ORT PACA

éditorial

L'Assemblée générale annuelle 2002 a lancé de nouvelles orientations pour l'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle a mis particulièrement l'accent sur la nécessité, après 6 années d'existence, d'une véritable autonomie destinée à une meilleure lisibilité de l'association par l'extérieur et à la spécificité de son action et de son efficacité, notamment en direction des professionnels.

L'élection, le 27 mai, de Gilles MENOTTI, président de TLF Méditerranée, à la présidence de l'association est le signe tangible de l'appropriation de l'outil par les professionnels du transport et donc de l'intérêt que l'ORT représente pour eux.

Un élément significatif de cette volonté de répondre aux attentes des adhérents est le changement d'aspect de l'organe de liaison de l'ORT, le *Journal des transports*, demandé par les membres, dans le sens d'une homogénéité avec les autres publications. Le *Journal* poursuivra sa mission d'information réglementaire des professionnels, pour tous les modes, et s'attachera à accorder une part accrue à l'expression de leurs attentes, de celles de tous les membres et partenaires de l'association, ainsi que des autres acteurs et décideurs régionaux dans le domaine des transports.

Une nouvelle rubrique est introduite, pour faire le point sur les événements marquants de la vie de l'association au cours du trimestre écoulé.

Ce numéro, dont le dossier, élaboré par la FNTV, est consacré au transport routier de voyageurs, particulièrement vivant dans notre région, est également alimenté par les rubriques habituelles, politique des transports (Direction Régionale de l'Équipement) ; transports ferroviaires (SNCF) ; formation (AFT-IFTIM) ; sécurité routière (Observatoire Régional de la Sécurité Routière et Inspection du Travail et des Transports).

Toutes les contributions, toutes les propositions seront les bienvenues car, ne l'oublions pas, l'association comme son *Journal* ne seront que ce que nous en ferons.

Dominique POGGI
Président de la CRI PACA
Vice-Président de l'ORT PACA

Le centre de gestion agréé transport s'agrandit

Par Guy LOGOZ – CEGAT

Le CEGAT, seul centre de gestion agréé spécialisé dans le transport, possède une couverture géographique nationale. Jusqu'à aujourd'hui, il n'y avait qu'un seul établissement basé à Nantes.

Pour assurer cette couverture avec toujours plus d'efficacité, le Conseil d'Administration du CEGAT, composé de représentants d'organisations et d'organismes professionnels (FNTR, TLF, UNOSTRA, AFT-IFTIM, PROMOTRANS) a décidé, en partenariat avec le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, la **création d'une antenne située à Marseille et dédiée au quart sud-est de la France.**

Il y a de nombreux avantages à adhérer au CEGAT :

- **Être en contact avec des spécialistes du transport** et bénéficier de conseils personnalisés, notamment dans les matières qui sont dévolues au CEGAT (gestion, fiscalité, formation), qui prennent en compte les spécificités du secteur ;
- pour les entreprises soumises à l'impôt sur le revenu des personnes physiques (entreprises individuelles, EURL, SARL familiales) et placées sous le régime du bénéfice réel, **bénéficier d'avantages fiscaux**, en particulier un abattement de 20 % sur le bénéfice imposable dans la limite d'un

plafond, à condition, entre autres, de faire viser leur comptabilité par un expert-comptable, le CEGAT n'étant pas habilité à tenir la comptabilité de ses adhérents ;

- **bénéficier de la remise d'un dossier annuel de gestion** élaboré à l'aide des documents de synthèse comptables dont les informations sont retraitées pour tenir compte des particularités du transport et de l'entreprise ; **le dossier de gestion fait ressortir les points forts et les points faibles de l'entreprise ;**
- **bénéficier de statistiques professionnelles** enrichies par les adhérents, ce qui permet de comparer les résultats de la gestion de l'entreprise à ceux de confrères ayant la même activité et la même taille ;
- **recevoir des bulletins d'information** – environ un tous les 2 mois, voire plus selon la densité de l'actualité – qui traitent de la fiscalité, de la gestion, de la réglementation des transports sous forme de flashes d'actualité ou de dossiers à thème (taxe professionnelle par exemple) ;
- **participer à des réunions d'informations** sur des thèmes d'actualité,

organisées en partenariat avec les organisations professionnelles.

Les entreprises peuvent **adhérer à tout moment** au CEGAT, **mais dans les trois premiers mois soit de leur début d'activité, soit de l'ouverture de leur exercice comptable pour celles qui sont soumises à l'impôt sur le revenu et qui souhaitent bénéficier des avantages fiscaux.**

Les entreprises qui adhèrent déjà à un centre de gestion peuvent demander le transfert de leur adhésion au CEGAT à n'importe quel moment de l'exercice comptable sans pénalité :

elles peuvent garder le même cabinet comptable, ne paient pas une double cotisation annuelle et gardent le bénéfice des avantages fiscaux auxquels elles ont droit s'il y a une continuité dans leur adhésion.

Pour tout renseignement ou demande d'adhésion, n'hésitez pas à contacter Guy LOGOZ au 04 91 46 65 38.

Le stationnement des poids-lourds en PACA

Par Michel BRANTHOMME,
Service Économie DRE PACA

La Direction des Routes du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a décidé la mise en place d'observatoires régionaux du stationnement des poids-lourds le long des axes du réseau routier national.

de stationnement des poids-lourds le long du réseau national, et en particulier, par l'engorgement des aires de stationnement existantes, et davantage encore durant certaines périodes de l'année, dont la période estivale.

En effet, l'application de la réglementation sociale européenne dans le transport routier contraint les conducteurs à des arrêts de repos obligatoires. Parallèlement, le développement croissant du transport routier de marchandises se traduit, à des degrés divers et principalement sur les grands axes par l'apparition de problèmes

Une étude a donc été confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR), la Direction des Routes (DR) et la Direction des Transports Terrestres (DTT). Elle a concerné un réseau correspondant aux grands programmes routiers et autoroutiers d'aménagement à l'horizon 2020.

Durée du travail dans les transports routiers de marchandises

Par Jean – Louis SAMUEL
ITT/DRTT PACA Corse

Deux décrets relatifs à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises sont publiés au J. O. du 28 avril.

> Le stationnement des poids-lourds en PACA

Il s'agissait de répertorier, notamment sur le réseau non concédé, des capacités de stationnement qui ont une double origine :

- une offre *publique*, résultant d'équipements tels qu'aires de repos et de service créés au bord des axes eux-mêmes ;
- une offre *autre* constituée par les parkings des centres routiers ou logistiques, des restaurants routiers, des stations-service, parfois des collectivités locales, etc. situées au bord des axes ou dans leur voisinage immédiat.

Le CETE Méditerranée qui avait procédé à un premier recensement de ces équipements en 2000 réalise actuellement une mise à jour afin que la Direction Régionale de l'Équipement puisse, avec le concours actif des professionnels, chargeurs et transporteurs, ainsi que le ministère, étudier les moyens d'accroître sensiblement la capacité de stationnement des poids-lourds sur le réseau routier national en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette opération devrait aboutir, avant la fin de l'année, à une cartographie accessible sur un site internet public.

Communes interdites à la circulation des PL :

Les Professionnels des transports routiers ont saisi la Direction Régionale de l'Équipement pour que soit mis à leur disposition un outil destiné à renseigner les chefs d'entreprises sur les itinéraires possibles pour leurs conducteurs, compte tenu des nombreuses interdictions de circulation des poids-lourds dans les communes de la région.

Cet outil, en cours d'élaboration par le CRICR et le CETE Méditerranée avec le concours actif des professionnels sera consultable sur un site internet public.

