



Carnet



Alain JUNG est bien arrivé à Tahiti

Manifestations

L'Assemblée Générale de l'ORT, précédée du Bureau et du Conseil d'Administration a eu lieu le mercredi 19 mars 2003 à la CRCI PACAC. Elle a été suivie l'après-midi de la première séance semestrielle de présentation des études et travaux réalisés par les membres de l'association. Le compte-rendu en sera donné dans le prochain numéro.

Le site internet de l'ORT

En cours de construction, il sera mis en service en juin 2003 ; les lecteurs trouveront son adresse dans le prochain Journal des Transports.

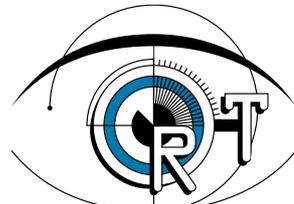
Distinctions

Isabelle BARDIN, a reçu le 2^{ème} prix du Meilleur Mémoire en Transports et Logistique pour son travail sur « La réflexion logistique, interface entre besoins de mobilité des marchandises et impératifs de développement durable » réalisé dans le cadre d'un DEA en Sciences de Gestion « Logistique et organisation » du CRET-LOG de l'Université de la Méditerranée Aix-Marseille II.

Bibliographie



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.paca.equipement.gouv.fr
 Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT
 Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72



Chargeurs-transporteurs
Attention fortes difficultés de circulation sur
le viaduc de Caronte de début avril à mi-juin

Le journal des transports

Mars 2003



Sommaire

P. 2/9 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Le travail de nuit dans le transport routier
- Transports routiers de voyageurs. Accord de branche : l'évaluation des surcoûts par le CNT
- Bilan des aides octroyées par le FRAC secteur transports en 2002
- TIPP et le transport routier de voyageurs
- Le plan Neige Arc Méditerranéen (PNAM)
- Travaux viaduc de caronte A55 à Martigues

P. 10 TRANSPORT FERROVIAIRE

- Activité fret SNCF : Bilan et perspectives

P. 11/B FORMATION

- Nouvelles technologies de formation
- Le PARE votre nouveau partenaire pour retrouver un emploi

P. 14 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Téléphones mobiles et risques d'accidents de la route

P. 15 BRÈVES

- Le secteur Transport-Logistique fait salon le 11 avril 2003 à Aix-en-Provence
- Propelec : les véhicules du futur seront propres

P. 16 LA VIE DE L'ORT

éditorial

Le premier numéro de l'année nouvelle présente traditionnellement un bilan de l'année écoulée. Etat des lieux des efforts qui ont été fournis et des résultats obtenus par rapport à cet investissement, conjoncture aidant ou contrariant, le bilan donne la mesure de ce qui doit être engagé dans l'avenir à partir des leçons données par ce passé immédiat ; peut-être devra-t-on réfléchir à frais nouveaux, pour faire mieux ou tout du moins se maintenir.

Si l'on a souvent une impression de répétition ou de déjà vu en procédant à la lecture du bilan, l'analyse attentive permet de préciser quelques points, de se lancer sur de nouvelles pistes, d'en abandonner d'autres, de « corriger le tir » ici, de consolider l'acquis là.

Le secteur des transports, dans toutes ses composantes, est certainement le plus sensible aux variations et aux caprices de la conjoncture économique, sociale, politique, que ce soit au plan national ou international.

Les entreprises sont bien le lien naturel et le vecteur dynamique entre les producteurs et les consommateurs et force est de constater que leurs marges de manœuvre ont tendance, par ce fait, à fluctuer elles aussi. A cet égard, l'année 2003 s'annonce difficile.

Des facteurs divers interfèrent : sociologiques avec les problèmes de recrutement des conducteurs, dans le secteur des transports de voyageurs et de marchandises ; économiques avec, par exemple, les fluctuations du prix du gazole qui touche tous les modes et la production générale qui marque une tendance à la baisse ; réglementaires, avec la tâche pédagogique qu'a l'administration de toujours rappeler le droit des transports, sociaux avec l'évolution des métiers, des formations, avec les divers accords de branches et enfin technologiques avec les systèmes de communication et de traçabilité toujours en évolution. D'où une impression de constant antagonisme entre les données du problème.

Mais s'ajoutent également les facteurs physiques liés aux infrastructures et à leur utilisation, à leur engorgement par le déséquilibre qui existe entre modes de transports ; les pouvoirs publics doivent alors rester soucieux de préserver à la fois le contexte économique et social et également la sécurité routière et le bien-être des populations riveraines directement voisines des grands flux de transports.

C'est assurément à l'interface entre les constatations et les décisions, dans la phase d'analyse, que se situe le domaine d'action de l'ORT, mais également dans le renforcement de la connaissance plus approfondie des métiers et de l'activité de chacun de ses membres afin d'avoir au moins un langage où les mots revêtent la même valeur, pour des propositions concrètes, à travers l'échange et la concertation à la faveur des manifestations qu'il organise et de ses publications.

Je souhaite que le site internet de l'ORT PACA qui sera mis en place prochainement, soit le symbole, à travers ses liens et sa dynamique propre, d'un dialogue réel entre ses membres, mais également une marque tangible d'ouverture vers les autres composantes régionales.

Le Président Gilles Menotti
Président de TLF Méditerranée

49
numéro

Le travail de nuit dans le transport routier

Par Jean-Louis SAMUEL
DRTT

Le principe de son encadrement et de son indemnisation est institué par la loi n° 2001-397 du 9 mai 2001 relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, qui concerne tous les secteurs professionnels, à l'exception toutefois du personnel roulant et navigant du secteur des transports, mais par contre applicable au personnel sédentaire de ce secteur depuis le 12 mai 2002.

Un protocole d'accord relatif au travail de nuit dans les transports routiers de marchandises, les activités auxiliaires et les transports de déménagement, entré en vigueur le 19 juillet 2002, définit essentiellement la durée du travail des personnels roulants et les compensations applicables au travail de nuit, se référant par ailleurs aux dispositions légales et réglementaires concernant le travail de nuit.

Le travailleur de nuit

Par travail de nuit, il faut entendre tout travail effectif effectué entre 21 h et 6 h (art. L 2131-1 CT)

Est travailleur de nuit tout salarié qui :

- > soit accompli, au moins 2 fois par semaine, selon son horaire de travail habituel, au moins 3 heures de son temps de travail quotidien durant la période de nuit,
- > soit accompli 270 heures de travail de nuit pendant une période de 12 mois consécutifs (art. L 213-2 CT)

Les limites au travail de nuit

La durée du travail des personnels roulants « marchandises », dont l'activité s'exerce sur tout ou partie de la période nocturne, ne peut excéder les durées suivantes (art 5 du décret n° 83-40 du 26/01/83) : 10 heures par jour, portées à 12 heures une fois par semaine, et à 12 heures une 2^{ème} fois par semaine dans la limite de 6 fois par période de 12 semaines, sous certaines conditions (art. 7 décret n° 83-40).

Cette limite s'applique à l'ensemble des conducteurs : grands routiers, autres conducteurs, y compris conducteurs de messagerie ou convoyeurs de fonds.

Mise en application du protocole du 14/11/01

Sous réserve de quelques aménagements, le protocole relatif au travail de nuit dans le transport routier de marchandises a fait l'objet d'un arrêté d'extension en date du 19 juillet 2002, rendant son application obligatoire dès cette date à toutes les entreprises relevant de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Compensations au travail de nuit

Le protocole ouvre le bénéfice des compensations à « tout travail effectif au cours de la période nocturne », sous réserve d'instructions non équivoques de l'employeur à l'ensemble des personnels ouvriers, employés et agents de maîtrise des entreprises de transport routiers de marchandises, des activités auxiliaires du transport et des entreprises de transport de déménagement.

1) Compensation financière

Elle consiste en une prime horaire, qui s'ajoute à la rémunération effective, égale à 20% du taux horaire conventionnel à l'embauche.

