

Le journal des transports

Juin 2006

éditorial

L'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur a eu 10 ans en 2005.

Créé à l'initiative du ministère des transports, il bénéficie depuis 2000 d'un financement du Contrat de Plan Etat-Région qui s'achèvera le 31 décembre prochain.

Sans préjuger des négociations en cours sur le contenu du futur contrat de projets, l'administration centrale s'est déjà prononcée, lors d'une récente réunion nationale des ORT pour la poursuite de leur action dans le domaine des transports .

Pour sa part, la Direction Régionale de l'Équipement a mobilisé dès l'origine des moyens matériels et humains qui le situent comme le premier membre contributeur de l'Association et je tiens à souligner, malgré un contexte budgétaire plus difficile, que cet effort sera maintenu dans l'avenir.

Cette orientation choisie répond non seulement à l'exercice des missions nouvellement dévolues à ma direction, mais elle entend accompagner surtout l'intérêt manifesté par les membres, professionnels et institutionnels, aux actions de l'association.

Il nous appartient ,avec le Conseil régional et l'ensemble des acteurs concernés, d'en définir les modalités pour les prochaines années, pour que nos échanges contribuent activement à la recherche de solutions à la mesure des enjeux régionaux.

Parmi ceux-ci, l'adaptation constante des entreprises de transports routiers aux évolutions techniques et économiques est une nécessité vitale que nous devons avoir à tâche de faciliter et de favoriser par l'information et la concertation.

A ce sujet, je relève avec intérêt le cas des autocaristes qui ont su intégrer les nouveaux dispositifs réglementaires et se positionner sur de nouveaux marchés tels que celui des croisières, mais aussi devenir un interlocuteur privilégié des Autorités organisatrices de transports dans la poursuite de l'harmonisation de leurs compétences territoriales et modales .

Le transport routier de marchandises a connu pour sa part un bouleversement réglementaire et économique qui a changé complètement le paysage traditionnel de ses activités. Le développement des technologies nouvelles, qu'elles concernent le matériel roulant, les techniques de chargement et de déchargement et la localisation des véhicules par satellite apporte également de profondes modifications dans l'organisation quotidienne, au risque de déstabiliser les nombreuses petites et moyennes entreprises du secteur.

L'une des fonctions prioritaires de l'ORT est bien de les accompagner dans cette mutation par une information précise et des actions ciblées .

Suite en page 2...



Sommaire

P. 4/8 : POLITIQUE DES TRANSPORTS

DOSSIER : LE CHRONOTACHYGRAPHE ÉLECTRONIQUE

- Le chronotachygraphe électronique - Introduction
- Le chronotachygraphe dans les transports de voyageurs
- L'outil informatique, vecteur de développement
- Chronotachygraphe numérique : quel rôle pour les groupements coopératifs ?
- Le volet formation
- Chronotachygraphe numérique : depuis le 1^{er} mai, c'est définitif !

P. 9 : EMPLOI FORMATION

- Les équipes professionnelles ANPE transport en PACA

P. 10 : TRANSPORT AÉRIEN

- MP2, un nouveau terminal de l'aéroport Marseille-Provence pour le développement des Bouches-du-Rhône et de la Provence

P. 11 / 12 : SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Le respect des vitesses autorisées : un enjeu majeur de la Sécurité routière en 2006

P. 12 : BRÈVES



éditorial suite

L'entrée en vigueur du chronotachygraphe électronique à bord des véhicules qui fait l'objet d'un dossier spécial dans ce numéro, marque un palier important vers l'harmonisation de la réglementation sociale au plan européen, par un meilleur contrôle des règles de la sécurité routière, et favorise ainsi une saine concurrence.

Mais cet outil, couplé avec d'autres systèmes, peut également contribuer efficacement à moderniser la gestion des entreprises et des postes de travail et à apporter d'autres services de qualité aux donneurs d'ordre dans la traçabilité des produits transportés, par exemple.

C'est le sens d'un projet expérimental, conçu après une concertation avec l'Etat et la Région, qu'un groupe d'entreprises a mené au sein de l'association. Un exemple parmi d'autres, d'une opération qui peut s'avérer gagnante-gagnante et qu'il me plaît de souligner.

Alain BUDILLON

Directeur régional et départemental de l'Équipement de PACA.



LE RETROFIT, Qu'es aco?

Le RETROFIT s'entend par le remplacement d'éléments fondamentaux d'une machine par d'autres éléments compatibles et plus modernes.

En ce qui concerne le chronotachygraphe électronique, c'est le remplacement de l'appareil analogique – à disques et manipulation par boutons – par un appareil numérique, à carte numérique et touches.

Le chronotachygraphe électronique

La mise en place obligatoire du chronotachygraphe électronique le 1^{er} mai 2006, après une assez longue période de gestation, entraîne des réflexions et des réactions et également des inquiétudes dans le monde du transport routier. L'évolution technologique rapide est vécue de façon fort diverse dans un secteur représenté en PACA en majorité par une atomisation des très petites, petites, ou moyennes entreprises.

L'objectif de ce dossier, à travers l'expression des Fédérations professionnelles des transports routiers de voyageurs et de marchandises, à travers celle des organismes de formation qui ont mis en place les outils nécessaires pour accéder le mieux possible à cette évolution et à en aplanir les difficultés transitoires, est de donner à chacun suffisamment d'éléments ou de pistes pour envisager les technologies nouvelles, désormais inéluctable, sous l'angle d'une appropriation progressive pour chacun et d'une meilleure compréhension d'évolutions nécessaires au développement harmonieux du secteur dans l'environnement économique actuel.⁽¹⁾

L'appareil

Depuis le 5 août 2005, tout véhicule neuf de plus de 3,5 tonnes pour les marchandises et de 9 places et plus, conducteur compris, pour les voyageurs doit être équipé du chronotachygraphe électronique. Depuis le 1^{er} mai 2006 cette installation doit être effective. Le chronotachygraphe électronique s'appuie sur un système hautement sécurisé qui rend quasi-nulles les possibilités de fraude. Toute tentative d'atteinte à la sécurité de l'appareil est en effet automatiquement décelée, ainsi que les éventuelles interruptions de l'alimentation électrique. De même, la carte à puce enregistre toute interruption anormale dans le fonctionnement de l'appareil. La sécurité du système est définie pour chacun des pays de l'UE, par une politique nationale conforme à la politique européenne de sécurité édictée par la Commission européenne.

Pourquoi ?

Ce type d'appareil est plus performant et plus fiable que l'appareil analogique; il apporte des améliorations sensibles à chaque maillon de la profession :

- pour le conducteur, une utilisation plus simple;
- pour le chef d'entreprise, une gestion plus performante,
- pour l'administration en charge du contrôle, une meilleure efficacité pour plus de sécurité routière et une concurrence plus équitable.