Ces deux textes comblent le vide juridique consécutif à l'annulation partielle par le Conseil d'État, en novembre dernier du décret du 27 janvier 2000. Le premier décret fixe la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises, tandis que le second décret fixe le contingent d'heures supplémentaires applicable dans la même branche.

Le dispositif est complété par un accord de branche portant sur la rémunération des temps de service.

Trois catégories de conducteurs

Le dispositif distingue trois catégories de conducteurs.

- Pour les personnels roulants « longue distance » (ou « grands routiers »), le temps de service est fixé à 43 heures par semaine (35 heures + 8 heures d'équivalence) ou 186 heures par mois. Par ailleurs, la durée du temps de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée est de 56 heures. La durée de temps de service maximale hebdomadaire sur un mois est de 50 heures (ou 220 heures par mois si accord de modulation ou autorisation de l'Inspecteur du Travail).
- Les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds relèvent désormais du droit commun des 35 heures. Pour eux, les dispositions applicables n'entreront en vigueur que le 1^{er} juillet 2002, afin que les entreprises puissent s'organiser.
- Pour les conducteurs « courtes distances », la durée des temps de service est fixée à 39 heures par semaine (35 heures + 4 heures d'équivalence, ou 169 heures par mois), mais un passage progressif aux 35 heures est prévu. Le calendrier et les modalités du retour au droit commun de 35 heures sera déterminé en fonction des résultats d'une évaluation annuelle portant sur les conditions de travail. À titre transitoire (dans la perspective d'un retour au contingent de 130 heures), le contingent d'heures supplémentaires

est fixé pour ces conducteurs à 180 heures par an et par salarié. La durée de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée est de 48 heures. La durée de temps de service maximale hebdomadaire sur un mois est de 48 heures (ou 208 heures par mois si accord de modulation ou autorisation de l'Inspecteur du Travail).

Ces dispositions entrent en vigueur au 1^{er} mai, à l'exception de celles concernant les conducteurs de messagerie et les convoyeurs de fonds (1^{er} juillet 2002).

Des temps de service rémunérés

Un accord négocié dès le mois de mars et officiellement signé le 23 avril 2002, entre l'UFT, l'Unostra et la fédération FGTE-CFDT, porte sur la rémunération des temps de service, tels que définis par le nouveau dispositif réglementaire. Il sépare la règle de décompte du temps de travail de celle de la rétribution des heures, afin d'assurer des règles de rémunération « au moins aussi avantageuses que celles résultant de l'application du droit commun ». Cet accord est « indissociable » des dispositions réglementaires auxquelles il se réfère.

- Le champ d'application de l'accord couvre les « roulants » des entreprises du transport de marchandises, du transport de déménagement et des activités auxiliaires du transport, quelle que soit la taille de l'entreprise dans laquelle ils exercent. La date d'entrée en vigueur est celle prévue par les décrets.
- Les heures de temps de service des « grands routiers » ouvrent droit à une majoration de rémunération de 25 % de la 36^e à la 43^e heure incluse (de la 153^e à la 186^e en cas de décompte sur le mois) et de 50 % à partir de la 44^e heure (à compter de la 187^e en cas de décompte sur le mois).

L'extension de l'accord du 23 avril 2002 à toutes les entreprises concernées de la branche est demandée par ses signataires.



Politique de soutien de fret SNCF au développement de la plateforme logistique CLESUD

Par Christelle LAMOUR
Direction Déléguée Fret SNCF
Direction régionale de la SNCF PACA

Dans le cadre de nouvelles implantations d'activité économique à l'échelle régionale, la SNCF mène une politique de soutien et d'accompagnement des projets logistiques susceptibles de contribuer au développement de ses activités commerciales.

En ce sens, l'implantation sur la zone de Grans Miramas d'entrepôts logistiques a fait l'objet d'une approche spécifique en ce qui concerne le raccordement de cette zone au réseau ferré national. Les activités présentes sur le site relèvent principalement du secteur de la distribution de biens de consommations. Ainsi de grands groupes de la distribution y sont présents par le biais de prestataires logistiques et y traitent des volumes importants de marchandises.

Les transports routier et ferroviaire sont les principaux modes utilisés pour l'approvisionnement et la distribution de ces marchandises.

CLESUD constitue un projet logistique multimodal majeur sur la région PACA. À ce titre, il représente un intérêt stratégique pour Fret SNCF dans le cadre de son développement fret dans les années à venir. En effet, la zone dispose d'importants atouts à savoir : des accès routiers (proximité d'autoroute), ferroviaires à proximité immédiate du triage de Miramas et des zones de consommation ou de distribution des marchandises.

La zone logistique CLESUD s'est développée de manière rapide et de nombreux entrepôts sont construits ou en cours de réalisation.

À court terme (en 2002), cette installation ferroviaire va permettre de desservir deux entrepôts :

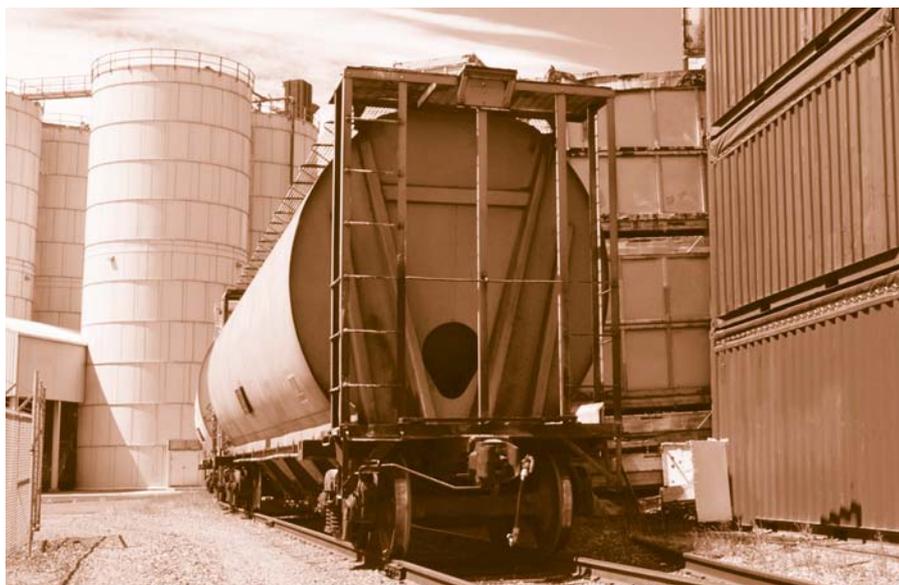
- ID Logistics (entrepôt d'une surface de 26 000 m²), prestataire pour Intermarché (démarrage du trafic en mai 2002). Le volume attendu est de 1 050 wagons par an et sera constitué de boissons (bières et eaux minérales).

- TNT Logistics (entrepôt d'une surface de 40 000 m²) pour le compte de Carrefour (trafic attendu pour décembre 2002). Le volume attendu est de 3 600 wagons par an et sera constitué de boissons (bières et eaux minérales).

Cette massification de volumes sur la zone CLESUD est une opportunité pour Fret SNCF qui lui permet de maîtriser les coûts de desserte terminale et d'accompagner une croissance de trafic pour un outil ferroviaire plus performant et à proximité du triage de Miramas.

Le tonnage annuel réalisé sur la zone (en année pleine) sera donc de **210 000 tonnes** (à compter de janvier 2003). La **croissance** locale en terme de consommations de boissons est estimée à **15 % pour les deux années à venir**.

À l'horizon 2005-2006, la zone va accueillir un nouvel équipement ferroviaire très dimensionnant. Il s'agit du nouveau **chantier multi techniques de Grans Miramas**, projet inscrit au contrat de plan État-Région 2000-2006.