Cette compensation financière peut être remplacée par un repos compensateur équivalent dans le cadre d'un accord d'entreprise conclu avec le, ou les, délégués syndicaux ou, à défaut, après accord du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

2) Compensation sous forme de repos

Les personnels concernés ayant accompli au cours d'un mois, et conformément aux instructions de leur employeur, au moins 50 heures de travail effectif au cours de la période de nuit, bénéficieront, en complément de la compensation financière, d'un repos compensateur d'une durée égale à 5 % du temps de travail accompli au cours de la période nocturne. En conséquence, une heure de travail ouvrira droit à 3 minutes de repos compensateur.

Les conditions et les modalités de prise de ce repos compensateur doivent faire l'objet d'un accord d'entreprise ou d'établissement conclu avec le ou les délégués syndicaux, ou à défaut, d'un accord du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

Les compensations ne sauraient se cumuler avec toute autre indemnité, prime majoration du taux horaire, ou repos au titre du travail de nuit attribués dans l'entreprise. Par contre, les règles instituées par l'accord du 14 novembre 2001 ne remettent pas en cause les dispositifs plus favorables ayant le même objet dont pourraient déjà bénéficier les salariés concernés.

Afin d'éviter les litiges, notamment lorsque des heures de nuit auront été effectuées occasionnellement, l'accord du chef d'entreprise doit être confirmé sans ambiguïté par un document interne, (ordre de mission par exemple).

Garantie de rémunération

La compensation financière du travail de nuit ne peut en aucun cas être prise en compte pour comparer la rémunération effective au salaire mensuel professionnel garanti ou à la rémunération professionnelle garantie des grands routiers.

Frais de déplacement

Les dispositions relatives à l'indemnisation du travail de nuit ne remettent pas en cause l'attribution d'une indemnité de « casse-croûte » telle qu'instituée par l'article 12 du protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers.

Bulletin de paie

Le nombre d'heures de travail de nuit donnant lieu à majoration financière et le calcul de la prime correspondante doivent faire l'objet d'une information détaillée sur le bulletin de paie.

Il en est de même pour le nombre d'heures de repos compensateur acquis au titre de compensation du travail de nuit.

Transports routiers de Voyageurs

Accord de Branche : l'évaluation des surcoûts par le CNT

Par Jean Pierre BREMOND
Président de la FNTV PACA

L'accord social signé le 18 avril dernier marque une première étape du vaste chantier de modernisation et de revalorisation des métiers du transport que la FNTV a engagé avec les partenaires sociaux.

Cet accord est une réponse forte aux pénuries de conducteurs qui menacent le transport par autocar. Dans quelques départements, des services ne peuvent déjà plus être assurés faute de conducteurs. Demain, sans une revalorisation des conditions de rémunérations des conducteurs, le recul du service public risque de s'aggraver.

En outre, la mise en place des lois AUBRY et la dénonciation en janvier 2002, du protocole d'accord de 1992 relatif au contrat de travail des conducteurs scolaires intermittents nous interdira, à partir d'avril 2003, de recourir, sauf accord particulier, à ce type de conducteur. A cette date, les services confiés à cette catégorie de personnel pourraient donc ne plus être assurés.

Seule une mise en œuvre intégrale de l'accord social nous permettra d'échapper à ces scénarii.

En effet, dès qu'un arrêté d'extension sera pris par les pouvoirs publics, toutes les dispositions inscrites dans l'accord seront applicables : revalorisation des minima conventionnels, indemnisation spécifique de la coupure, instauration d'un contrat de travail spécifique pour les conducteurs en période scolaire, mise en place d'un 13^{ème} mois conventionnel...

Ces mesures, qui traduisent une volonté forte de modernisation sociale ne seront pas sans incidence sur l'économie de nos contrats.

Ainsi, à la demande du Ministère des Transports, le Conseil National des Transports (CNT), mène une étude d'évaluation des surcoûts liés à la mise en œuvre complète de l'accord social sur les contrats en cours. Cette étude s'appuie notamment sur une enquête économique réalisée par le CNR (Conseil National Routier) auprès d'un échantillon représentatif de notre profession.

Les résultats de cette enquête ont été examinés le 30 janvier dernier par le CNT, dans le cadre du groupe de travail sur les coûts de revient dans le TRV (pour rappel, ce groupe de travail regroupe des représentants des ministères concernés, de l'ADF, du GART et de la FNTV). Les éléments chiffrés n'ont fait l'objet d'aucune remarque particulière.

Le 11 février dernier, le document réalisé par

le CNR « Evaluation du surcoût de l'accord social du 18 avril 2002 » a été définitivement adopté par le groupe de travail sur les coûts de revient dans le TRV. Au cours de cette réunion, ont par ailleurs été finalisés :

Le document réalisé par le GART et l'ADF sur les contrats en cours et le document réalisé par le GART et l'ADF, dénommé « Grille de lecture et d'analyse des surcoûts ».

Ces 3 documents vont être mis à la disposition des adhérents de l'ADF, du GART et de la FNTV.

Cette évaluation des surcoûts, certes utile pour envisager les grandes orientations d'une solution globale, ne tiendra pas compte des situations individuelles. Or, c'est bien au cas par cas, que des solutions d'ajustement des contrats doivent être trouvées, ainsi que l'a lui-même suggéré M. Dominique BUSSEAU, secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, lors du Congrès de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, le 24 octobre dernier : « je suis également convaincu que les solutions seront trouvées (...).Elles seront peut être différentes (...) mais elles seront adaptées aux contextes d'évolution des entreprises et à la politique des transports de chaque département ».

C'est le sens des actions initiées par la FNTV auprès des Autorités Organisatrices de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

C'est sur la base des travaux du CNT, que la Profession et les Autorités Organisatrices doivent dorénavant se retrouver pour examiner au cas par cas les solutions à mettre en œuvre pour intégrer les surcoûts liés à l'application entière de l'accord du 18 avril 2002.

Bilan des aides octroyées par le FRAC secteur transports en 2002

par Cathy PAPAZIAN
DRE/Service Economie

Aide au Conseil

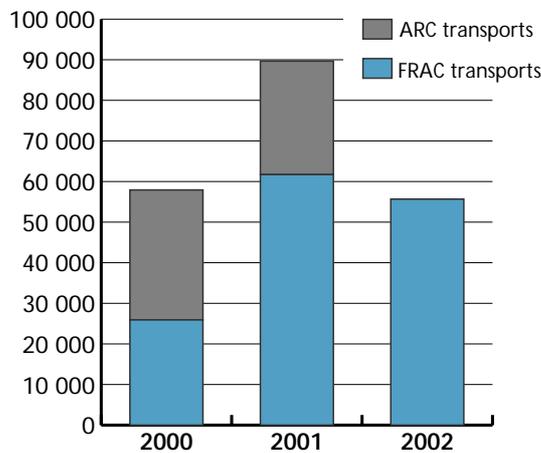
A l'issue des trois premières années du Contrat de Plan, la Commission Régionale d'Attribution des Aides Economiques a examiné 31 dossiers de demande d'aide, 25 d'entre eux (soit plus de 80%) ont reçu une aide dans le cadre de l'Aide au Conseil. Le total des subventions accordées au cours de cette période s'est ainsi élevé à 143 308€. La plupart des demandes concernaient la mise en place de système qualité ou de mise aux normes ISO.

Nouveauté en 2002, un certain nombre de dossiers ont été déposés pour aider des entreprises de transports de voyageurs, alors que jusque là seules les entreprises de transport de marchandises sollicitaient le FRAC : ainsi, une action collective portée par la délégation régionale de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs) qui visait à aider à la mise en place des 35 heures au sein de 7 entreprises de transports de voyageurs a bénéficié d'une aide du FRAC. En outre, une entreprise de transport de voyageurs a bénéficié d'une aide du FRAC pour le financement d'une action qualité.