■ **Pour les conducteurs** : cela se traduit, après la formation et l'adaptation nécessaires, par des manipulations plus simples et l'accès, à tout moment de la journée à l'ensemble des informations qui le concernent et lui permettent, de façon claire et fiable, de faire le point sur son temps de travail et sa vitesse, par exemple.

■ **Pour les chefs d'entreprises** : une gestion des données facilitée et sécurisée à travers la carte entreprise. La fiabilité des données, leur archivage, les procédures de contrôle internes aboutissent à l'optimisation de la gestion des véhicules et des parcs et améliorent ainsi les gains d'exploitation.

■ **Pour l'administration** : la tâche de contrôle, essentielle à la régulation et au respect par tous de la réglementation, pourra être menée de façon plus efficace⁽²⁾



Nota Bene

Pour diverses raisons, TLF n'a pas pu nous faire parvenir sa contribution; il s'exprimera sur ce sujet dans le prochain numéro.

(1) Georges DOBIAS : « Les technologies de l'information et de la communication dans les transports, un atout à ne pas sous-estimer. » Revue Transports, n° 435, janvier-février 2006, pp 5-12.

(2) Voir L'Officiel des Transporteurs, Enquête : « Chrono numérique, comment le puzzle se met en place », n° 2358 du 19 mai 2006, pp. 24-34. avec des articles et un carnet d'adresses internet utiles.



Le chronotachygraphe dans les transports de voyageurs

par Michel PICCA et
Laurent BENVENUTI – FNTV
PACA

JT : Les transports de voyageurs sont concernés par la mise en oeuvre du chronotachygraphe numérique à partir du 1er mai 2006. L'installation et le fonctionnement de cet appareil à bord des véhicules de transports en commun attirent-ils des observations de votre part ?

FNTV : Maintenant que le texte est paru, les entreprises doivent bien sûr en appliquer les mesures.

Quatre difficultés principales semblent apparaître pendant la phase de démarrage

1 : la découverte du dispositif et l'assimilation des textes;

2 : la formation;

3 : la délivrance des cartes;

4 : la coexistence de deux systèmes.

■ **1- La mise en place du système va nécessiter un important effort de formation des personnels administratifs et des personnels de conduite.** Le chronotachygraphe électronique est une révolution technologique qui va impliquer une modification en profondeur des habitudes et comportements des personnels.

■ **2- Le dispositif monte régulièrement en puissance et les entreprises vont devoir adapter très rapidement leur politique de formation à la mise en place du chronotachygraphe électronique.**

■ **3- Nous avons en effet constaté que Chronoservices ne parvenait pas à respecter ses engagements contractuels en matière de délivrance des cartes.** A l'évidence, Chronoservices n'a pas adapté son appareil de production à la demande exprimée par les entreprises de transports. Pour cette raison le Ministère des Transports a mis en place un régime dérogatoire qui tenant compte des délais de délivrance des cartes, autorisait les entreprises à utiliser une copie de la demande de carte. Ce régime a pris fin le 1er mai 2006. Depuis le 1er mai, les conducteurs affectés à la conduite d'un véhicule avec chronotachygraphe électronique doivent être munis de la carte conducteur. Nous appelons donc les entreprises à la plus grande vigilance et à anticiper les délais de Chronoservices.

■ **J.T. :** Qu'implique pour les entreprises la coexistence de deux systèmes de gestion?

Pendant la phase de démarrage et de mise en place du chrono électronique, les entreprises doivent être en capacité de gérer les 2 systèmes. La mixité des flottes autocars et la polyvalence des conducteurs obligeront les entreprises à équiper rapidement tout le personnel de conduite. Dans ces conditions la difficulté principale concernera l'établissement de la pré paye des conducteurs (traitement et lecture des données, recomposition des temps et stockage des données). Les entreprises devront ainsi adapter et moderniser leur système de rémunération sans renoncer à l'ancien système.

Par ailleurs, le règlement européen modifié nous oblige à conserver à bord des véhicules pratiquement 3 semaines de disques. Cette règle nouvelle va poser des difficultés pour décompter mois par mois les temps de travail des conducteurs. Nous militons ainsi pour obtenir du Ministère la possibilité de conserver à bord des véhicules des copies certifiées conformes des disques. A suivre...

JT : Outre ces difficultés dues à la coexistence des deux systèmes de gestion, cette nouveauté technologique paraît-elle devoir apporter à terme quelque chose de positif au quotidien des entreprises ?

Globalement et sans tenir compte de la période de transition que nous venons d'évoquer avec ses péripéties, nous espérons que cet outil technologique sera utile aux entreprises :

- en rendant une meilleure transparence des temps;
- en permettant une analyse plus facile plus fiable et plus fine des divers paramètres entrant dans la gestion des personnels de conduite, des parcs, de la paye.

Nous manquons cependant aujourd'hui de recul pour rendre un verdict définitif sur la fiabilité, la souplesse et l'ergonomie du nouveau système.





Paul Grella qui a été interviewé sur ce sujet précise que les propos relatés ci-après reflètent ce que ressentent les chefs des très petites, petites et moyennes entreprises de transport routier de la région PACA.

Question du Journal des Transports : *Le chronotachygraphe a suscité depuis plusieurs mois de nombreux commentaires et interrogations avant sa mise en place; au moment de l'entrée en vigueur de la réglementation, quelles premières réactions observez-vous chez les transporteurs ?*

Paul Grella : Selon la réglementation, tous les véhicules doivent être équipés depuis le 1^{er} janvier 2006 et, avec le report, depuis le 1^{er} mai 2006.

Il faut bien se rendre compte qu'on parle de cet appareil depuis près de 5 ans durant lesquels les PME ont attendu de report en report pour savoir exactement quoi faire. Elles se sont donc mal préparées et si l'on ne peut parler de négligence, on peut mentionner une légitime nonchalance entraînée par l'incertitude de l'attente .

Il faut dire aussi que du point de vue de la livraison du matériel, des cartes surtout, Chronoservices n'a pas tenu le délai de 15 jours. Certains transporteurs ont dû attendre jusqu'à 2 mois .

JT : *De façon pratique, que peut-on observer aujourd'hui et en général dans les entreprises ?*

P.G. : La carte de conducteur est à la charge financière de l'entreprise, elle coûte 60 € pièce; en cas de perte ou de vol, son renouvellement est aussi à sa charge . Il est à noter que de plus en plus les parcs de véhicules dans les entreprises sont banalisés, c'est-à-dire qu'ils ne sont plus affectés à un conducteur déterminé. Il se pose donc la question de la gestion des cartes et des disques (appareil analogique et digital).

Les PME ont tendance à commander des cartes pour les conducteurs les plus anciens de l'entreprise plutôt que pour les intérimaires de passage qui repartiront avec.

Il faut également, au niveau du traitement des données, acheter la clé de téléchargement. Une PME achète une clé par tranche de 10 véhicules, soit 150 €.

