

Le journal des transports

Jun 2005

éditorial

Le 10 mai dernier, s'est tenu à l'Hôtel de Région un colloque très attendu.

En effet, après plusieurs mois de discussion et de préparation, le Conseil Régional PACA et l'ORT sont parvenus à faire aboutir un projet commun de journée de réflexion consacrée à l'organisation de la mobilité en région.

Ce colloque qui a rassemblé en un seul lieu des représentants des services de l'Etat et des Autorités Organisatrices de Transport, des associations d'usagers et des opérateurs de transport, des chercheurs et des journalistes a permis un tour d'horizon exhaustif des principales questions qui agitent le monde des transports et des déplacements.

La qualité des intervenants, la richesse des échanges et la pertinence des enjeux et questions posés en séance expliquent le succès de cette journée dont les actes sont aujourd'hui très attendus.

Ce faisant, je remercie vivement toutes les personnes qui ont rendu possible l'organisation de ce colloque et notamment le Président du Conseil Régional PACA, M. Michel VAUZELLE, et le Président de l'ORT, M. Jean-Louis AMATO.

En tant que Président de la FNTV PACA et membre du Bureau de l'ORT, je tire pour terminer 2 enseignements majeurs des débats et discussions du 10 mai dernier:

Sur le fond,

face à la complexité et la prévisible explosion de la demande de déplacement, nous avons tous, opérateurs et Autorités Organisatrices conscience de la nécessité de regrouper nos forces et nos capacités d'organisation.

Sur la forme,

le colloque a démontré la capacité de l'ORT à prendre en charge et participer pleinement aux côtés de la Région à l'organisation d'un événement d'envergure nationale.

Aussi, compte-tenu de la richesse de la matière explorée et de la nécessité de relancer rapidement le débat sur l'organisation des transports et déplacements, j'invite l'ORT et la Région PACA à poursuivre en 2006 leur collaboration pour nous proposer une nouvelle journée de réflexion.

Jean-Pierre Brémond
Président de la FNTV PACA

Sommaire

P. 2/3 : POLITIQUE DES TRANSPORTS
■ Le conseilera la sécurité

P. 4/7 : AMÉNAGEMENT
■ Colloque – Organiser la mobilité en région

P. 8 : TRANSPORTS COMBINÉS
■ Première autoroute de la mer sur la façade Méditerranée : Toulon – Rome

P. 9 : FORMATION-EMPLOI
■ Aide de l'Etat au remplacement des salariés en formation

P. 10/11 : TRANSPORT DE MATÉRIAUX
■ L'Approvisionnement de proximité en Matériaux de Carrières

P. 12 : BREVES
■ Publication d'une plaquette de la DTT
■ Carnet
■ Le Tableau de Bord de l'AFT IFTIM
■ Note de lecture : Financement des infrastructures
■ ERRATUM

Le conseiller à la sécurité

Par Claude MARIN-LAMELLET,
DRE/RCT/Pôle d'Avignon

Références :

- Directive européenne n° 96/35/CE du Conseil du 06/06/1996
- Article 11 bis de l'arrêté consolidé résultant de la modifications de l'arrêté du 1^{er} juin 2001 par les arrêtés du 8 février 2002, 5 décembre 2002, 7 juillet 2003, 8 décembre 2003 et 20 décembre 2004.
- Chapitre 1.8 de l'ADR restructuré en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

■ Qui peut être conseiller ?

La fonction de conseiller peut être assurée :

- par le chef d'entreprise,
- par une personne qui exerce d'autres tâches dans l'entreprise
- ou par une personne n'appartenant pas à cette dernière, à condition que l'intéressé soit effectivement en mesure de remplir ses tâches de conseiller.

Le certificat de conseiller à la sécurité est personnel.

■ Qui en a besoin ?

La règle générale

Chap 1.8.3.1 de l'ADR, du RID et de l'ADNR

« Chaque entreprise dont l'activité comporte le transport de marchandises dangereuses par route, ou les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement liées à ces transports, désigne un ou plusieurs conseillers à la sécurité, nommés ci-après "conseillers", pour le transport de marchandises dangereuses, chargés d'aider à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités. »

Les cas d'exemptions

Art 11 bis, alinéa 1 de l'arrêté ADR, RID ou ADNR

" Art. 11 bis. - Le présent article a pour objet de compléter les dispositions du chapitre 1.8.3. 1. Exemptions

« Les entreprises exemptées de l'application du 1.8.3 dans le cadre du 1.8.3.2 sont celles dont les seules activités concernées figurent parmi les suivantes :