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

Par Camille de VARGAS
Délégué Régional pour
la formation de AFT-IFTIM

Au 1^{er} janvier 2001, les effectifs salariés de la branche Transport (au sens de la convention collective nationale) en région PACA se chiffrent à **36 606 salariés**, soit une augmentation de 7,6 % (+ 2 600 salariés) depuis le 01/01/2000 (évolution nationale +4,5 %)

La région PACA regroupe environ 6 % des effectifs de la branche (539 700 salariés)

Sur 5 ans (1996/2000), l'augmentation des effectifs aura été de **6 878 salariés** ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de plus de 1 400 salariés sur la période.

Les effectifs salariés se concentrent majoritairement dans le secteur du transport routier de marchandises avec près de 56 % des effectifs régionaux (58 % au plan national).

Evolution des effectifs par taille d'établissement

Si l'on se réfère à la situation au 01/01/2000, on constate que :

- les établissements de 1 à 9 salariés ont vu leurs effectifs diminuer légèrement : **-1,8 %**
- les établissements de 10 à 49 salariés ont connu une augmentation de **+ 8 %**
- les effectifs des établissements de 50 salariés ont augmenté d'environ **15 %**

Structure par âge des salariés :

- Plus de 38,8 % des effectifs salariés se situent dans la tranche d'âge 18/35 ans ; cette population représente plus de 14 000 personnes.
- la tranche d'âge 36/50 ans regroupe 15 600 salariés (42,7 % des effectifs)
- les plus de 50 ans représentent 6 700 personnes (18,5 %)

Familles professionnelles

Tous secteurs confondus, la part des emplois de conducteurs ne cesse de progresser : la moyenne régionale se situe à **63,2 %**.

Dans le transport routier de marchandises, la proportion des conducteurs est de 66 %

En transport routier de voyageurs, les conducteurs représentent 78 % des effectifs salariés.

En revanche chez les auxiliaires du transport, les emplois liés à l'exploitation sont les plus nombreux : 34,5 % (contre 26,5 % pour les emplois de conducteurs).

Représentativité des femmes dans la branche

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

- La population féminine a augmenté de plus de 16 % par rapport à l'année précédente.
- Toutefois, dans le secteur d'activité des « auxiliaires du transport » les femmes représentent près de 32 % des effectifs.
- Dans le transport routier de voyageurs la proportion est de plus 15 %.

Embauches :

Sur les 9 332 embauches enregistrées en 2000, le secteur du transport routier de marchandises a concentré plus de la moitié de celles-ci.

Par ailleurs, près des 2/3 des embauches concernent des emplois de conducteurs.

Formation :

On a noté en 2001 une légère reprise des contrats de qualification : 358 dont 76 « contrats adultes » (contre 328 pour l'année 2000, dont 51 « contrats adultes »).

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

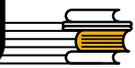
Les formations « FIMO » continuent d'augmenter :

- Année 2001 : 1 253 stagiaires pour 1 176 attestations délivrées
- Année 2000 : 906 stagiaires pour 880 attestations délivrées.

Les formations « FCOS » ont diminué :

- Année 2001 : 3 707 Attestations délivrées
- Année 2000 : 6 805 Attestations délivrées

Source : Tableau de bord régional de l'Emploi et de la Formation dans les Transports - Édition 2001



« PHARE » en Pologne

(ou jumelage dans le cadre de l'Union Européenne)

Par Alain LUTTRINGER
Adjoint au chef du service
Régulation et contrôle DRE PACA

La mission s'inscrit dans le cadre de jumelages institués par les programmes PHARE (pour POLAND and HUNGARY ; Action for the Restructuring of the Economy*), créés en 1990 initialement pour aider la Pologne et le Hongrie et ensuite étendus à l'ensemble de l'Europe de l'Est et financés par l'Union Européenne.

L'objectif est d'aider par ce biais les pays candidats à l'UE qui sont tenus de reprendre les « acquis communautaires » pour leur adhésion définitive. Ils doivent ainsi transférer, dans les textes et dans les faits, la réglementation de l'Union dans ses domaines d'intervention. Outre les transports, Phare concerne notamment l'agriculture, l'environnement, la justice...

Le projet pour lequel travaille Stéphane NICOUD, ingénieur à l'Équipement et « Conseiller pré-adhésion » auprès de l'administration polonaise est le premier du genre à l'Équipement. La convention qui a permis de l'établir sert d'exemple pour les autres jumelages.

Dans ce cadre, des experts en transports français et allemands ont participé à la formation de 40 policiers « routiers » polonais aux nouvelles réglementations concernant les transports qui entrent progressivement en vigueur en Pologne, lui permettant d'envisager son adhésion à l'Union Européenne. Ces policiers spécialisés renforceront le premier recrutement de 80 fonctionnaires, sur 300 personnes au total, composant l'Inspection des Transports (autorité organisatrice et de régulation-contrôle dans ce domaine).

Dimanche 13 janvier 2002, direction Aéroport Charles-De-Gaulle et départ des 4 chefs de projets, pour une mission de 15 jours, en Pologne au Centre International de Formation de la Police à LEGIONOWO. Patrick GALLEZ est responsable du module « Accès au marché et réglementation transports », Éric WERNERT s'occupe du « Contrôle en entreprise », Bernard TRIGNOL de « la réglementation sociale et des chronotachygraphes » ; quant à moi je suis chargé du module « Code de la Route et Sécurité Routière ».

Embarquement sur un Boeing de la LOT et atterrissage 2 h 15 plus tard à VARSOVIE. Un peu de neige recouvre la plaine polonaise et il ne fait pas trop froid. Stéphane NICOUD, le responsable du projet PHARE en Pologne et son assistante nous accueillent. Le soir, nous dînons avec nos homologues allemands du service de contrôle de la BAG. Ils s'occuperont de la formation des Polonais pour tout ce qui concerne les matières dangereuses, les transports d'animaux vivants, les transports de déchets. Certains d'entre nous se connaissent et la pratique de l'allemand, du français et d'un peu d'anglais simplifie le reste. À la fin d'un repas copieux, un minibus de la POLICJA nous conduit vers LEGIONOWO.

Les routes sont « ornières », car prévues pour une charge maximale de 8 tonnes par essieu, auquel s'ajoutent des conditions climatiques rigoureuses et des surcharges souvent conséquentes : de ce fait, certains changements de files ou dépassements prennent une saveur particulièrement diabolique ; mais les conducteurs de la POLICJA sont habiles.

Réveil à 06 h 15 et petit-déjeuner « SPECIAL POLICJA » à la cantine ; vu la longueur de leur mission et le froid, ici on « mange copieusement ! ».

Tous les matins, nous découvrons la soupe de lait au riz, à l'orge, aux pâtes, le tout accompagné de thé sucré, de pain, de charcuterie et d'un peu de confiture ; ce qui est le plus redoutable pour certains d'entre nous, ce ne sont pas les « gros » cornichons dont raffolent les Polonais, mais la... sardine du matin (parfois chagrin)...

Un jour, un collègue allemand nous interpelle « *Le thé, il est bizarre, l'odeur...* » Bernard perplexe, vérifie : « *Non, tout va bien...* ». Quelques instants plus tard, Éric nous fait un « freinage d'urgence » : « *Les gars, le thé sent le vinaigre* » je goûte à mon tour ; rien de spécial. Soudain, tout s'éclaire ; il y a du pâté de tête sur la table et nous constatons qu'en plus de nos 4 tasses, une 5^e identique s'y ajoute, contenant la vinaigrette destinée au pâté de tête. Éric y avait rajouté son thé, tout comme notre collègue allemand ! Fou rire général à ce moment-là...