La procédure est cependant lourde avec une fréquence de téléchargement tous les 28 jours, avec les retours papier et les impressions CD-ROM. Les chefs d'entreprises ont donc recours à la sous-traitance de lecture et d'analyse des cartes comme ils l'avaient pour celle des disques. Mais cela nécessite encore des perfectionnements coûteux des systèmes informatiques

Il y a aussi la question de l'harmonisation du traitement mixte de l'ancien et du nouveau système qui entraîne pour les personnels administratifs un travail de gestion supplémentaire.

Bien sûr, au fur et à mesure, ces problèmes vont disparaître mais la période transitoire dans laquelle nous entrons se situe dans un contexte économique défavorable pour le secteur et en particulier pour les PME.

Par ailleurs, beaucoup se posent la question de l'application de cette réglementation dans les autres pays européens et bien entendu des moyens mis en oeuvre pour le contrôle des véhicules étrangers en transit ou en cabotage .

J.T. : *Cette mise en place nécessite une formation des cadres autant que des conducteurs. Sur ce sujet, où en sont les entreprises en PACA ?*

P.G. : Les conducteurs sont assez mal préparés parce qu'à ce jour dans les petites entreprises, ces temps de formation n'ont pas été pris en compte dans la gestion courante faites de tâches au jour le jour, souvent tous personnels confondus, aussi bien chefs d'entreprises que personnel de conduite.

Quelques entreprises dont la structure le permet ont organisé des formations en interne.

Mais c'est bien autre chose dans les petites structures de quelques véhicules:

- Il faut prendre en compte le coût induit du stage en terme de manque à gagner pendant que les véhicules ne roulent pas

- Le manque de livraison de cartes dans les temps a déjà entraîné la verbalisation de conducteurs.

- D'autre part, ce règlement européen qui impose aux entreprises d'avoir 15 jours calendaires de disques et/ou cartes à bord des véhicules complique considérablement la gestion des petites entreprises. En effet, dans celles où les véhicules sont encore affectés, il n'y a pas de problème, mais il y a de grosses difficultés dans les autres sur les points suivants:

- En ce qui concerne les conducteurs qui n'ont pas de véhicules affectés, par exemple les intérimaires pour lesquels l'entreprise doit acheter une carte et qui repartent avec - La gestion des temps d'absence, pour les stages FCOS par exemple: 3 jours de stage où il n'y a ni disque, ni carte. Il faut établir une attestation de non-conduite .

- Dans quel cadre inscrire les mises à quai chez les clients (expéditeurs ou destinataires), le chauffeur s'absente, les clés restant sur le véhicule afin qu'il puisse être déplacé en cas de gêne ?

JT : *Quels sont les questions particulières qui vous semblent apparaître dans cette phase transitoire au niveau du quotidien des entreprises ?*

P.G. : En France, le disque ou la carte sert à établir le bulletin de salaire.

Au niveau de la paie, il y avait avant un décalage de 5 jours seulement (entre le 5 et 10 du mois suivant) dû au temps nécessaire à la récupération des disques.

Avec la nouvelle réglementation européenne, les « disques » des 15 jours précédents du conducteur à bord du véhicule, on comprend dès lors la difficulté d'établir des bulletins de salaire en fin de mois. La seule solution qui apparaît est qu'un certain nombre d'heures soient régularisées sur le mois suivant .

Le véhicule reste souvent chez le client sans revenir au siège. La question se pose notamment aux PME pour lesquelles les conducteurs rentrent de plus en plus rarement au siège.

La petite entreprise vit très mal la mise en place de ce système et il lui faudra un certain temps d'adaptation; dans la majorité des entreprises régionales qui, rappelons-le, sont des PME, dans les 3 ans qui viennent, il y aura encore coexistence des appareils analogiques et numériques.

Donc, globalement, même si à terme on arrive à une gestion plus claire et plus rapide des conducteurs et de tout ce qui tourne autour : paie, véhicules ..., la PME reste aussi confrontée en même temps aux questions récurrentes :

- de la répercussion des hausses de gazole même si les dispositions de la récupération de la TVA sur les Autoroutes (1996/2000) apportent un provisoire ballon d'oxygène ;
- aux problèmes de recrutement de conducteurs.

La conjonction de ces questions au niveau d'une petite entreprise ne lui permet pas toujours d'appréhender clairement les avantages futurs d'une réforme d'autant que sa fragilité s'accroît dans les changements rapides du monde des transports à une échelle qui la dépasse souvent .



L'outil informatique, vecteur de développement

Par Philippe FOURNIER,
Président de l'UNOSTRA PACA

1 - Etat des lieux :

Dans le secteur des transports et surtout en PACA où dominent les très petites et moyennes entreprises, on se trouve en présence de deux types d'entreprises, celles qui sont conscientes de l'évaluation technologique et de ce qu'elle peut apporter au métier et celles qui vivent sur le présent, voire sur le passé et sur une position de repli ou d'attente et qui ne tirent parti de rien.

■ Les premières ont pris conscience parce qu'elles ont su rester à l'écoute de leur époque, des bouleversements inéluctables qu'allait entraîner dans les transports le progrès technologique, et ont su prendre des dispositions au fur et à mesure. Elles ont déjà élaboré une stratégie en la matière et ont peu à peu intégré toutes les composantes de cette évolution.

Elles continuent à se poser les bonnes questions en tenant compte du contexte continuellement évolutif de l'économie, de la technologie et du secteur.

Ces entreprises ont su, par instinct, rendre positif ce qui pouvait passer pour une contrainte en anticipant et en évaluant les retombées, une fois le stade de la contrainte maîtrisé.

■ Les deuxièmes restent attachées à une vision ancienne du transport, ne se posent pas la question de leur place dans le secteur, dans le présent ni dans un futur proche et ne considèrent que ce qui semble constituer des freins pour leur activité ou leur rentabilité directe : coût du carburant, législation européenne et française, cabotage, concurrence, administration et contrôles.

- Elles ne sont capables, du fait, d'aucun recul et ne peuvent donc prendre aucune disposition pour leur permettre de faire face.
- Elles ne mesurent pas l'inéluctabilité du progrès technologique ni des avantages qu'elles pourraient en tirer en matière de gestion du personnel et du matériel, et de l'activité de l'entreprise dans sa globalité.
- Elles ne prennent en considération que leur compte d'exploitation mais ne développent pas les outils nécessaires à une appréciation réelle et analytique

des divers comptes, ce qui entraîne fréquemment des dérapages incontrôlables et funestes.

- Du coup, la notion de commerce et de relations commerciales avec la clientèle est oubliée ou négligée.

2 - Perspectives

L'application de la réglementation et la mise en place de ces nouveaux appareils numériques pourraient être l'occasion de privilégier des bonnes pratiques:

■ Du côté des professionnels :

- PME, TPE et artisans ont généralement une bonne connaissance de leur secteur et de leur métier.