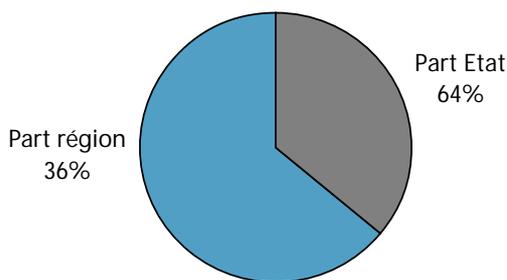
Aide au recrutement

Les aides au recrutement restent marginales puisque sur les trois ans seuls quatre entreprises ont bénéficié d'une aide au recrutement ce qui représente un montant total cumulé sur les trois années de 59 958€

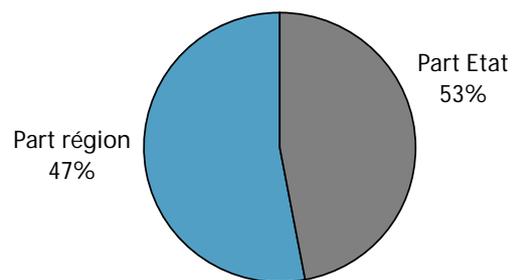
En 2002 aucune demande d'aide au recrutement n'a été déposée auprès des services instructeurs



Evolution des aides accordées de 2000 à 2002



Répartition des aides du FRAC de 2000 à 2002



Répartition des aides de l'ARC de 2000 à 2002

Bilan de la mise en œuvre de la circulaire du 19 juillet 2000

par Huguette BALDACCHINO
DRE/RCT

Bilan de la mise en œuvre de la circulaire du 19 juillet 2000 relative à l'application aux entreprises de transport routier de marchandises des aides à la réduction du temps de travail et de l'allègement des charges.

Ces tableaux reflètent l'état en 2002 de l'application de la circulaire en ce qui concerne l'allègement. Dans le prochain numéro en seront fait un commentaire éclairant la mise en place de cette mesure ainsi que de la réduction du temps de travail.

Bilan allègement de charges 2002

| 1 - Les aides accordées | |
|---|-------|
| 1. Les demandes | |
| • Nombre de dossiers déposés à la DRE | 27 |
| • Nombre de personnels roulants "grands routiers" concernés | 488 |
| • Nombre de personnels roulants "courte distance" concernés | 220 |
| 2. Les décisions favorables | |
| • Nombre de décisions favorables | 22 |
| • Nombre de personnels roulants "grands routiers" concernés | 470 |
| • Nombre de personnels roulants "courte distance" concernés | 222,5 |
| • Nombre de personnels sédentaires concernés | 192,4 |
| 3. Les décisions défavorables | |
| • Nombre de décisions défavorables | 3 |
| • Nombre de personnels roulants "grands routiers" concernés | 45,1 |
| • Nombre de personnels roulants "courte distance" concernés | 12 |
| 4. Les motifs de refus | |
| • Durées de travail non conformes | 2 |
| • Absence de clauses obligatoires dans l'accord | |
| • Absence de transparence | 1 |
| • Accord conclu dans des conditions illégales | |
| • Autre motif | 1 |
| 2 - Les entreprises ayant conclu des accords aidés | |
| 1. Les effectifs | |
| • de 1 à 10 salariés | 11 |
| • de 11 à 20 salariés | 9 |
| • de 21 à 50 salariés | 7 |
| • de 51 à 200 salariés | 2 |
| • + 200 salariés | 1 |
| 2. L'activité principale | |
| • 602L TRM de proximité | 13 |
| • 602M TRM interurbains | 15 |
| • 602N Déménagement | 1 |
| • 602P Locations de véhicules avec conducteurs | |
| • 634A Messagerie, fret express | 1 |
| • 746Z Enquête et sécurité (Transport de fonds) | |

| 3 - Le contenu des accords | |
|---|-------|
| 1. Les modalités de négociation | |
| • Nombre d'entreprises ayant eu recours au mandatement | 30 |
| • Nombre d'entreprises ayant bénéficié d'un appui conseil | |
| • Nombre d'entreprise ayant fait une application directe d'un accord de branche | |
| 2. Les durées de travail prévues par l'accord (en nombre de conducteurs concernés) | |
| <i>Personnels roulants "grands routier"</i> | |
| • 46 et 48 h par semaine ou 200 et 208 h par mois | 457 |
| • 44 et 46 h par semaine ou 190 et 200 h par mois | 42 |
| • 41,5 et 44 h par semaine ou 180 et 190 h par mois | 32 |
| • 39 et 41,5 h par semaine ou 169 et 180 h par mois | |
| • 35 h par semaine ou 152 h par mois | |
| <i>Personnels roulant "courte distance"</i> | |
| • 39 et 41,5 h par semaine ou 169 et 180 h par mois | 46 |
| • 37 et 39 h par semaine ou 160 et 169 h par mois | 135 |
| • 35 h par semaine ou 152 h par mois | 181 |
| 3. L'aménagement du temps de travail | |
| • Nombre d'entreprises ayant obtenu un décompte de la durée du travail : | |
| - au mois | 4 |
| - sur 2 semaines | |
| - sur 3 semaines | |
| - sur 4 semaines | |
| • Nombre d'entreprises ayant opté pour une modulation sur l'année | |
| | 4 |
| • Nombre d'entreprises ayant opté pour l'octroi de JRTT | |
| | 7 |
| • Nombre d'entreprises ayant opté pour un régime mixte | |
| | |
| 4. L'emploi | |
| • Nombre d'emplois créés (en équivalent temps plein) | 69,9 |
| • Nombre d'emplois préservés (en équivalent temps plein) | 572,6 |
| 5. Les rémunérations | |
| • Nombre d'entreprises ayant prévues un maintien de rémunération | |
| - par augmentation du salaire horaire | 19 |
| - par l'octroi d'une indemnité différentielle | 12 |
| - avec gel de salaire | 3 |
| 4. Les procédures de suspension et de suppression | |
| 1. Les suspensions | |
| • Nombre de décisions de suspension | 1 |
| • Nombre de personnels roulants "grands routiers" concernés | |
| • Nombre de personnels roulants "courte distance" concernés | 2 |
| • Nombre de personnels sédentaires concernés | 1,5 |
| • Les motifs de suspension | |
| - engagement en matière d'emploi non tenu | 1 |
| - Durées de travail non respectées | |
| - non paiement des heures supplémentaires et non octroi des repos | |
| - absence de transparence | |
| 2. Les suppressions | |
| • Nombre de décisions de suppression | |
| • Nombre de personnels roulants "grands routiers" concernés | |
| • Nombre de personnels roulants "courte distance" concernés | |
| • Nombre de personnels sédentaires concernés | |
| • Les motifs de suppression | |
| - fausse déclaration | |
| - non mise en œuvre de l'accord | |
| - dénonciation de l'accord | |



TIPP et le transport routier de voyageurs

Par Laurent BENVENUTTI
Délégué régional de la FNTV PACA

Depuis l'automne 2000, les transports publics routiers en commun de voyageurs bénéficient d'une exonération partielle de la taxe intérieure sur les produits pétroliers prévue par l'article 12 de la loi de finances pour 2001.

Cette exonération de la TIPP s'inscrit dans le cadre d'autorisations européennes données à la France par le Conseil de l'Union Européenne d'octroyer un taux d'accise différencié au carburant diesel pour les transports occasionnels jusqu'au 31 décembre 2002 (décision 2002/363/CE du 3 mai 2002) et pour les transports publics locaux jusqu'au 31 décembre 2005 (décision 2001/227/CE du 12 mars 2001).