À 8 h 00, salle de cours et présentation des modules aux Polonais. Les salles sont extrêmement bien équipées, l'informatique, la rétroprojection au « top » et la qualité de nos interprètes (un pour chaque Français et un pour chaque Allemand) font que les messages « passent » bien.



Puis, à 11 h 30 départ pour les lieux de contrôle, 5 stagiaires, 1 interprète, 1 formateur, 1 policier conducteur-intercepteur de véhicule par fourgon de contrôle.

Concrètement nous contribuons à la réactualisation et au renforcement des connaissances nécessaires à la structuration du contrôle afin qu'il soit global, complet, que les règlements relatifs à la sécurité routière, au respect d'une concurrence loyale soient mis en œuvre. Au début, il y a « jaugeage » entre les formateurs et les stagiaires polonais, mais la confiance s'instaure et les échanges sont denses ; si leurs problèmes (matériels, textes juridiques ou administratifs parfois « brumeux ») sont réels, il s'avère que l'apprentissage et les progrès sont rapides. Les interprètes sont des courroies de transmission vitales, non seulement pour le travail mais dans la connaissance des mentalités, du contexte socio-économique, des antécédents historiques et territoriaux et des rapports qu'entretiennent les Polonais avec l'État, autant d'éléments importants pour comprendre et intégrer les spécificités polonaises.

Lors des opérations sur route, nous contrôlons nombre de véhicules anciens notamment en trafic local. Le parc est souvent composé de camions de marques polonaises JELCZ, LUBLIN, soviétiques GAZ, KAMAZ, tchèques TATRA.

En trafics national et international, beaucoup d'anciens véhicules immatriculés en France, Allemagne ou Hollande font ici une seconde carrière en gardant leurs anciennes couleurs, les entreprises polonaises réduisant leur coût au maximum. J'ai ainsi contrôlé un ancien tracteur routier d'une maison lyonnaise faisant régulièrement un trafic Pologne-Ukraine. L'état général des véhicules est contrasté, le meilleur (nous avons vu des TATRA et des JELCZ d'excellente facture technique et très bien entre-



tenus) côtoyant des véhicules en mauvais état (j'ai le souvenir d'un SCANIA biélorusse dans un état lamentable, les mâchoires freinant « fer sur fer »). Le disque de chronotachygraphe n'est pour l'instant exigible qu'en trafic international. Il y a donc de gros problèmes en réglementation sociale « nationale » et en code de la route (état des véhicules, surcharges). Les organismes professionnels polonais dont un membre était présent à la formation sont tout à fait conscients des problèmes. Mais gardons à l'esprit que seulement 12 ans nous séparent de la chute du mur de Berlin. La Pologne est donc un pays de contrastes. Elle s'investit dans d'innombrables chantiers de réformes concernant tous les secteurs. Les solutions techniques adoptées sont souvent les plus avancées et les formations appropriées. L'organisation en place et le personnel opérationnels, l'efficacité peut être redoutable. Les changements sont parfois « brutaux » et la capacité d'adaptation

fulgurante (mais l'ensemble de la société polonaise suit-il toujours ?).

Vers 16 h 00, retour au centre de formation et debriefing entre formateurs, suivi du dîner simple mais consistant.

Puis poursuite de la soirée en préparation des interventions du lendemain, ou par la visite de Messieurs MAIWORM et FOURNIER (responsables de la BAG et de la DTT). La clôture « formateurs-stagiaires » s'effectue souvent autour d'une « Piwo » (bière) au café restaurant dancing « WARCA », lieu de rencontre « multi-kulti » comme disent nos amis allemands, la simplicité et la convivialité polonaise étant dès lors acquises.

Le dernier jour, en présence de Bernard FOURNIER, de Mariusz WASIAK, Directeur de l'Inspection de Transports polonaise et du Directeur de l'École de Formation de la Police de LEGIONOWO, a eu lieu une cérémonie protocolaire de clôture de cette session placée sous le triple signe de l'entente entre Polonais, Allemands et Français.



Evolution (1995-2001) des accidents impliquant poids-lourds et transports en commun en région PACA

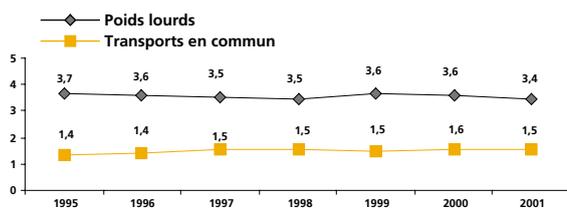
Patrice WANDROL
Direction Régionale de l'Équipement/
Observatoire de la Sécurité Routière

L'objectif de cette rubrique est de présenter quelques aspects des caractéristiques et de l'évolution de l'accidentologie des poids-lourds et transports en commun en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sous forme de tableaux et de graphiques, et en indiquant des tendances et leur caractère significatif.

Proportion des accidents et tués impliquant au moins un P.L. ou un T.C. par rapport à l'ensemble des accidents et victimes en région PACA.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ensemble des accidents	16101	15230	15298	15264	15483	14645	14617
dont PL (%)	3.7	3.6	3.5	3.5	3.6	3.6	3.4
dont TC (%)	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.6	1.5
Ensemble des tués	687	661	690	614	657	622	640
dont PL (%)	11.4	9.1	9.3	10.3	9.3	9.0	10.0
dont TC (%)	1.7	1.7	2.9	1.0	2.3	2.3	2.3

Au cours des sept années concernées par cette étude, on peut constater que la proportion d'accidents impliquant poids-lourds (en moyenne 3,5 %) et transports en commun (en moyenne 1,5 %), par rapport à l'ensemble des accidents, est stable. De même, les proportions de tués, blessés graves et blessés légers n'évoluent pas de façon significative à la hausse ou à la baisse.



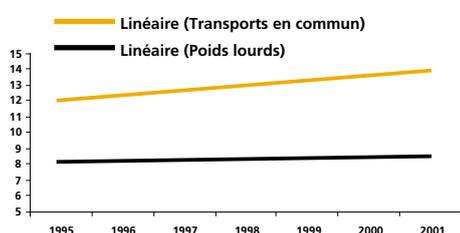
Proportions en pourcentages du nombre d'accidents impliquant P.L. et T.C. par rapport à l'ensemble des accidents en région PACA.

On notera que les 3,5 % d'accidents impliquant au moins un poids-lourd sont la cause de 9 à 11 % des tués.

Proportion des accidents impliquant au moins un P.L. ou un T.C. en région PACA par rapport à l'ensemble de ce type d'accidents en France.

Poids-lourds	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France	7309	6770	6761	6639	6599	6291	6039
P.A.C.A. (%)	8.1	8.2	8.0	8.0	8.5	8.4	8.3
Transports en commun	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France	1899	1840	1760	1762	1706	1734	1693
P.A.C.A. (%)	11.6	11.6	13.2	13.4	13.5	13.2	13.3

Si le pourcentage d'accidents impliquant au moins un poids-lourd par rapport au nombre d'accidents de ce type en France est stable, on peut par contre remarquer depuis 1995 une tendance à la hausse de la proportion des accidents impliquant au moins un TC, par rapport au chiffre national.