Mais il s'avère qu'existe encore chez beaucoup, et surtout chez les plus petits, un besoin important de formation pour leur permettre de maîtriser à la fois la gestion et l'aspect commercial, les coûts et la technologie, de développer l'aspect qualité du service, la connaissance efficace de la réglementation.

- Malgré le handicap de leur taille et de leur manque de disponibilité, il est nécessaire que ces entreprises, à l'occasion de la mise en place de nouvelles réglementations, puissent intégrer une clé d'entrée positive de ce qui leur apparaît comme une contrainte et qui effectivement en est une.

■ Du côté de l'administration :

- De son côté, l'administration qui a fait de réels progrès en matière de communication et de relations avec les professionnels doit poursuivre son effort dans le sens d'une prévention toujours plus explicative et pédagogique qui peut amener à alléger l'aspect contraignant de ces nouvelles dispositions qui perturbent le fonctionnement des entreprises dans cette phase de transition entre deux systèmes et deux technologies.
- Durant la période de rodage de la coexistence des deux systèmes, il est indispensable d'instaurer une certaine souplesse, autant que faire se peut, dans les contrôles d'application de cette réglementation. Il faut en effet avoir présent à l'esprit que les patrons et les conducteurs de ces petites entreprises, pris par des tâches

matérielles contraignantes ne disposent pas du temps de réflexion indispensable ou du temps d'appropriation nécessaires à la maîtrise globale et simultanée de la gestion courante, du volet social et des changements technologiques.

■ Du côté du contexte:

- On peut également considérer des phénomènes récurrents au niveau des chargeurs et de la clientèle qui ne veulent pas prendre en compte les nouvelles contraintes des conducteurs. Il y a ici une réflexion urgente à mener sur la prise en considération des opérations de chargement et de déchargement.
- Dans le cadre de la politique de réduction du temps de travail.

Conclusion :

- La réglementation des transports au niveau européen et national connaît aujourd'hui, à travers l'instauration du chronotachygraphe numérique, un premier changement technologique qui a un impact sur la gestion de l'entreprise, et ce ne sera sans doute pas le dernier. Il est donc vital pour les PME, TPE et entreprises artisanales d'essayer de positiver ce qui est effet une certaine contrainte perçue comme rajoutée à une mauvaise conjoncture économique.
- De cette attitude dépend réellement la survie de très nombreuses entreprises.
- Il faut se rendre compte que malgré les contraintes certaines que subissent les petites entreprises, un outil comme le chronotachygraphe numérique assure la maîtrise des coûts salariaux et de la ressource humaine et oeuvre à terme, pour une meilleure sécurité.
- Durant cette difficile période transitoire pour de nombreuses PME, il est indispensable que les organisations professionnelles et l'administration travaillent d'un commun accord pour expliquer et informer les chefs d'entreprises sur les avantages de ce progrès technologique et l'intégration de l'outil informatique comme vecteur de développement.



Chronotachygraphe numérique : quel rôle pour les groupements coopératifs ?

Par Florian Breton - Adjoint au
Délégué général Unicooptrans

Associant des transporteurs de toutes tailles, de l'artisan à la grosse PME, les groupements de transporteurs endossent des fonctions multiples au bénéfice de leurs membres et se constituent sous différents statuts juridiques.

Les groupements de transporteurs peuvent ainsi endosser, en appui à l'activité principale des entreprises membres (le transport) des fonctions dites support. Il peut s'agir de grouper les achats des transporteurs, en vue d'obtenir de meilleures conditions des fournisseurs, de mettre en place un service comptable commun, embaucher un commercial qui proposera les services des entreprises membres, etc.

Pour assumer ce type de fonctions, nombreux sont les groupements de transporteurs qui se constituent sous forme de Groupement d'Intérêt Economique (GIE), une enquête récente établit qu'existent en France plusieurs centaines de GIE s'attribuant une activité principale liée au transport.

A ces fonctions auxiliaires, les groupements de transporteurs peuvent adjoindre une fonction beaucoup plus centrale : celle de commercialiser du transport, opéré par tel

ou tel membre du groupement, voire même par un autre transporteur agissant alors comme sous-traitant.

La structure juridique adaptée à ce type d'activité sera alors celle de coopérative d'entreprises de transport ou plus classiquement de commissionnaire de transport ; le choix entre ces deux options devant être bien informé car leur cumul sera ensuite impossible.

Si le chronotachygraphe numérique sera bientôt vu comme une évidence par le monde du transport, sa mise en place est source d'interrogations : acquisition des appareils dans le cadre du retrofit, acquisition des cartes, formation des personnels, difficile période de transition entre le tout analogique et le tout numérique...

Les groupements de transporteurs ne sont pas exempts de ces interrogations et peuvent même être le moyen pour les transporteurs qui en sont membres de

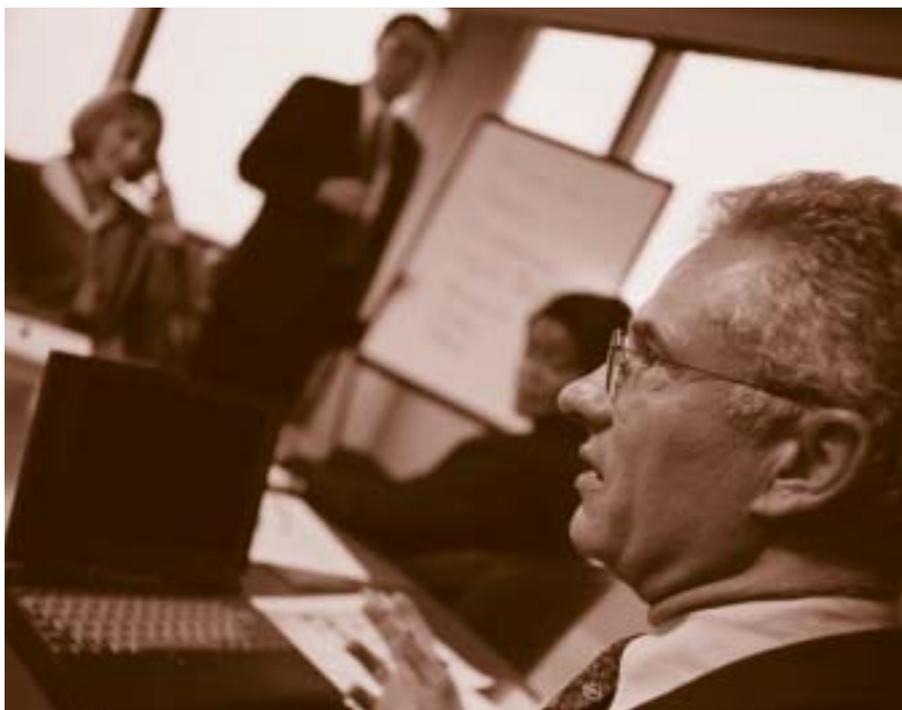
se mettre en conformité avec la réglementation nouvelle et d'acquiescer ensemble de nouvelles habitudes. Dès lors quel rôle peuvent jouer les groupements ? Et quel rôle ne doivent-ils pas jouer ?