Néanmoins en l'absence de dispositions y afférant dans le projet de lois de finances pour 2003, le Président de la FNTV, Philippe DETRE, a officiellement saisi le Ministre de

l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Gilles de ROBIEN, pour obtenir la confirmation de la position de la Direction des Transports Terrestres. Le gouvernement a répondu par l'intermédiaire de Monsieur Dominique BUSSEAU, Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer. A la tribune du Congrès de la FNTV, le 24 octobre dernier, Monsieur BUSSEAU a déclaré que la déductibilité partielle de la TIPP pour les transports interurbains réguliers, figurera dans le collectif budgétaire 2002. Le Secrétaire d'État, a par ailleurs, assuré que le Ministère avait saisi le Direction

générale des douanes pour obtenir la pérennisation du dispositif d'exonération.

Les déclarations du Secrétaire d'État aux Transports ont été suivies d'effet.

En effet, le mécanisme de remboursement de la TIPP a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2005 pour :

- > Les transports scolaires,
- > Les transports réguliers, et
- > Les transports occasionnels.

Le montant du remboursement est fixé à 2,13 euros par hectolitre à partir du 21 janvier 2003 (taux équivalent à 2002).

Cette prolongation est inscrite dans le loi de finances rectificative pour 2002 n°2002-1576 (publiée au JO du 31/12/2002).

Le Plan Neige Arc Méditerranéen (PNAM)

Par Eric AUFAN, Adjoint Sécurité Défense
Équipement-Transports – Zone Sud.
Direction Régionale de l'Équipement

Document initialement établi en 1994 et révisé en 1995, 1997 et 2000, le PNAM est un Plan de Gestion de Trafic Zonal qui organise la circulation autoroutière et routière en cas d'événement neigeux, de la frontière espagnole à la frontière italienne.

Approuvé par le Préfet de Zone de Défense Sud, il est déclenché par cette autorité sur proposition du CRICR Méditerranée.

Une réécriture approfondie de ce document a été commandée au Service de Défense de Zone Equipement-Transports de la Zone Sud par le Préfet de Zone de Défense. L'étude menée avec le CETE Méditerranée a débuté dès le mois de mars 2002. Elle s'est axée sur la « Gestion globale des PL ».

En effet, les flux étant en constant accroissement (tant PL que VL), ce plan avait commencé à montrer ses limites, notamment lors de l'épisode de février-mars 2000 où plus de 3 000 automobilistes s'étaient trouvés bloqués près de St-Maximin dans le Var, par plus de 80 cm de neige lourde, paralysant toute activité de secours.

Le phénomène PL prenant de plus en plus d'importance de par l'augmentation des trafics, une stratégie nouvelle vient d'être

élaborée dans le futur PNAM qui consiste dans un grand souci d'anticipation, à procéder à des stockages préventifs de PL loin de l'événement prévisible.

La nouveauté consiste à stocker les PL en **pleine voie** car, d'une part les aires de stationnement existantes sont totalement insuffisantes et, d'autre part, les chauffeurs PL préfèrent être stockés sur leurs axes de déplacement plutôt que d'être déplacés en convois vers des sites problématiques.

Parallèlement à cette manœuvre, qui peut se produire à plusieurs centaines de km de l'événement neigeux, les VL peuvent être invités à sortir au premier échangeur pour permettre aux forces de l'ordre de mieux faire exécuter le stockage des PL, hors du flux VL.

Selon la configuration du réseau associé, on pourra les conserver de jour et dans de bonnes conditions météorologiques sur l'autoroute.

En ce qui concerne les PL, on note toutefois que les Transports en commun (Autocars) et les Transports d'animaux vivants seront eux aussi incités à quitter l'autoroute pour des raisons que l'on comprendra aisément.

Si la manœuvre est réussie, il y aura un minimum de blocage dans la zone perturbée par la neige.

Cette stratégie nécessite d'être en relation instantanée avec les PC des zones limitrophes car elle n'est pas sans conséquence sur leurs conditions de trafic même lointaines.

A titre d'exemple, un événement survenant sur le département du Gard peut nécessiter des stockages de PL à la frontière espagnole et dans la région lyonnaise (ces deux sites composant eux-mêmes avec leurs abords lointains : Espagne et nord-est de la France). Les CRICR sont en l'occurrence les coordonnateurs de toutes ces opérations. Le PC zonal du PNAM étant rappelons-le installé au CRICR Méditerranée.

Les acteurs principaux

Ce sont essentiellement le Service de Défense de Zone Equipement-Transports (basé en DRE PACA), le CETE Méditerranée, le CRICR, l'EMZ, les 8 DDE (66, 11, 34, 30, 83, 84, 13 et 06) les forces de l'ordre (Gendarmerie, Police, CRS), les Préfectures des 8 départements, les Services de Secours, les concessionnaires d'autoroutes ASF et ESCOTA et, bien entendu, Météo-France.

L'organisation de l'étude

Quatre groupes de travail ont été constitués

- > Organisation opérationnelle
- > Gestion de trafic
- > Communication vers l'utilisateur
- > Secours et assistance

Un cinquième groupe sera ensuite établi pour le suivi du Plan, les relations avec les plans limitrophes et l'établissement d'un observatoire des crises vécues.

Le phasage du plan

Le plan se décompose en 9 mesures chronologiques.

Basé sur une grande anticipation, le plan est doté d'un groupe de vigilance qui, sur indication Météo peut provoquer en une heure l'activation du PC zonal après une phase de préalerte (mesures 1, 2 et 3).

Ensuite, 6 autres mesures assurent la montée en puissance et le retour vers la levée du plan :

- > Mesure 4 : Gestion des PL
- > Mesure 5 : Fermeture sans hébergement
- > Mesure 6 : Fermeture avec hébergement (aux approches nocturnes)
- > Mesure 7 : Réouverture partielle
- > Mesure 8 : Réouverture totale
- > Mesure 9 : Levée du plan.

Lorsque le plan zonal est déclenché par le Préfet de Zone de Défense, cela entraîne parallèlement le déclenchement des niveaux

départementaux concernés (activation des COD départementaux).

Le PC zonal situé au CRICR étant en relation directe avec les COD Départementaux qui centralisent les remontées du terrain

La communication vers l'utilisateur

C'est un point délicat qui n'était que peu abordé dans le précédent PNAM et qui a du être particulièrement développé dans la nouvelle version.

En effet, l'utilisateur (qu'il soit PL ou VL) a besoin d'être informé en temps réel par des messages concrets, concis et fiables. Tout d'abord, pour lui faire connaître les comportements à adopter (ralentir, sortir, se dérouter, etc.) mais aussi pour le rassurer psychologiquement en lui diffusant des informations, des conseils, voire des directives qui soient sans décalage avec la réalité observée, et ne puisse engendrer aucune possibilité de confusion.

La démultiplication des informations officielles par les médias locaux demande une préparation importante afin d'éviter les incohérences et les décalages dans le temps.

Le secours et l'assistance

La mobilisation des Services de secours (pompiers essentiellement) est une mesure systématique dont la mise en œuvre est connue et planifiée (plans de secours départementaux).

Elle se gère au niveau des COD Départementaux.

Toutefois, le besoin s'est fait sentir, à la lumière des récents événements vécus, notamment en 2000 dans le Var, de développer une certaine forme d'assistance auprès des usagers à distinguer des secours proprement dits.

En effet, les secours sont délivrés, normalement pourrait-on dire, par les Services de secours et d'incendie du département. Ils sont particulièrement définis, et font déjà

l'objet eux-mêmes d'une planification bien précise (ORSEC, Plan Rouge, Plan Blanc, etc.) L'assistance quant à elle ne peut être assurée par les Services de secours et devra être organisée par les concessionnaires avec l'aide de bénévoles.

On entend par assistance l'apport de boissons chaudes, de couvertures, de biberons, mais surtout l'information en direct à porter dans les secteurs où l'utilisateur bloqué dans son véhicule a besoin d'aide et de réconfort afin de ne pas se sentir abandonné.

La liaison avec les plans limitrophes

Une attention toute particulière a été accordée dans cette étude aux inter-relations avec les organisations limitrophes au périmètre d'action du PNAM.