Proportions en pourcentages du nombre d'accidents impliquant P.L. et T.C. en région PACA par rapport à l'ensemble de ce type d'accidents en France

Répartition des accidents et victimes en agglomération et hors agglomération (1995-2001)

Impliquant au moins un poids-lourd

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
282	267	263	254	294	259	238
311	285	278	276	268	271	265
593	552	541	530	562	530	503

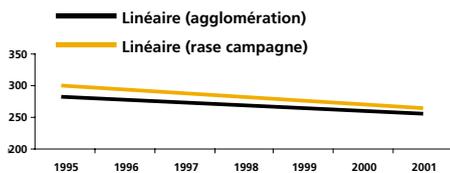
Impliquant au moins un transport en commun

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
183	175	204	206	202	210	206
37	38	28	30	29	19	19
220	213	232	236	231	229	225

							ACCIDENTS CORPORELS						
							Agglomération						
							Rase campagne						
							Total						

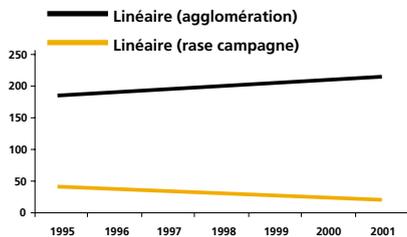
							NOMBRE DE TUÉS						
							Agglomération						
							Rase campagne						
							Total						

							NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES						
							Agglomération						
							Rase campagne						
							Total						



Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un P.L. en agglomération et rase campagne, de 1995 à 2001

Le nombre d'accidents impliquant au moins un P.L., en région PACA est caractérisé par une tendance à la baisse, aussi bien rase campagne qu'en agglomération.



Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un T.C. en agglomération et rase campagne, de 1995 à 2001

Le nombre d'accidents impliquant au moins un véhicule de transport en commun, en région PACA, est caractérisé par une très légère tendance à la hausse. Cette tendance à la hausse est surtout le cas des accidents en agglomération. Par contre, il est difficile d'établir une tendance significative en ce qui concerne les accidents en rase campagne, étant donnés les faibles effectifs concernés chaque année.

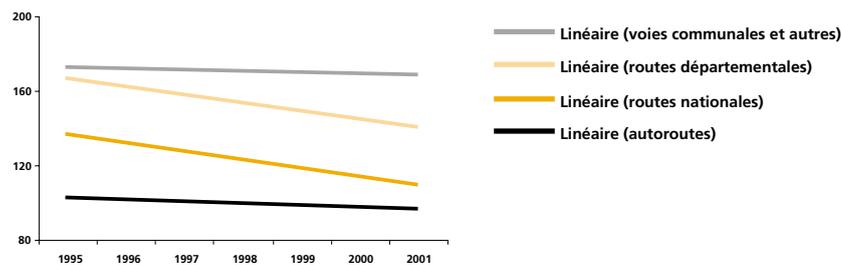
Répartition des accidents par type de réseau (1995-2001)

Impliquant au moins un poids-lourd

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
99	98	106	96	105	101	89
149	121	134	116	109	102	127
167	164	136	161	166	148	128
178	169	165	157	182	179	159

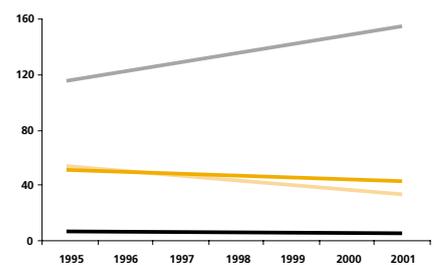
Impliquant au moins un transport en commun

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
5	6	7	4	4	3	5
48	50	43	54	39	44	42
47	46	49	49	45	29	28
120	111	133	129	143	153	150



Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un P.L. par type de voie, de 1995 à 2001

Sur le réseau autoroutier et des voies communales, le nombre d'accidents impliquant au moins un poids-lourd est relativement stable, on ne peut parler d'une réelle tendance à la baisse. Cependant, les accidents sur les réseaux départementaux et nationaux semblent quant à eux marqués par une réelle, quoiqu'irrégulière, tendance à la baisse.



Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un T.C. par type de voie, de 1995 à 2001

Sur les réseaux autoroutier, national et départemental, les faibles effectifs d'accidents impliquant au moins un véhicule de transport collectif ne permettent pas de dégager une tendance significative. Par contre, sur les voies communales, le nombre d'accidents est marqué par une réelle tendance à la hausse.



Les effets de l'absorption de produits divers sur les conducteurs de poids lourds

Par Jean-Louis SAMUEL,
ITT/DRTT PACA Corse

La vitesse, l'alcool, l'assoupissement naturel ne sont plus les seuls ennemis au volant. L'usage de médicaments est à l'origine de graves accidents de la circulation.



En ce qui concerne les médicaments, les premiers accusés sont les psychotropes, entraînant des effets de somnolence, de fatigue, de diminution des temps de réaction, des vertiges et des troubles visuels.

Ces médicaments agissant d'une façon ou d'une autre sur le psychisme sont les premiers visés. Pourtant, ce ne sont pas toujours les plus « lourds ». En réalité, ce sont les médicaments plutôt « doux » comme les hypnotiques (somnifères) et les tranquillisants, qui causent le plus de problème. Parmi eux, une classe pharmacologique se distingue, c'est celle des benzodiazépines, la plus fréquemment prescrite, qui occasionnerait 6 à 10 % des accidents dont 30 % mortels. Ainsi, on estime que la prise de tels médicaments doublerait le risque d'accident. On trouve ensuite, les neuroleptiques, les barbituriques et les antidépresseurs utilisés pour des pathologies psychiatriques plus lourdes.

Attention aussi aux médicaments utilisés pour combattre les allergies et surtout les rhinites et autres antalgiques et antitussifs codéinés employés pour lutter contre la douleur et la toux, aux médicaments cardiovasculaires ou antidiabétiques qui peuvent provoquer une hypoglycémie.

L'association de plusieurs médicaments, d'alcool, ou l'utilisation de drogues et de cannabis entraînent une potentialisation des risques de somnolence et une augmentation des temps de réaction.

Aussi la conduite d'un véhicule nécessite une vigilance permanente incompatible avec l'usage de stupéfiants, d'alcool ou de certains médicaments.

Il en est de même pour la consommation de stupéfiants. C'est ainsi que depuis le 1^{er} octobre 2001, tout conducteur impliqué dans un accident mortel est soumis à un dépistage de consommation éventuelle de stupéfiants. Analyse d'urine, prélèvement sanguin..., tous les contrôles possibles seront effectués pour déterminer la présence ou non de drogues dont la consommation est interdite, *a fortiori* lorsqu'on est au volant.

Avec cette décision, la France entre en guerre contre les stupéfiants au volant, suivant en cela plusieurs autres pays européens comme le Danemark, la Finlande ou encore l'Allemagne. Ce dépistage constitue le premier volet de l'étude épidémiologique menée par l'observatoire français des drogues et des toxicomanies (OFDT) et financée par le Ministère de la Santé. Elle va permettre aux spécialistes d'en savoir davantage quant à l'influence réelle des stupéfiants sur le comportement au volant. Cette étude permettra également d'estimer le risque pour le conducteur d'être responsable d'un accident en fonction de la nature et de la quantité de substance stupéfiante consommée.



DOSSIER

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS

- Une opération collective d'appui conseil dans le secteur du transport routier de voyageurs
- La modernisation sociale du transport routier de voyageurs
- Une collectivité peut-elle éliminer d'un appel d'offres une société sanctionnée pour faute professionnelle ?
- Intercommunalité et transport dans les Alpes-Maritimes

Une opération collective d'appui conseil dans le secteur du transport routier de voyageurs

Par Laurent BENVENUTI,
Délégué Régional de la FNTV

Les difficultés soulevées par l'application des 35 heures dans le transport routier de voyageurs ont motivé le lancement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'une opération collective d'aide au conseil.

Cette opération, qui concerne les départements alpins, répond à une demande forte d'assistance exprimée par les adhérents de la FNTV 04 et de la FNTV 05.