Les groupements, quelle que soit leur forme juridique, sont tout à fait dans leur rôle, dans le cadre de leurs fonctions auxiliaires, lorsqu'ils font office de chef de file pour le passage au chronotachygraphe numérique : prise d'information, choix des fournisseurs de matériel, des formateurs, organisation de formations communes aux exploitants et chauffeurs, etc.

Dans le cadre de groupements plus intégrés puisque mettant couramment en commun leurs moyens matériels et humains en vue de commercialisation et disposant des services communs, y compris de l'exploitation, l'initiative sera naturellement prise par le groupement.

Pour autant les entreprises membres du groupement, commissionnaire de transport ou coopérative d'entreprises, n'en demeurent pas moins des transporteurs à part entière, dûment responsable de l'organisation des transports qu'ils effectuent et des opérations de conduite de leurs préposés. Cette responsabilité du transporteur, fût-il membre d'un groupement, a été rappelée dans une circulaire émise par le Ministère des Transports le 22 août 2005.

On aura donc compris que la responsabilité du transporteur, en tant qu'employeur, fait qu'il doit posséder sa propre carte « entreprise » et que le groupement ne peut détenir de carte qu'en tant qu'elle emploierait elle-même des chauffeurs et non pour ceux de ses membres. Une confusion des rôles, sous prétexte d'économiser la commande de quelques cartes à puce, ne pourrait qu'aboutir à un risque juridique (sur la qualité d'employeur du transporteur membre du groupement notamment) et brouiller le bon fonctionnement du groupement.





Le volet formation

AFT-IFTIM

par Camille DE VARGAS.



J.T. : Comment l'AFT-IFTIM a-t-elle intégré la question de la formation des personnels des entreprises de transports concernés par l'usage du chronotachygraphe électronique ?

AFT : A l'occasion de l'application de la réglementation instaurant l'installation progressive du chronotachygraphe électronique sur les véhicules de transports de marchandises et de voyageurs, la Délégation à la Formation de l'AFT / IFTIM a mis au point un programme de formation au maniement de cet outil à partir d'un simulateur .

Ce dernier est utilisé dans les stages spécifiques « chronotachygraphe électronique » ainsi que dans les formations obligatoires des conducteurs routiers : FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire), FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) pour le Titre Professionnel de Conducteur routier (ex CFP)

Il est également mis en oeuvre dans des modules spécifiques de formation comprenant des exercices adaptés aux besoins des entreprises et des Contrôleurs des Transports Terrestres .

Le simulateur intégré à un logiciel d'exploitation est installé sur un poste informatique; il est équipé de cartes virtuelles et est piloté par un logiciel d'exploitation qui facilite l'apprentissage de l'utilisation du nouvel appareil de contrôle, grâce aux exercices pratiques Il est complété par un dictionnaire de pictogrammes consultable à tout moment par le stagiaire.

Il s'agit là d'une formation sur mesure.

Le stagiaire travaille par exercices progressifs ; il est aidé pendant sa progression par des démonstrations, des manipulations à effectuer sur l'appareil de contrôle.

Chaque exercice comporte une séquence de démonstration des actions sur les commandes de l'appareil qui seront ensuite à effectuer par le stagiaire.

L'apprentissage à la manipulation du chronotachygraphe est validé par la réussite à ces exercices. En outre, des QCM intermédiaires permettent la validation des acquis.

J.T. : Y-a-t-il un déroulement des stages par étapes ?

AFT : En effet, 3 stages sont établis selon un programme :

- Sensibilisation à l'exploitation du chronotachygraphe électronique : Cadres et Dirigeants : 1 jour;
- Initiation à l'utilisation de l'appareil : Conducteurs : 1/2 journée;
- Fonctionnement et utilisation de l'appareil : Conducteurs : 1 jour.

J.T. : Aujourd'hui, êtes-vous en mesure de donner un état de participation à la formation au chronotachygraphe électronique dans la région ?

AFT : Oui, sur nos trois centres de Marseille, Nice et Avignon, voici l'état des formations par catégorie de stage depuis le début de l'année 2006:

1 - sensibilisation

(Il faut noter que beaucoup de demandes concernent le 1 au niveau des Cadres et Dirigeants .)

- Marseille : 3 jours de formation
22 stagiaires
- Nice : 1 jour de formation
5 stagiaires
- Avignon : 1 jour de formation 7 stagiaires
- soit 34 stagiaires pour cette catégorie de stage

3 - Fonctionnement et utilisation :

(Conducteurs de véhicules)

- Marseille : 1 jour de formation
10 stagiaires
- Nice : 1 jour de formation
11 stagiaires
- Avignon : 1 jour de formation
22 stagiaires
- soit 43 stagiaires pour cette catégorie de stage

Le deuxième type de stage n'est pas actuellement demandé.

J.T. : Etant donné le nombre d'entreprises de la région PACA, cela ne semble-t-il pas assez peu ? Comment s'explique ce retard par rapport à l'entrée en vigueur de la réglementation ?

AFT : En effet, ces résultats traduisent un certain délai de réaction de la part des entreprises qui ont peu anticipé .Dans le courant du 2^{ème} semestre, des réactions sont quand même attendues.

Il faut rappeler et insister sur le fait auprès des chefs d'entreprises que compte-tenu du niveau de technicité lié à l'utilisation de ce type de matériel, il est absolument nécessaire que le personnel roulant bénéficie d'une formation.

On peut à cet égard rappeler les difficultés importantes qui avait eu lieu lors de la mise en place du chronotachygraphe analogique, et qui, si on ne prend pas en compte ni au sérieux la formation appropriée, risquent de se renouveler à l'identique sur le chronotachygraphe électronique.

Il faut insister auprès des responsables à suivre et à faire suivre à leur personnel les formations proposées et cela au plus tôt afin d'une part de se mettre en règle avec la loi et vis-à vis des contrôles, et d'autre part de pouvoir gérer plus efficacement leurs conducteurs et leur entreprise pour ce qui concerne ce domaine .



Chronotachygraphe numérique : depuis le 1^{er} mai, c'est définitif !

Par Laurence CAPDEVILLE, Directrice du centre Promotrans de Rognac

Le règlement européen CE 561-2006 modifiant les règlements 3821/85 et 2135/98 sur le chrono tachygraphe numérique a été publié au journal officiel de l'Union Européenne en date du 11 avril dernier.