Ainsi, une étroite collaboration a-t-elle été établie avec :

- > le Plan Neige de la Catalogne
- > le Plan Intempérie de la Zone Sud-ouest (CRICR de Bordeaux)
- > le Plan Neige Vallée du Rhône (CRICR de Lyon)
- > les opérateurs italiens de la Région Ligurie.

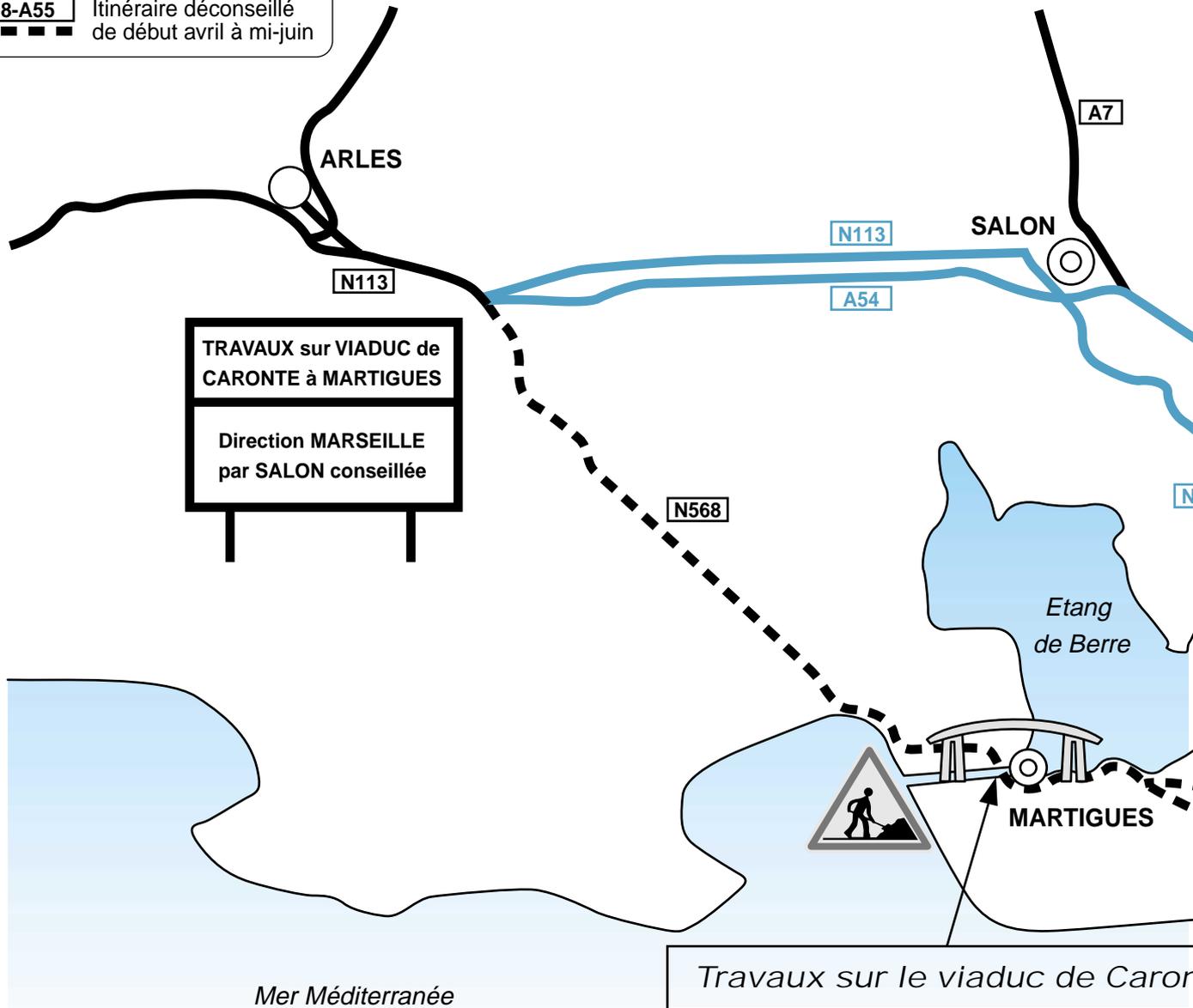
A l'échelle des anticipations voulues dans le PNAM, son activation doit prendre en compte l'état des trafics dans l'ensemble de ces secteurs et les communications entre les divers responsables doivent être prévues au niveau de chacun des plans existants.

TRAVAUX VIADUC D A55 à MARTI

De début avril
Circulation à voies

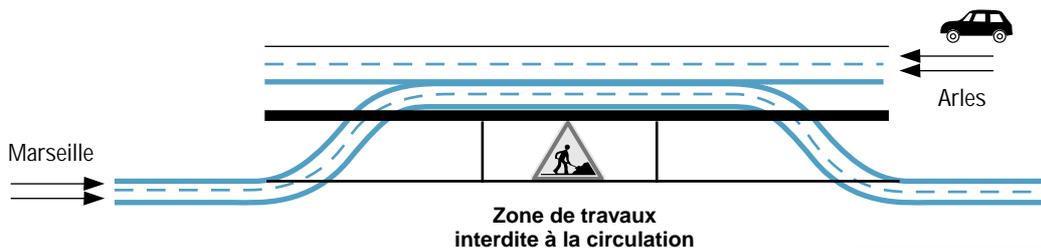
LEGENDE

- N113-A54-A7 Déviation conseillée
- N568-A55 Itinéraire déconseillé de début avril à mi-juin

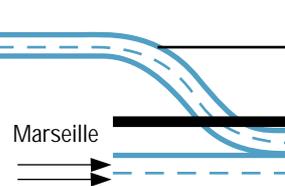


SCHÉMAS DE LA CIRCULATION PENDANT LA DURÉE DES TRAVAUX

Mois d'avril

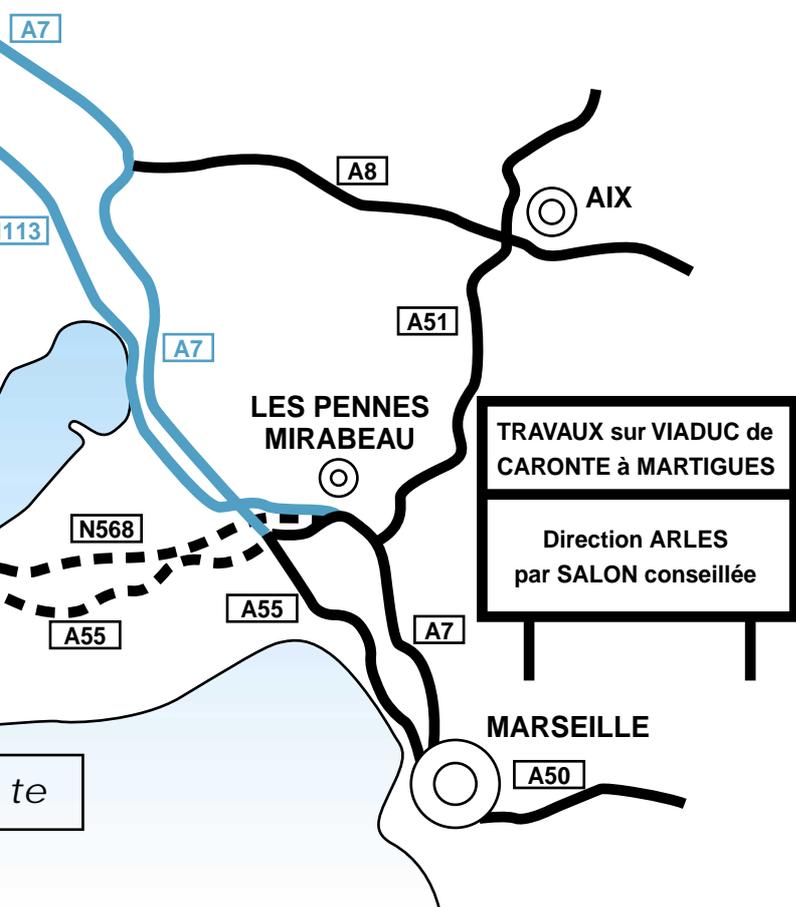


Mois de mai



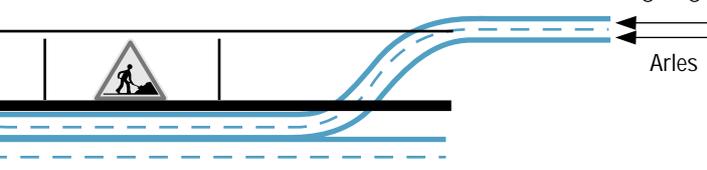
Circulation sur une demi-chaussée
Deux voies dans chaque sens
Vitesse limitée à 50 km/h

DE CARONTE IGUES à mi-juin s réduites



TRAVAUX

Zone de travaux interdite à la circulation



Prudence pendant les travaux

Mise en place d'une signalisation pour basculer toute la circulation (2 fois 2 voies) :

> Sur la demi-chaussée, dans le sens Arles-Marseille, au mois d'avril

> Puis sur l'autre demi-chaussée, dans le sens Marseille-Arles, au mois de mai.