Considérant l'issue des négociations de branche, relative à l'Aménagement et la Réduction du Temps de Travail, incertaine (cf. article de Jean Pierre BREMOND sur la modernisation sociale du TRV), les transporteurs alpins ont décidé de prendre leur destin en main avec l'appui de la FNTV PACA.

Ce faisant, ils ont trouvé auprès des services de l'Etat (DDTEFP et DRE) l'attention, le soutien et l'encouragement que mérite leur démarche.

Ainsi, suite à une première réunion thématique organisée le 8 octobre 2001 à la demande de la FNTV 04 et de la FNTV 05, la FNTV PACA a sollicité sur le fondement de la loi du 19 janvier 2000, la DDTEFP 04 et la Direction du Travail 05 pour la mise en place d'un dispositif collectif d'appui conseil. Ce dispositif s'adresse aux entreprises de moins de 250 salariés qui souhaitent, soit étudier une réduction/réorganisation du temps de travail, soit répondre à des dysfonctionnements intervenus postérieurement à la mise en œuvre de la RTT. Les démarches initiées auprès des DDTEFP compétentes ont abouti à la signature de 2 conventions d'action collective. Pour le département des Alpes de Haute-Provence, les transporteurs ont obtenu le financement de 8 journées d'intervention du consultant (pour 4 entrepri-

ses). Pour le département des Hautes-Alpes, les transporteurs ont obtenu le financement de 15 journées d'intervention (pour 10 entreprises), de 3 journées de capitalisation et de l'édition d'un livret méthodologique.

Cependant, afin de prolonger et affiner la mission d'audit réalisée dans le cadre du dispositif d'appui conseil, la FNTV PACA a saisi la Direction Régionale de l'Équipement d'une demande collective d'aide au conseil. Le dossier déposé par la FNTV PACA pour le compte de 7 transporteurs, sollicite la prise en charge dans le cadre du Fonds Régional d'Aide au Conseil de 4 journées supplémentaires d'audit par entreprise. Ce dossier a reçu l'aval du Comité Régional d'Attribution des Aides Économiques. Il convient de souligner au passage que ce FRAC collectif est une première dans le secteur du Transport Routier de Voyageurs. Au-delà de la problématique des 35 heures, les entreprises ont souhaité saisir l'opportunité de cette opération pour se pencher sur l'organisation de leur entreprise. Ainsi, la réflexion amorcée par l'appui conseil dépasse le « simple » cadre conjoncturel de l'application des lois AUBRY pour jeter les bases d'une analyse structurelle.

En ce qui concerne le déroulement de l'opération, 3 réunions collectives ont d'ores et déjà été organisées : Une première réunion le 8 octobre 2001 (présentation rapide du cadre réglementaire et législatif, présentation du dispositif d'appui conseil, recensement des entreprises qui souhaitent s'inscrire

dans une démarche d'appui conseil), une deuxième réunion le 17 décembre 2001 (les 35 heures dans le transport routier de voyageurs, diffusion et explication d'un questionnaire « 35 h »), et une troisième réunion le 4 février 2002 (exploitation des questionnaires, mise à disposition des consultants pour renseigner les questionnaires, prise de rendez-vous pour intervention en entreprise, poursuite de la démarche).

S'agissant des interventions en entreprise, les consultants des cabinets conseils sollicités (à savoir VIALTIS et A6T) ont visité, à ce jour, la quasi totalité des entreprises participantes.

Dès que l'opération sera terminée, un bilan complet sera réalisé en collaboration avec les Directions du Travail 04 et 05, la Direction Régionale de l'Équipement, le cabinet VIALTIS Conseil, A6T, l'Agence Régionale pour l'amélioration des conditions de travail, et la FNTV.

Un livret méthodologique relatif à l'application des 35 heures dans le transport routier de voyageurs sera élaboré par les partenaires de l'opération et diffusé très largement auprès de la Profession.

Au final, cette opération démontre qu'au-delà de ses missions régaliennes de contrôle et de régulation, l'Etat (par l'intermédiaire de ses services déconcentrés) peut être un partenaire solide des entreprises, un « facilitateur » de projet. La qualité des relations partenariales tissées à cette occasion, augure, n'en doutons pas, d'autres actions.



La modernisation sociale du transport routier de voyageurs

Par Jean-Pierre BREMOND
Président de la FNTV PACA

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) regroupe 1 700 entreprises de transport par autocar. Conduisant chaque jour plus de 2 millions d'élèves vers les collèges et les lycées dans des conditions de sécurité très supérieures à celles de l'automobile, ces entreprises assurent une véritable mission de service public.

Cependant, le transport par autocar est aujourd'hui menacé par une véritable pénurie de conducteurs. Selon l'ANPE transports, il manquerait 2 000 à 3 000 conducteurs dans notre secteur d'activité. Ces difficultés de recrutement, qui concernent quasi exclusivement la famille conduite, ont pour origine principale l'attractivité du métier de conducteur.

Les procédures d'appel d'offres conduisent les collectivités locales autorités organisatrices de transport, en position d'acheteur unique, à pratiquer une pression à la baisse sur les prix. Cela n'est pas sans conséquence sur les rémunérations des conducteurs, alors que les compétences demandées et les responsabilités confiées s'élargissent.

Dans quelques départements, des services ne peuvent déjà plus être assurés, faute de conducteurs. Demain, sans une revalorisation de leurs conditions de rémunération et les indispensables mesures techniques d'accompagnement, le recul du service public risque de s'aggraver.

C'est la raison pour laquelle la profession s'est engagée depuis de nombreux mois dans un vaste chantier de modernisation sociale.

Les négociations sociales avec les organisations syndicales ont permis d'aboutir le 18 avril dernier à la signature d'un pré-accord sur l'aménagement et la réduction du temps de travail et la rémunération des personnels des entreprises du transport de voyageurs par autocar.

Ce pré-accord constitue une réelle avancée pour la modernisation sociale souhaitée par la profession. Il vise en premier lieu à renforcer l'attractivité des métiers du transport routier de voyageurs et donner aux conduc-

teurs un niveau de rémunération en adéquation avec les responsabilités qui leur sont confiées. Il répond également à la problématique spécifique des conducteurs intermittents scolaires.

Le pré-accord prévoit deux mesures applicables immédiatement :

- Une garantie d'emploi au bénéfice des salariés en cas de perte d'un marché par leur entreprise : l'entreprise retenue devra ainsi reprendre le personnel affecté à au moins 65 % de son temps de travail sur le marché concerné,
- L'augmentation des minima conventionnels : à titre d'exemple, la rémunération horaire d'un conducteur de lignes régulières passera le 1^{er} juillet 2002, à 7,62 euros sur la base de 35 heures.

L'intégralité des dispositions contenues dans l'accord (limites d'amplitude, indemnisation des coupures, travail de nuit, repos, modulation, conducteur en période scolaire) deviendront effectives dès lors que les parties signataires constateront que sont réunies :

- Les conditions de prise en compte par les autorités organisatrices du coût social induit,
- La modification du décret 83-40,
- L'extension de l'accord.

En ce qui concerne la prise en compte par les autorités organisatrices du coût social induit, le Ministère des Transports, saisi par la FNTV, a ouvert en janvier 2002 une concertation réunissant tous les acteurs du Transport Routier Interurbain de Voyageurs (Ministère des Transports, Ministère des Finances, Ministère de l'Intérieur, GART, ADF et FNTV). Un groupe de travail sur « les modalités de prise en charge des coûts de la sécurité et du droit social en matière de transport de voyageurs interurbains » a été institué. Sa réflexion porte sur 2 axes :

- La mise en place de mécanismes permettant de prendre en compte les surcoûts sociaux et de sécurité pour les contrats en cours,
- La définition des outils permettant aux collectivités locales de retenir une offre en s'assurant de la réelle prise en compte des éléments de sécurité et du respect de la législation sociale, donc d'éliminer les offres anormalement basses.