Ainsi donc, depuis le 1^{er} mai, lors d'un contrôle routier, le conducteur doit présenter :

- sa carte conducteur
- tous les disques de la semaine en cours et ceux des 15 jours précédents, toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et les 15 jours précédents.

Les préoccupations de l'entreprise de transport et du conducteur sont alors communes et il apparaît indispensable de garantir d'abord la bonne manipulation du chronotachygraphe par l'utilisateur avant même de mesurer les implications de sa mise en œuvre au travers de l'analyse des données par l'entreprise.

C'est pour cette raison que Promotrans a décidé, il y a plus d'un an, d'accompagner à la fois les conducteurs routiers et les exploitants dans la connaissance et la manipulation de ce nouvel outil en mettant en place une action d'information pratique à l'utilisation du chrono tachygraphe numérique.

Cette information s'inscrit en deux temps : d'abord, un exposé théorique (rappel de la réglementation des temps de conduite, de repos, une présentation comparative du chronotachygraphe analogique et numérique, le fonctionnement théorique du nouveau chronotachygraphe, les anomalies de fonctionnement et leur traitement et enfin les démarches administratives) puis une démonstration pratique grâce à l'appareil de simulation dont Promotrans s'est doté dans chacun de ses centres afin de créer des situations professionnelles.

De nombreuses sessions d'information organisées par Promotrans Rognac sur une journée, souvent positionnées les samedis, ont été dédiées aux conducteurs routiers ou exploitants et ont en réalité favorisé, au-delà de la manipulation du chronotachygraphe, de multiples échanges de salariés d'entreprises de transport autour de leurs expériences propres.

Par conséquent, fort de ces constats et soucieux d'apporter le meilleur service aux professionnels du transport et de la logistique, le Groupe PROMOTRANS réfléchit à faire évoluer le contenu de ses formations FCOS (formation continue obligatoire de sécurité) afin d'apporter en même temps que cette formation obligatoire une initiation appliquée à l'utilisation du chronotachygraphe numérique.

Concrètement les stagiaires alterneront présentation de l'appareil et de ses fonctionnalités avec une utilisation pratique sur appareil réel au cours du module consacré à l'appareil de contrôle dans la session FCOS.

Ils pourront repartir ainsi avec le renouvellement de leur FCOS et une attestation d'utilisation du chrono tachygraphe, sans supplément de coût pour l'entreprise.

Une opération test sera effectuée par le centre de Lille en juin ; une généralisation à l'ensemble des sites de l'association suivra.

Cette possibilité vient compléter la formation déjà proposée sur une journée complète, et celle plus récente en formation à distance par internet.



Les équipes professionnelles ANPE transport en PACA

Par Nathalie ROCHE
Direction Régionale
de l'A.N.P.E.

Quelles spécificités ?

Les équipes professionnelles transport sont les interlocutrices privilégiées des entreprises du secteur NAF 60 à 63, de l'intérim spécialisé, des organismes de formation, des CFA du secteur et des représentations de la profession.

En rencontrant régulièrement tous les acteurs de ce secteur, les conseillers des équipes professionnelles transport connaissent leur portefeuille d'entreprises et de demandeurs d'emploi et ont ainsi développé une

expertise qui leur permet d'offrir une réponse adaptée aux difficultés de recrutement rencontrées par les transporteurs, en mettant, par exemple, en place des actions d'évaluation, d'adaptation ou de formation des demandeurs d'emploi.

Comment confier vos recrutements à nos conseillers transport ?

Par courrier, téléphone, télécopie, internet (www.anpe.fr).

Les conseillers se tiennent également à votre disposition pour vous rencontrer, afin de définir la nature de vos attentes et le service qui vous convient le mieux.

Consulter la liste ci-jointe pour connaître les coordonnées de votre équipe.

Direction Délégée ANPE	Bassin d'emploi	Localisation de l'équipe professionnelle	Animateur d'équipe	Téléphone
Alpes du Sud	Gap Manosque Briançon	Gap Manosque Briançon	Pascale Milleret Franck Couriol Pierre Brillaud	04 92 52 80 64 04 92 70 55 50 04 92 20 62 30
Nice Côte d'Azur	Nice	Nice Est Le Port	Julie Duffau	04 92 00 38 86
Estérel	Draguignan Cannes Mandelieu Fréjus Grasse Cogolin Le Cannet Antibes	Draguignan Cannes Fréjus Grasse Cogolin Le Cannet Antibes	Isabelle Hernandez Thierry Depeyre Patrick Chauder Christel Audren Françoise Dabin Jérôme Lans Christine Ronchi	04 94 50 93 80 04 92 18 83 36 04 94 51 86 60 04 93 70 94 00 04 94 54 62 74 04 92 18 61 05 04 93 74 01 30
Marseille	Marseille Aubagne La Ciotat Marignane / Vitrolles	Marseille Belle de Mai Aubagne La Ciotat Marignane	Bernard Avesque Lisa Savarèse Nathalie Guérin Jean Christophe Panza	04 91 08 25 30 04 42 72 62 82 04 42 83 81 81 04 42 88 70 96
Pays de Provence	Gardanne / Aix En Provence Martigues Istres Salon de Provence Arles	Gardanne Martigues Istres Salon de Provence Arles	Danielle Perrier Fabienne Rives / Stéphane Goupil Diego Bonnardel Caroline Allemand Nadine Daliè	04 42 65 42 40 04 42 81 08 62 04 42 56 91 08 04 90 56 84 88 04 90 18 43 00
Toulon Var	Bassin Toulon Bassin Toulon Brignoles	Hyères Plateforme de vocation (PFV) du Var Brignoles	Stéphane Le Nallio David Fantino basé pour l'instant / La Seyne Guislaine Castilla	04 94 01 38 66 04 94 11 02 10 04 98 05 11 16
Vaucluse	Vaucluse Avignon Cavaillon Carpentras Orange Pertuis Apt	Plateforme de vocation (PFV) du Vaucluse Avignon Sud Cavaillon Carpentras Orange Pertuis Apt	Alain Alibert basé pour l'instant / Avignon Sud Marie-Claude Fary Annie Fauque Cécile Marchand Carmen Serrano Yves Peix Jean Ruin	04 90 13 21 40 04 90 13 21 40 04 90 78 74 44 04 90 63 00 48 04 90 51 47 83 04 90 09 56 66 04 90 74 62 89



MP2, un nouveau terminal de l'aéroport Marseille-Provence pour le développement des Bouches-du-Rhône et de la Provence.