Les travaux seront réalisés en maintenant en permanence la circulation dans les deux sens, mais restreinte à deux voies réduites par sens au lieu de trois.

La vitesse est limitée à 50 km/h pendant toute la durée des travaux.

La signalisation du chantier sera installée la première semaine d'avril, pendant la nuit, sans coupure de circulation. A cet effet, de nombreuses déviations, par les bretelles seront mises en place.

Attention pendant la pose de la signalisation, l'accès au viaduc pourra se faire, chaque nuit, par un itinéraire différent.

Pour la sécurité de tous, respectez la signalisation et la vitesse autorisée.

Pour tout renseignement sur la circulation, vous pouvez contacter le centre d'ingénierie et de gestion du trafic au : 04 91 51 51 51.

La traversée de Martigues est interdite aux poids-lourds

Travaux de revêtement de la chaussée

Des travaux de réfection de l'étanchéité et de la couche de roulement seront réalisés de début avril à la mi-juin 2003 sur le viaduc métallique de Martigues.

Les travaux consistent en :

- > L'enlèvement et l'évacuation de la couche d'enrobé et de l'étanchéité par demi-chaussée,
- > La fourniture et la pose de l'étanchéité et de l'enrobé,
- > Le rétablissement de la signalisation et la remise en service de toutes les voies.

Maitre d'ouvrage : Etat

Maitre d'œuvre : DDE des Bouches-du-Rhône

Le montant des travaux est de : 1 200 000 €.

Le financement est entièrement assuré par l'Etat.



Activité fret SNCF : Bilan et perspectives

Par Catherine MACARY

Délégation régionale Fret Communication

Bilan 2003

Un trafic 2002 équivalent à celui de 2001

Avec 50,03 milliards de tonnes kilomètres, le résultat de trafic national de l'année 2002 est équivalent à celui de 2001. L'activité Fret régionale suit cette tendance : avec un trafic de 3,65 milliards de tonnes kilomètres en 2002, l'activité affiche une quasi stabilisation par rapport à 2001 qui enregistrait un résultat de 3,7 milliards de tonnes kilomètres.

Les résultats 2002 de Fret SNCF stagnent, la croissance économique nationale n'ayant pas été au rendez-vous. Tout comme les résultats de la région PACA, pénalisée par la faiblesse de la demande : les céréales ont chuté à l'exportation, la répartition sur d'autres modes de transport de l'industrie lourde impacte pour la troisième année consécutive les résultats régionaux, les hydrocarbures accusent un léger recul, les transport d'automobiles se sont tassés après 3 années de croissance.

L'activité s'est maintenue grâce à l'approvisionnement d'un chantier de renouvellement de l'autoroute A7 (produits de carrière), à la conquête de parts de marché sur la bauxite et les boissons et à la reprise des expéditions sur le secteur de la chimie.

Une qualité de service nationale qui s'améliore

A la fin octobre 2002, 73% des trains de fret conventionnel sont arrivés chez le client avec moins de 5 minutes de retard, soit une progression de 3,2% par rapport à 2001. L'action spécifique qui a consisté à dédier des locomotives aux trains du combiné au Point Nodal d'Ile de France (PNIF) se traduit également par d'excellentes performances avec un taux de régularité qui dépasse les 90% de trains avec moins d'une heure de retard.

Perspectives 2003

Une meilleure organisation de la production pour plus d'efficacité

A la veille de l'ouverture à la concurrence européenne, il est essentiel pour Fret SNCF de mettre tout en œuvre pour revenir à l'horizon 2006/2007 à une situation financière équilibrée. Améliorer la qualité de service est la priorité majeure de Fret SNCF afin de présenter une offre ferroviaire attractive et capter le potentiel transportable. Il s'agit donc de fiabiliser les trafics en mettant en place une meilleure organisation qui génèrera plus de productivité et d'efficacité. Elle s'appuie principalement sur :

- > la limitation des mouvements à vides des wagons
- > l'amélioration de la rotation des wagons
- > le meilleur remplissage des trains
- > l'accroissement du taux d'utilisation des locomotives
- > l'utilisation d'un parc dédié de locomotives
- > l'élévation de la vitesse des sillons (sillon : tranche horaire sur une ligne ferroviaire)
- > l'augmentation des sillons à priorité fret

Des contrats de service pour fidéliser la clientèle

Afin de renforcer son partenariat avec ses clients, Fret SNCF propose aujourd'hui de signer des contrats de service qui engagent l'entreprise ferroviaire à payer des pénalités en cas de qualité défailante. De son côté, le client remet à Fret SNCF une meilleure programmation dans la délivrance des wagons et lui assure un volume de marchandises transportées.

Des projets de développement d'infrastructures pour augmenter les capacités de trafic en région PACA

Compte tenu de la baisse de son fonds de commerce industriel traditionnel, l'activité fret en région PACA axe sa croissance sur les secteurs portuaires et de la distribution. Pour cela, il est nécessaire d'investir dans des infrastructures pour répondre à la demande de service ferroviaire. L'une des priorités de Fret SNCF sera de réussir la réalisation de l'extension du chantier d'Avignon Champfleury, tout en poursuivant les études sur les chantiers d'Orius, de Grans-Miramans et du Canet. Il s'agit également d'accompagner le développement portuaire des terminaux de Marseille-Mourepiane et de Fos 2XL ainsi que le lancement des nouvelles installations à vocation logistique comme Clésud, Distrimar, Distriport et l'Ecopôle de St Martin de Crau.





Nouvelles technologies de formation

Par Camille de VARGAS
Délégué Régional Groupe AFT IFTIM



C'est le défi permanent du Groupe AFT IFTIM de créer des solutions de formation avant-gardistes, pointues et modernes, pour que chaque stagiaire et chaque entreprise tirent pleinement profit de la formation.

Modifiant les habitudes, ces méthodes pédagogiques « high tech » dont les applications sont révolutionnaires, donnent un sens tout à fait nouveau à la notion de formation.

Ces nouveaux processus de formation privilégient l'individualisation de la formation et l'utilisation d'outils pédagogiques multi-médias :

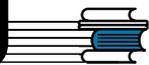
- > simulateur de conduite pour l'enseignement de la conduite (FIMO – FCOS – CFP)
- > l'e-learning pour la préparation de « l'Attestation de Capacité »
- > pilote 2020, logiciels capables d'effectuer des relevés de paramètres objectifs et précis, pour le perfectionnement des conducteurs.

Afin de faire connaître plus précisément ces « Nouvelles Technologies de Formation », l'AFT IFTIM lance une démarche de communication destinée aux décideurs (entreprises et prescripteurs) afin qu'ils découvrent et s'approprient ces nouveaux outils pédagogiques.