Des solutions concrètes ont été avancées dans le cadre du groupe de travail. Elles doivent aujourd'hui faire l'objet d'études plus approfondies avant validation par tous les acteurs concernés (et notamment la nouvelle équipe gouvernementale).

Vous l'aurez compris, la modernisation sociale, amorcée par la FNTV, est aujourd'hui suspendue à la modification des contrats en cours pour y intégrer les surcoûts sociaux et de sécurité. Pour cela, il est nécessaire de donner aux autorités organisatrices tous les moyens de procéder aux ajustements nécessaires. L'hypothèse d'une revalorisation de la Dotation Globale de Décentralisation est ainsi mise à l'étude.

À défaut, le pré-accord signé le 18 avril dernier par les partenaires sociaux se limiterait à la seule augmentation des minima conventionnels au 1^{er} juillet 2002. Les problèmes posés par les pénuries de personnels, par la dénonciation du protocole d'accord relatif aux conducteurs intermittents scolaires, par l'aménagement et la réduction du temps de travail, resteraient entiers.

Seul l'engagement de tous permettra de réunir, dans les meilleurs délais, les conditions indispensables à la modernisation sociale de la Profession, dans l'intérêt de tous, autorités organisatrices, entreprises, salariés et voyageurs.



Une collectivité peut-elle éliminer d'un appel d'offres une société sanctionnée pour faute professionnelle ?

Par Maître Jean-Marc PEYRICAL
du cabinet DELCROS CHATEAU, Avocat à la
Cour, Maître de Conférence des Universités.

Deux sociétés de transport de voyageurs ont récemment fait l'objet de rapports de la part de la Direction de l'Équipement de la région PACA et de l'Inspection du Travail des transports, rapports qui ont fait suite, pour l'une d'entre elles, à une mise à l'épreuve décidée par la Commission des Sanctions Administratives.

Or, les contrôles opérés par les services compétents ont mis en avant diverses infractions commises par ces sociétés, de même que des fautes ayant un caractère délictuel (travail dissimulé notamment). Ce sont ces infractions et délits qui ont été mentionnés dans les rapports susvisés.

Suite à ces derniers, la Commission des Sanctions Administratives du Comité Régional des Transports a sollicité, de la part du Préfet, diverses sanctions pour ces deux entreprises (retrait des titres de transport, immobilisation de véhicules...).

Le Préfet a confirmé, par arrêté, de telles sanctions, sachant que les deux entreprises sont également poursuivies devant les juridictions compétentes pour leurs infractions pénales.

À ce jour, les deux entreprises en question n'ont donc pas été condamnées par la justice et ne se sont pas vues opposer une interdiction de candidater aux marchés publics.

Pour autant, et au vu des informations dont elle dispose sur elles, une Collectivité Publique ne peut-elle prononcer d'elle-même une exclusion de ces sociétés des procédures de marchés qu'elle est appelée à lancer ?

Juridiquement, une telle exclusion générale de la commande publique ne relève pas des compétences des Collectivités Locales et est donc impossible, seule une décision de justice ou un arrêté préfectoral ou ministériel disposant de ce pouvoir.

Par contre, une Collectivité peut toujours mettre en place des règles d'élimination des entreprises pour non-conformité aux exigences d'un marché précis.

Il ne s'agit pas ici d'exclure une entreprise pour un ensemble de marchés publics mais de l'éliminer sur une opération donnée.

Ainsi, une Collectivité peut estimer qu'une ou plusieurs entreprises candidates à un marché ne remplissent pas les critères relatifs aux garanties professionnelles demandées dans le cadre de l'avis d'appel à la concurrence ou du règlement de consultation de l'Appel d'Offres.

Ainsi, tout en rappelant que les entreprises doivent pouvoir prouver leur qualification, il peut être indiqué que, dès le stade de l'avis d'appel public à la concurrence, seront éliminées les entreprises ayant commis des fautes graves et sanctionnées par des organismes professionnels pour manquement aux règles essentielles relatives à la sécurité et à l'exercice de leur profession.

Ce critère d'élimination serait à la fois conforme au pouvoir discrétionnaire de la Commission d'Appel d'Offres dans le cadre de son pouvoir de sélection et d'attribution, mais aussi à la jurisprudence, qui accepte régulièrement l'élimination des candidats au vu d'informations défavorables sur leur comportement dans le cadre des précédents marchés (TA BASTIA, 12 décembre 1996, SARL HELIOS Consultants c/Agence de Tourisme de la CORSE, Req. 96376 ; v. aussi TA BESANCON, 8 février 1996, SA TETRA, Req 951215 : élimination d'une entreprise

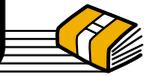
en raison de difficultés importantes rencontrées, régulièrement constatées par le Maître d'Ouvrage, ayant entraîné un important dépassement du délai d'exécution).

Concrètement, il est sans aucun doute possible de soutenir que les garanties professionnelles et financières des entreprises sont insuffisantes dès lors qu'elles ont été sanctionnées, de manière officielle et objective, pour des infractions relatives à l'exercice de leur profession et notamment pour atteinte à la sécurité des personnes.

En l'espèce, les entreprises en question ont fait l'objet de plusieurs rapports d'organismes d'État, d'avis de la Commission des Sanctions Administratives dont la composition représentative (membre d'un Tribunal Administratif, Président, Représentants de l'État, d'entreprises, de salariés et d'usagers) est indéniable et, surtout, de sanctions prononcées par arrêté préfectoral.

De tels éléments apparaissent amplement suffisants pour justifier leur éviction, dans le cadre de la première enveloppe, de procédures de marchés publics.

Si ces éléments paraissent aller plus loin que ce qui semble permis par l'arrêté du 28 août 2001 (JO 8 septembre, 14382, Arrêté pris en application de l'article 45-1 du Code des marchés relatif au contenu des éléments relatifs aux garanties professionnelles des candidats aux marchés publics), ils apparaissent justifiés, sur des marchés donnés, par l'objet de ces derniers, et par la nécessité de ne sélectionner que des candidats présentant des garanties suffisantes, notamment en matière de sécurité, pour la bonne exécution des prestations qui en sont l'objet.



Intercommunalité et transport dans les Alpes-Maritimes

Par Madame Michèle PERON,
Directrice de l'Agence des Déplacements
des Alpes-Maritimes (ADAM)

La création des communautés d'agglomérations permet d'envisager la mise en place d'une alternative au « tout voiture » sur la bande côtière du département.

À la demande de l'ADAM, Monsieur le Préfet a réuni sous son égide l'ensemble des autorités de transport des Alpes-Maritimes (AOTU, Conseil Général, Conseil Régional, SYMA...) afin d'examiner avec ces dernières une organisation plus efficace qui soit à même d'assurer un meilleur service pour les usagers et de proposer une alternative crédible aux déplacements en véhicules particuliers sur la bande côtière.

Après une large discussion, sur la base des propositions de l'ADAM et s'appuyant sur l'opportunité que représente la création de quatre communautés d'agglomérations sur la bande côtière, les participants ont décidé d'approuver, à la très grande majorité, trois orientations :

1. de diminuer, courant 2002, dans un souci d'efficacité, le nombre d'autorités urbaines responsables en passant de 7 à 3, conformément à l'objectif qui avait été défini en 1995 par la Conférence des Maires.

La bande côtière ne sera plus ainsi divisée qu'en trois zones géographiques avec une autorité à l'Est (au lieu de 3 précédemment), une à l'Ouest (au lieu de 2 précédemment) et une au Centre (au lieu de 4 précédemment). Ces autorités géreront respectivement les transports en commun dans les trois zones géographiques du département.