Le principe des vols aériens à bas-coûts (low-cost) repose sur quelques principes: une flotte homogène, une meilleure utilisation des appareils, pas de service gratuit à bord ni au sol, des frais de distribution réduits, des liaisons uniquement point à point , ce qui se traduit par une maîtrise des coûts . C'est en effet sa structure de coûts qui permet à l'entreprise de vendre à bas prix; elle est elle-même le résultat d'un modèle d'exploitation particulier et totalement différent des modèles habituels.¹

Le succès de ces vols ; est dû en grande partie au fait que qu'ils répondent exactement à de nouvelles attentes des passagers aériens, surtout en ce qu'ils proposent des liaisons point à point et permettent d'allier gain de temps en évitant les grands hubs de transit et gains d'argent. Rapidité, commodité et flexibilité sont devenus les critères essentiels de choix des passagers qu'ils voyagent pour motif personnel ou pour affaires.

L'aéroport de Marseille-Provence, dans un projet commun entre le Conseil général des Bouches-du-Rhône, place le département au cœur des grands flux d'échanges, et le fait bénéficier de nombreux atouts supplémentaires :

■ **pour le tourisme** : Chaque vol quotidien low-cost représente chaque année plusieurs millions d'euros de retombées économiques, plusieurs dizaines de milliers de touristes supplémentaires et de nuitées en hébergement marchand .

A l'échelle de cette réalisation, il s'agit d'un formidable accélérateur pour l'attractivité touristique des Bouches-du-Rhône et de la Provence Dès la première année d'exploitation, ce sont 400 000 touristes supplémentaires pour la région qui seront attendus.

■ **pour l'environnement** : Les compagnies utilisent des avions de dernière génération afin de réduire leurs coûts. Ces appareils sont donc moins polluants et moins bruyants que la moyenne; De plus, leur taux de remplissage sont supérieurs à la moyenne, ce qui réduit encore les nuisances rapportées au nombre de passagers transportés ;

■ **pour l'emploi** : plusieurs centaines d'emplois directs sont créés sur l'aéroport, mais également des emplois induits dans le domaine de l'industrie hôtelière, dans la restauration, dans les commerces (locations de voitures , etc.) ;

■ **pour les entreprises** : une dizaine de nouvelles destinations directes européennes, accessibles par vol direct et à bas tarif, afin de faciliter les échanges entre les entreprises locales et le reste de l'Europe. On peut noter que ce nouveau réseau peut aussi favoriser l'implantation de nouvelles entreprises étrangères dans la région, sources d'investissements importants .

L'évolution des trafics

On peut déjà donner une idée du développement de cette activité sur l'aéroport de Marseille- Provence : il existait **2 destinations** low-cost durant l'hiver 2005/2006 ; **8** durant la saison été 2006 et **18** durant la saison hiver 2006/2007.

Ce qui représente au total 1,1 million de passagers low-cost durant la première année d'exploitation de mp2 contre 175 000 en 2005.

Les principes de fonctionnement de mp2:

Le nouveau terminal mp2 utilisera une infrastructure déjà existante pour minimiser l'investissement: l'ex-aérogare de fret .

Afin de réduire les coûts au maximum, tout le superflu a été repensé afin de ne garder que l'essentiel : l'efficacité, la sécurité et la sûreté.

A titre d'exemple, il n'y aura que des aménagements garantissant un minimum de confort et qui permettront de baisser la redevance passagers pour un vol européen, de 6 € actuellement dans le terminal classique, à 1,30 € dans mp2 et de baisser ainsi les coûts des compagnies aériennes qui y opèrent.

Bien sûr, le passager sera mis à contribution afin d'apporter lui-même son bagage de soute au contrôle de sûreté.

Enfin, comme dans l'aérogare actuelle, 100% des bagages au départ seront contrôlés et les flux des passagers seront séparés entre les arrivées et les départs. Un traitement spécifique est réalisé en ce qui concerne l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite .

Pour suivre l'actualité de mp2, vous pouvez consulter utilement le site suivant :

www.mp2.aeroport.fr

Vous pourrez y trouver l'ensemble de l'offre et suivre l'évolution de cette activité.

(1) Voir Le Journal des Transports, n° 51, septembre 2003, pp.8 à 12. Encore valable sur les grands principes, la situation a cependant évolué quand au développement spectaculaire des compagnies depuis cette date



Le respect des vitesses autorisées : un enjeu majeur de la Sécurité routière en 2006

Par Olivier GRAND, DRE/ ORSR -
Observatoire Régional de
la Sécurité Routière

(Source : dossier de presse de la DSCR du 12 avril 2006)

La Sécurité routière fait de la baisse des vitesses un chantier prioritaire pour l'année 2006. Des campagnes de sensibilisation dédiées à chaque type de réseau routier seront présentées tout au long de l'année. Objectif : renforcer et inscrire dans la durée la prise de conscience face au danger que représente une vitesse excessive et inadaptée.

La vitesse est le « fil rouge » du programme de sensibilisation de la Sécurité routière en 2006. Ce programme se décline notamment via trois campagnes de communication qui jalonnent des moments forts du calendrier :

- respect des limitations de vitesse à 90 km/h en avril, au moment des vacances de printemps ;
- respect des limitations de vitesse à 130 km/h au cours de l'été ;
- respect des limitations de vitesse à 50 km/h en octobre dans le cadre de la Semaine de la Sécurité routière, consacrée cette année à la sécurité routière en agglomération.

Un site Internet dédié aux campagnes nationales de communication sur le respect des limitations de vitesse, est accessible à compter du 12 avril 2006 à partir du site Internet de la Sécurité routière.

La vitesse reste aujourd'hui encore un des premiers facteurs d'insécurité sur les routes. C'est pourquoi elle constitue un sujet de préoccupation permanent pour la Sécurité routière. Des mesures gouvernementales décidées et mises en œuvre dès 2002 :

- multiplication des contrôles sur la vitesse,
- renforcement de campagnes de sensibilisation,
- déploiement des radars automatiques depuis fin 2003...

ont eu une incidence sur les comportements des conducteurs, avec pour bénéfice la baisse importante du nombre de personnes tuées sur les routes.

On a donc pu noter une réelle évolution des comportements des Français face à la vitesse. La Sécurité routière souhaite aller plus loin dans la pédagogie et continuer à alerter sur les dangers de la route. Si 100 % des conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse en 2005, plus de 1 200 vies auraient pu être sauvées.

Pour près de neuf automobilistes sur dix, la vitesse demeure aujourd'hui une source majeure de danger (source : ONISR – impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006)

Entre 2001 et 2004, la vitesse moyenne des automobilistes français a baissé de 5 km/h, passant de 89,5 km/h à 84,5 km/h (source : ONISR 2004). C'est pour les grands excès de vitesse que les progrès sont les plus spectaculaires : leur nombre a été divisé par plus de quatre pour les excès de plus 30 km/h et par sept pour ceux de plus de 40 et 50 km/h. L'évolution du comportement des Français s'est poursuivie favorablement en 2005.

Cette baisse importante des vitesses explique 75 % de la diminution des accidents et des victimes de la route entre 2002 et 2005.