Cette campagne de communication lancée au plan national le 13 mars 2003 se déclina en région dans le cadre de journées Portes Ouvertes programmées sur les différents sites de l'AFT IFTIM en PACA :

- > **Nice, le 15 et 16 avril 2003**
- > **Avignon, le 18 avril 2003**
- > **Marseille, le 15 et 16 mai 2003**

Les professionnels et les prescripteurs sont donc invités à découvrir, en direct, démonstration à l'appui, ces technologies de pointe dont l'objectif est d'apporter des réponses adaptées et d'aider les entreprises à s'engager vers le futur.



Le PARE votre nouveau partenaire pour retrouver un emploi

Par Evelyne PERRIN
ASSEDIC Côte d'Azur

L'Assédic, un acteur de poids dans la lutte contre le chômage

Par-delà sa mission de recouvrement des cotisations dues par les entreprises, et sa mission d'indemnisation des demandeurs d'emploi qui remplissent les conditions, l'Assédic Côte d'Azur s'est imposée comme un acteur de poids dans la région, dans le domaine de la lutte contre le chômage et dans celui de la formation professionnelle, depuis la mise en place du PARE, le 1^{er} Juillet 2001.

Un objectif : sortir au plus vite du chômage le plus grand nombre de demandeurs d'emploi indemnisés.

A ce titre des Conventions pour lutter contre les difficultés de recrutement sont mises en œuvre :

- > 4 conventions « Cadre » conclues avec les branches professionnelles d'employeurs et l'ANPE :
 - 2 conventions conclues avec le BTP du Var et des Alpes maritimes
 - conventions conclues avec la Branche de l'Industrie et la Métallurgie du Var et des Alpes Maritimes
- > 1 convention « Cadre » en cours de signature : Transport
- > 1 convention « Cadre » en cours de préparation : Hôtellerie Restauration.

Des mesures spécifiques, destinées à encourager l'embauche, soutenir la formation ou la qualification d'allocataires engagés dans un PAP (Plan d'Action Personnalisé) sont proposées par l'Assédic.

En partenariat avec l'ANPE, elle est au cœur d'un dispositif actif d'aide à la formation et au recrutement.

L'ensemble de ces aides s'inscrit dans une démarche pragmatique facilitant financièrement les besoins d'un employeur et d'un demandeur d'emploi.

Reclasser le plus vite possible pour limiter la durée de chômage, sans « recaser » à n'importe quel prix : le PARE propose des aides adaptées aux besoins des entreprises locales et des demandeurs d'emploi.

Un effort particulier sur la formation

Les Partenaires sociaux ont résolument voulu mettre l'accent sur la formation comme garantie de retour à l'emploi. Il existe divers types de formation.

Les formations homologuées :

Il s'agit de formations répondant aux objectifs du PARE, c'est-à-dire un retour rapide à l'emploi, dont les frais de fonctionnement sont financés en tout ou partie par l'Etat, la région ou toute autre collectivité publique. Dans le cadre du PAP, l'ANPE prescrit une formation homologuée par l'Assédic qui peut financer les frais restant à la charge de l'allocataire.

Les formations conventionnées (concours financier) :

L'Assédic peut conclure des conventions avec des organismes de formation, en vue d'organiser des stages répondant aux besoins de qualification locaux dans les secteurs porteurs d'emploi. L'ANPE, informée des conventions conclues, peut sélectionner les allocataires pouvant en bénéficier.

Des stages ont été organisés pour répondre aux difficultés de recrutement identifiées dans le secteur du BTP, de l'hôtellerie, de la sécurité, de la santé, du sanitaire et social, du transport

Dans le cadre de la Convention « Cadre » régionale, un premier projet de concours financier a été approuvé par le Bureau de l'Assédic Côte d'Azur le 28 février 2003 pour former 30 demandeurs d'emploi au titre professionnel Conducteur Routier option voyageur - M 138 du ministère du travail (15 pour les Alpes Maritimes et 15 pour le Var).

L'aide à la formation préalable à l'embauche :

Il s'agit d'aider les demandeurs d'emploi à s'adapter au marché du travail. L'Assédic peut en effet financer des actions de formation qui constituent un préalable à l'embauche. Cette aide est attribuée lorsqu'une offre d'emploi ne peut être satisfaite sans



l'accomplissement d'une formation procurant la qualification ou la compétence requise.

L'employeur qui recrute un demandeur d'emploi en CDI ou en CDD d'au moins 6 mois peut ainsi le former ou le faire former pour répondre aux spécificités du poste.

> **La rémunération du stagiaire sera prise en charge par l'Assédic pendant la durée de sa formation**

> **La participation aux frais de fonctionnement de la formation se définit comme suit :**

- Coût horaire maxi : 7,62 Euros hors taxes
- Coût global maxi : 1 525 Euros

En complément de ces aides à la formation, l'Assédic peut accorder une aide financière pour les frais de transport et d'hébergement.

- frais de transport plafond mensuel : 65 Euros
- frais d'hébergement plafond mensuel : 600 Euros

Des mesures pour l'emploi

A côté de l'effort mis sur la formation, d'autres incitations agissent au cœur de l'emploi, puisque les Partenaires sociaux ont souhaité que le PARE soit conçu et compris comme une mesure pour l'emploi concernant directement les employeurs et les entreprises.

Le PARE prévoit trois types d'aides au reclassement : l'aide dégressive à l'employeur, l'aide à la mobilité géographique et les aides à la qualification professionnelle. Ces aides incitatives permettent d'ajuster au mieux la demande et l'offre d'emploi.

L'aide dégressive à l'employeur

Elle accélère la réinsertion des chômeurs de longue durée, en versant une aide financière aux employeurs qui recrutent un demandeur d'emploi de 12 mois et plus. (Cette durée est ramenée à 3 mois pour les personnes de 50 ans et plus).

- Montant moyen : 7 393 Euros
- Le montant de l'aide ne peut dépasser le montant brut de l'allocation à la veille de l'embauche

Dans la limite de la durée des droits

Pour un CDI

1ère année : 40 % du salaire brut
(exclues les primes 13^{ème} mois)

2ème année : 30 % du salaire brut

3ème année : 20 % du salaire brut

Dans la limite de la durée des droits

Pour un CDD

de 12 mois minimum et 18 mois maximum

pour le 1er tiers : 40 % du salaire brut

pour le 2ème tiers : 30 % du salaire brut

pour le 3ème tiers : 20 % du salaire brut

L'aide à la mobilité géographique :

Elle permet aux demandeurs d'emploi d'accepter un emploi situé dans un bassin d'emploi autre que celui dans lequel ils résident.

- > Frais de transport, de déménagement éventuel, installation ou double résidence
- > Dès 50 km aller/retour ou 2 heures de trajet par jour
- > Montant global : 1 830 Euros pour un CDI à temps plein
- > Frais réellement engagés pour un CDD d'au moins 12 mois dans la limite de 1 830 Euros
- > Versement de 25% le jour de l'embauche, le solde à la fin de la période d'essai

L'aide à la qualification professionnelle

Elle permet un accès plus facile aux contrats de qualification, sans contrainte d'âge, ni d'antériorité dans le chômage. Dans le cadre de ces nouveaux contrats de qualification « adulte », un employeur peut embaucher un demandeur d'emploi tout en assurant sa formation professionnelle, grâce à une prise en charge par l'Assédic des coûts de formation. Cette formation, assurée en alternance, permet au demandeur d'emploi d'acquérir une qualification reconnue.

C'est sur la base des « métiers en tension » et des perspectives de recrutement identifiées, que l'Assédic adapte son offre de formation à financer ou à développer en partenariat avec l'ANPE, qui connaît les métiers d'origine des demandeurs d'emploi ou ceux auxquels ils se destinent. Ce partenariat permet une rencontre plus efficace entre les attentes des entreprises et les aspirations des chômeurs.