2. de créer, courant 2002, un Syndicat Mixte unique, type Loi SRU, rassemblant, de Théoule à Menton, toutes les autorités de transport azuréennes dont le Conseil Régional, le Conseil Général, le SYMA, et les trois autorités définies précédemment comprenant les Communautés d'Agglomérations.

3. de donner au Syndicat Mixte, dans une première étape, comme objectif de réaliser dans les meilleurs délais au bénéfice des usagers :

- une carte *azur* (type carte *orange* région parisienne)
- un système d'information multimodal (train, car, bus...)
- un réseau armature de lignes et de centres d'échanges.

Cette nouvelle organisation des transports en commun permettra pour la première fois d'apporter à la population des Alpes Maritimes (1 million d'habitants) un système performant à travers un réseau unifié qui réponde ainsi à son attente et qui facilitera sensiblement les déplacements dans le département.

Les participants ont décidé de confier la procédure de création du Syndicat Mixte à l'ADAM.





La vie de l'ORT PACA

Assemblées générales :

La vie de l'ORT a été marquée en ce premier semestre 2002 par la réunion de deux assemblées générales, la première, ordinaire, en février, au cours de laquelle ont été approuvés le rapport moral et financier pour 2001 et le budget prévisionnel ainsi que le plan d'actions pour 2002. Le renouvellement du Conseil d'Administration et du Bureau a donné lieu à la reconduction d'Hubert PEIGNE à la présidence de l'association. Ce dernier a, entre temps, été appelé à d'autres fonctions. Une assemblée générale extraordinaire a donc été convoquée le 27 mai pour élire un nouveau Président.

Gilles MENOTTI., Président de TLF Méditerranée est élu Président de l'ORT, à l'unanimité.

Le Bureau de l'ORT se compose ainsi :

- Président : **Gilles MENOTTI**,
Président de T.L.F. Méditerranée
- Vice-Président : **Dominique POGGI**,
Président de la CRCI PACAC
- Trésorier : **Jean-Pierre BREMOND**,
Président de la FNTV PACA
- Secrétaires : **SNCF** : Mme Christelle LAMOUR
DRDE : Alain BUDILLON

Gilles Menotti, 49 ans, titulaire d'un D.U.T de Gestion et d'une Maîtrise de Sciences Économiques, ancien membre du CJD, est PDG de l'entreprise LOMATRANS, créée en 1977 par son père, Jean-Raymond MENOTTI, en retraite, actuellement Président de la Caisse Interprofessionnelle des congés payés de la région Méditerranée et du Conseil des Prud'hommes de Martigues. **LOMATRANS S.A.** est une entreprise de 200 salariés, spécialisée dans l'activité transport et logistique. Gilles MENOTTI est Président de TLF Méditerranée depuis 2 ans ; cette organisation professionnelle regroupe 720 entreprises de transports réparties sur toutes les activités de transport routier de marchandises.

Assemblée plénière des ORT – 13 et 14 juin 2002

Les 13 et 14 juin 2002 se tiendra à Marseille l'assemblée plénière des Observatoires Régionaux des Transports.

Le Port Autonome accueillera en la personne de Monsieur Eric BRAS-SART, son Directeur, les 80 participants dont des Directeurs du Ministère de l'Équipement, les représentants des ORT de toutes les régions ainsi que les membres de l'ORT PACA, pour deux journées de travail dont le thème principal est la multimodalité, et dont voici le détail :

- Accueil par M. Brassart, Directeur Général du Port Autonome de Marseille
- M. Robin, Chef du Service Économique et Statistique au Ministère de l'Équipement
- M. Menotti, Président de l'ORT
- **Le corridor multimodal Est-Ouest du sud de l'Europe**, par M. Juan CRCI
- **La navette conteneurs sur le Rhône**, par M. Saman, Rhône Saône Conteneur
- **Etude plurimodale des transports dans le Rhin supérieur**, par M. Klaerr-Blanchard, DRE Alsace

13 juin après-midi: visite de Fos par mer

- Départ en car de La Joliette pour Port-de-Bouc
- Rappel de l'histoire de Fos
- Embarquement à Port-de-Bouc
- **Présentation des projets du CPER pour le développement du PAM**
- **Contrat de progrès PAM-VNF-CNR**
- **Le transport de déchets par le fleuve** par MM. Brassart, Chabrier, Sohier (PAM) M. Coste (Les Quais du Bâtiment)

Vendredi 14 juin

- **La liaison Grenoble-Sisteron**, par Mme Sudre-Montoya, DRE
- **Les résultats et les perspectives du TGV Méditerranée**, par M. Grossiord, SNCF
- **Etude sur les stratégies d'alliances et de regroupements dans le TRM**, par C. Jafflin, LET
- **Dossiers statistiques en cours** (migrations alternantes, RGP 1999, RRP, enquêtes cordon, DADS), SES
- **Point sur le budget et les crédits en 2002**, SES
- **Le programme ACTEUR**, SES
- **Points divers**, SES



Publications :

Les Actes du *Forum sur les retombées économiques de l'activité portuaire* qui a eu lieu à Marseille le 26 octobre 2001 sont publiés. Pour plus d'information, contacter le secrétariat de l'ORT.

La synthèse de cette étude est également consultable sur le site internet de la DRE.

Carnet :

■ Départs :

Hubert Peigné, Directeur régional de l'Équipement depuis 1998, part pour le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Président de l'ORT depuis 1999, qu'il soit ici remercié pour son soutien constant à la mission de l'ORT qu'il a su renforcer de ses suggestions et de ses recommandations. Nous lui souhaitons bonne route dans ses nouvelles fonctions.

Stéphanie Lemerle, Attachée Principale de l'INSEE détachée à la DRE pour l'ORT depuis 1999, quitte la région PACA pour Rhône-Alpes. Elle a apporté à l'ORT toute sa compétence en matière statistique, notamment pour la fiabilisation des données de l'Annuaire économique, mais on lui doit aussi la réalisation des *Séries chronologiques* et de la précieuse plaquette des *Chiffres-clés* des transports en PACA. Elle lance avant son départ la consultation pour la réalisation du futur site internet de l'ORT. Elle a également conduit l'étude sur les problèmes du recrutement des conducteurs routiers en PACA. Elle a participé pour l'ORT à l'étude sur *les retombées économiques de l'activité portuaire en PACA* dont elle a organisé le Forum et assuré la publication des Actes. Elle a enfin mis au point l'organisation de l'Assemblée plénière des ORT de juin 2002 à Marseille. Avec les remerciements de l'ensemble des membres, nous lui souhaitons bonne route pour sa nouvelle affectation.

Laurence Bédikian, Secrétaire Administratif, quitte l'ORT pour le service Economie de la DRE. Son action dans l'Association a été primordiale puisqu'elle a assuré dès sa première édition, la réalisation de l'*Annuaire économique*. Elle a également organisé les diverses réunions d'animation de l'ORT, Courts débats et présentations d'études. Enfin, c'est entre ses mains qu'a reposé la gestion de l'Association. Nous l'en remercions chaleureusement et lui souhaitons bonne chance pour sa nouvelle affectation.

■ Arrivées :

Alain Budillon, précédemment Directeur Régional et Départemental de l'Équipement d'Auvergne vient remplacer Hubert Peigné au poste de Directeur Régional et Départemental de l'Équipement de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Nous lui souhaitons la bienvenue dans notre région.

Jean-Marc Ambielle, Attaché de l'INSEE, actuellement en poste à la DDE de la Réunion, est attendu en septembre, en remplacement de Stéphanie Lemerle.



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

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

Conception et réalisation : Approche 04 91 81 72 72