Autre conséquence de cette baisse des vitesses : la diminution historique pendant cette même période de plus de 30 % du nombre de personnes tuées. En 2004, la diminution des vitesses s'est également manifestée par une baisse de 34,5 % du nombre de personnes tuées sur les autoroutes de liaison (source : ONISR – impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006).

Changer son comportement, c'est respecter la règle en toute circonstance

50 km/h en agglomération, 90 km/h sur les routes nationales et départementales, 130 km/h sur les autoroutes : chaque situation de circulation justifie une limitation adaptée à la densité du trafic, la proximité de lieux de passage des piétons, l'infrastructure. Respecter ces vitesses et adopter une distance suffisante entre le véhicule qui nous précède et celui qui nous suit, c'est s'offrir une garantie de sécurité permettant de faire face à toute situation imprévue lors de nos déplacements.

Il n'y a pas de petits excès de vitesse. Chaque dépassement des limitations en vigueur peut avoir des conséquences dramatiques. Des excès de vitesse importants peuvent entraîner une perte totale du

contrôle du véhicule ; des dépassements moindres ne permettent pas d'anticiper les imprévus et peuvent aussi avoir de lourdes conséquences. Nous sommes en effet confrontés à un temps de réaction incompressible. **Une seconde : c'est le temps pour tout conducteur en état de vigilance normale pour réagir.** C'est-à-dire qu'avant même d'avoir commencé à freiner ou à éviter l'obstacle, il va parcourir :

- 14 mètres à 50 km/h,
- 25 mètres à 90 km/h,
- 36 mètres à 130 km/h.



Sur autoroute, à 130 km/h, une voiture s'arrête en 130 mètres, alors qu'à 160 km/h, au bout des ces 130 mètres, la voiture sera encore à près de 90 km/h*.

En ville, à 50 km/h, il faut 28 mètres au minimum pour s'arrêter, alors qu'à 60 km/h, il faut 36 mètres pour s'arrêter, soit 8 mètres de plus (soit la largeur moyenne d'une intersection en zone urbaine)*.

* Données valables sur route sèche.

Les progrès enregistrés confortent la nécessité de faire évoluer nos comportements devant la vitesse. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a déterminé le risque qui lui est attribuable : en 2005, si tous les conducteurs avaient respecté la vitesse limite, les vitesses moyennes auraient baissé de 8 % et la baisse des accidents mortels aurait pu être de 25 % supplémentaires (source : ONISR – impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière, mars 2006). Le respect des vitesses, c'est tout autant une question de comportement qu'une question de règle.

Le non-respect de la règle s'explique bien souvent par la conviction de bien connaître la route. L'habitude influe bien souvent sur



le comportement et peut renforcer un sentiment d'invulnérabilité. **Si le trajet semble familier sur une route que l'on emprunte régulièrement, ce sont les situations de circulation qui sont aléatoires et requièrent une attention renouvelée et une concentration constante.**

C'est le cas notamment sur les routes nationales et départementales où le respect de la vitesse à 90 km/h et l'adaptation de son comportement à la situation permettent de gérer l'imprévu.

Deux populations particulièrement concernées : les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés

Bien qu'en net recul depuis 2004, le dépassement des limitations de vitesse reste cependant un comportement de masse. En 2005, 35 % des Français ont estimé que la vitesse est une source de plaisir ou de liberté, 13 % estimant qu'elle est les deux (*source : baromètre semestriel IFOP pour la Sécurité routière - octobre 2005*). Tous réseaux confondus, près de 50 % des automobilistes, plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes, sont concernés par les excès de vitesse (*source : ONISR - les grandes données de l'accidentologie 2004*).

Les conducteurs admettant dépasser les limitations de vitesse avancent différentes justifications : 40 % pensent que la maîtrise de leur véhicule écarte tout risque et 29 % disent être pressés (*source : baromètre semestriel IFOP pour la Sécurité routière - octobre 2005*).

Les populations les plus à risque sont les jeunes et les conducteurs de deux-roues motorisés : Les 15 à 24 ans représentent 13 % de la population française, mais 27,6 % des personnes tuées sur la route. 15,6 % des personnes tuées le sont en deux-roues motorisés, alors qu'elles représentent moins de 1 % du trafic.

Des actions de terrain coordonnées pour lutter contre les vitesses excessives

Ces actions sont :

- Les dispositifs de contrôle des vitesses
- Les aménagements de chaussée
- Le permis à points
- Les progrès technologiques
- Les limitations de vitesse des poids lourds.

Les limitations de vitesse des poids lourds : le décret n° 2005-947 du 2 août 2005 a transposé la directive européenne du 14 juin 2001 étendant l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse sur les poids lourds de faible tonnage et sur tous les véhicules de transport en commun.

Historique de différentes expériences menées en France

- **En rase campagne :** en 1959-1960, la vitesse a été limitée pendant onze week-ends à 90 km/h pour les voitures particulières, et à 70 km/h pour les poids-lourds. Le pourcentage de dépassement des limitations de vitesse à 90 km/h est passé de 22 % à 13 % avec une chute des accidents de 23%. La limitation de vitesse à 90 km/h a été mise en place en novembre 1974.

- **Sur autoroute :** l'introduction des limitations de vitesse sur autoroute s'est déroulée en plusieurs phases. Jusqu'en 1973, il n'y avait pas de limitation et le taux de personnes tuées (nombre de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres-trajets) était de 3,6. Ce taux est descendu à 1,5 lorsque la limitation à 120 km/h a été introduite entre 1973 et 1974, il est remonté à 2,1 pour une limitation de 140 km/h en 1974, puis est retombé à 1,5 pour une limitation finale à 130 km/h à partir de novembre 1974.

- **En milieu urbain :** la limite de vitesse en agglomération a été abaissée de 60 à 50 km/h le 1^{er} décembre 1990. Entre les deux périodes décembre 1990/novembre 1991 et décembre 1991/novembre 1992, on a constaté une baisse du nombre des accidents corporels (-14,2 % en agglomération et -9,9 % en rase campagne), des personnes tuées (-15,4 % en agglomération et -11,9 % en rase campagne) et du nombre des blessés (-14,3 % en agglomération et -11,4 % en rase campagne). Ces diminutions ont été plus fortes le jour que la nuit. Une étude statistique a montré que l'introduction de la limitation de vitesse à 50 km/h en ville avait permis d'éviter 14 000 accidents et de sauver 580 vies.

(*Source : Robert Namias - « Vitesse et sécurité routière, rapport au Premier ministre », La Documentation française, février 1995*).

Brèves :



TOP TRANSPORT 2006:

Le rendez-vous à Marseille de TOP TRANSPORT aura lieu les 26 et 27 septembre au Palais du Pharo.

Vous saurez tout sur le programme, les rendez-vous professionnels chargeurs transporteurs et les conférences proposées sur le site suivant :

www.top-transport.net



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

37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66

site : www.ort-paca.fr

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

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72