Téléphones mobiles et risques d'accidents de la route (2^{ème} et dernière partie)

par Patrice WANDROL
DRE / Observatoire Régional de
la Sécurité Routière (ORSR)

Nous avons examiné dans le numéro 48 du Journal des Transports les risques de dégradation de la conduite liés à l'utilisation du téléphone portable, et nous allons voir maintenant si cela se traduit dans les accidents constatés et quelles idées reçues sont à combattre.

Accidents lors de l'utilisation d'un portable (Source : « Les risques de l'utilisation du téléphone mobile en conduisant » par Georges Pachiaudi, édité par l'INRETS)

Quantification des risques

Le graphique ci-dessous, réalisé d'après les résultats d'une étude américaine, permet de constater les risques de manœuvre dangereuse ou d'accidents liés à l'utilisation du portable simultanément à la conduite. Ainsi, par exemple, le risque est presque le triple (2,96) d'effectuer une sortie de route dans ce cas, et le double de rouler à une vitesse excessive (1,93).

Une autre étude, canadienne celle-ci, montre que le risque d'accident, tous types confondus, est multiplié par 1,4 chez les utilisateurs de mobiles, que l'on utilise un kit mains-libres ou non.

Existe-t-il des solutions techniques permettant l'utilisation du téléphone portable lors de la conduite ?

La conclusion des études et enquêtes évoquées plus haut est la même : téléphoner représente pour le conducteur une distraction, incompatible avec la conduite. Cependant, des moyens techniques ont été développés, qui sont supposés pallier ce problème.

Ainsi, **le kit mains-libres**. Certes, il permet de garder les deux mains sur le volant, rendant les manœuvres d'urgence plus aisées ; cependant, il n'améliore en rien la capacité de réaction constatée chez l'ensemble des utilisateurs du portable au volant. Il libère les mains, mais pas l'esprit...

La commande vocale évite à l'utilisateur tout détournement du regard vers son téléphone

ou toute manipulation, ne serait-ce que de prise de ligne. Mais là encore, cette technique n'empêche en rien l'effet distrayant de la conversation téléphonique.

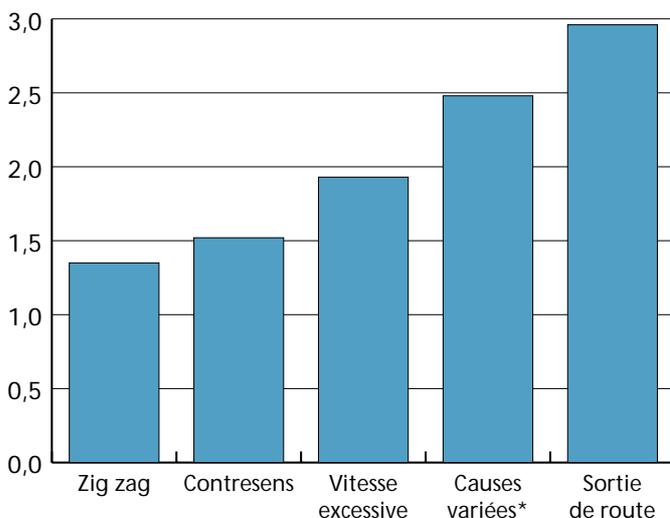
Idées reçues

Pourtant, malgré les conseils réitérés incitant à ne pas prendre la ligne lors de l'acte de conduite, 40% des français ont admis le faire, lors d'un sondage effectué en 2000. Divers arguments sont utilisés par ceux-ci :

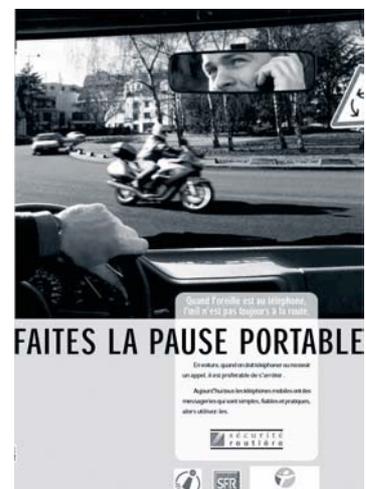
« *Je suis un bon conducteur et je reste vigilant* », autrement dit « *l'accident c'est pour les autres* »

« *Téléphoner en conduisant n'est pas plus dangereux que de parler avec un passager* » : et pourtant si, puisque le passager, généralement, s'arrêtera de parler si le conducteur est trop absorbé par la conduite, ce qui ne sera évidemment pas le cas de l'interlocuteur téléphonique.

« *J'ai besoin d'utiliser mon portable pour travailler et je passe beaucoup de temps en déplacements* » : il est pourtant plus judicieux de s'arrêter de temps en temps pour consulter sa messagerie et rappeler ses correspondants.



* causes variées : erreur de signalisation, non-respect des feux, changements de voies et dépassements non-signalés.



Le secteur Transport-Logistique fait salon le 11 avril 2003 à Aix-en-Provence

Par Béatrice CHAPUIS
ANPE de Gardanne

Fort du succès rencontré lors des précédentes éditions, l'ANPE de Gardanne et la Mission Locale du Pays d'Aix organisent le 4^{ème} Forum Transport-Logistique d'Aix-en-Provence le 11 avril prochain.

Cette année encore, une trentaine d'entreprises sont attendues. Elles vont pouvoir recruter des professionnels du secteur mais aussi faire partager leur passion à des jeunes et les convaincre de débiter leur carrière dans ce domaine.

Des organismes de formation spécialistes du secteur transport-logistique seront également représentés.

La journée sera ponctuée d'animations, notamment la mise à disposition d'un simulateur de conduite de poids lourd.

L'édition 2002 avait permis à 25 entreprises d'accueillir sur leurs stands plus de 400 visiteurs. De grands noms du secteur avaient répondu présents comme Easydis, Navarro mais aussi Décathlon et l'Armée de terre.

Ce forum est une belle occasion pour faire découvrir un secteur d'activités en développement, des entreprises et leurs nombreuses perspectives de recrutement.

Forum Transport-Logistique

11 avril 2003 de 10h à 15h

Parking Géant Casino

Centre Commercial Aix Ouest

Route de Berre - Aix-en-Provence

Contacts presse

ANPE de Gardanne - Béatrice Chapuis

Tél. : 04.42.65.42.40

Direction Régionale ANPE

Bernadette Patane

Tél. : 04.91.29.05.90

PROPELEC : les véhicules du futur seront propres

Par Marie-Noëlle DELATTE
Comité d'organisation PROPELEC.

Véhicules propres dans les transports urbains. C'est autour de ce thème que se réuniront, les 19 et 20 mars prochains au Centre des congrès d'Aix-en-Provence, plus de 400 congressistes (industriels, scientifiques, élus) dans le cadre du congrès scientifique PROPELEC.

Véritable pôle de rencontre national, cet événement réunira, sur une surface d'exposition intérieure de 600 m², mais aussi au centre-ville (le public pourra faire des essais gratuits), les plus grands acteurs du monde des transports ainsi que des start-up et des grandes écoles. Point commun : l'innovation. On y verra notamment le CybCab, mis au point par l'INRIA, petit véhicule entièrement automatisé, tout droit sorti d'une bande-dessinée ; le minibus « OREOS 22 » de Gépébus, présenté par EDF, silencieux, non polluant et adapté aux rues étroites ; le TWIL, le premier deux roues électrique homologué en France, doté d'un système de gestion d'énergie innovant et développé par ZYGO pve et l'EPMI (voir photo) ; le Segway, proposé par Keolis et Saft, un concentré de haute technologie ; A noter qu'une place importante sera réservée aux nouveaux systèmes de déplacements pour personnes à mobilité réduite.

Exemple : le Modul'Evasion, un véhicule électrique tout terrain pour personnes handicapées, présenté par RAVEL, DEIVA et la C.U. de Bordeaux. Un rendez-vous à ne pas manquer.

(Inscriptions : Sébastien Caudroy : 04 42 27 74 69 ; 04 42 27 15 89).

Site : www.propelec.multimania.com)