- transports de marchandises dangereuses exclus des prescriptions de la réglementation du transport des marchandises dangereuses applicables au mode terrestre considéré et opérations de chargement ou de déchargement liées à de tels transports ;
- transports de marchandises dangereuses en colis, en quantités inférieures, par

unité de transport routier, aux seuils définis au 1.1.3.6 de l'ADR et opérations de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses en colis en quantités inférieures, par opération, à ces seuils ;

- opérations d'emballages liées à des opérations de chargement en quantités inférieures aux seuils du 1.1.3.6 ;
- opérations de chargement de matières radioactives de faible activité spécifique en colis de type industriel dont les numéros ONU sont 2912, 3321 ou 3322, dans le cadre des opérations de collecte réalisées par l'Agence nationale des déchets radioactifs ;
- opérations de chargement et déchargement dans les établissements de santé de matières radioactives dont les numéros ONU sont 2915, 2916, 2917, 2919 ou 3332, dans le cadre des opérations de transport réalisées ou commissionnées par les fournisseurs qui disposent de leur propre conseiller à la sécurité pour la classe 7 des matières dangereuses ;
- opérations de chargement et déchargement liées à des transports de boissons alcoolisées (numéro ONU 3065) dans le cadre d'opérations de collecte saisonnières et limitées à une région de production ;
- opérations occasionnelles de chargement de colis, dans une unité de transport, si le nombre d'opérations réalisées par an n'est pas supérieur à 2 ;
- opérations de déchargement de marchandises dangereuses.

Toutefois les entreprises qui effectuent des opérations de déchargement dans des installations relevant des cas suivants ne peuvent pas bénéficier de cette exemption :

- installations soumises à autorisation dans le cadre de la législation des installations nucléaires de base ;
- installations soumises à autorisation dans le cadre de la législation des installations classées pour la protection de l'environ-

nement, dès lors que les marchandises déchargées sont mentionnées dans la désignation des activités soumises à autorisation de la rubrique correspondante de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. »

■ Les missions du conseiller

Chapitre 1.8.3.3 de l'ADR, du RID et de l'ADNR

Les missions du conseiller à la sécurité sont définies dans le chapitre 1.8.3.3 de l'ADR, du RID et de l'ADNR :

« Sous la responsabilité du chef d'entreprise, le conseiller a pour mission essentielle de rechercher tout moyen et de promouvoir toute action, dans les limites des activités concernées de l'entreprise, afin de faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans des conditions optimales de sécurité. Ses tâches, adaptées aux activités de l'entreprise, sont en particulier les suivantes : »

- examiner le respect des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses
- conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport de marchandises dangereuses
- assurer la rédaction d'un rapport annuel destiné à la direction de l'entreprise ou, le cas échéant, à une autorité publique locale, sur les activités de cette entreprise relatives au transport de marchandises dangereuses. Le rapport est conservé pendant 5 ans et mis à la disposition des autorités nationales, à leur demande;

Les tâches du conseiller comprennent, en outre, notamment l'examen des pratiques et procédures suivantes relatives aux activités concernées :

- les procédés visant au respect des prescriptions relatives à l'identification des marchandises dangereuses transportées;
- la pratique de l'entreprise concernant la prise en compte dans l'achat des moyens de transport de tout besoin particulier relatif aux marchandises dangereuses transportées;



- les procédés permettant de vérifier le matériel utilisé pour le transport des marchandises dangereuses ou pour les opérations de chargement ou de déchargement;
- le fait que les employés concernés de l'entreprise ont reçu une formation appropriée et que cette formation est inscrite sur leur dossier;
- la mise en oeuvre de procédures d'urgence appropriées aux accidents ou incidents éventuels pouvant porter atteinte à la sécurité pendant le transport de marchandises dangereuses ou pendant les opérations de chargement ou de déchargement;
- le recours à des analyses et, si nécessaire, la rédaction de rapports concernant les accidents, les incidents ou les infractions graves constatées au cours du transport de marchandises dangereuses, ou pendant les opérations de chargement ou de déchargement;
- la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves;
- la prise en compte des prescriptions législatives et des besoins particuliers relatifs au transport de marchandises dangereuses concernant le choix et l'utilisation de sous-traitants ou autres intervenants;
- la vérification que le personnel affecté au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises dispose de procédures d'exécution et de consignes détaillées;
- la mise en place d'actions pour la sensibilisation aux risques liés au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises;
- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer la présence, à bord des moyens de transport, des documents et des équipements de sécurité devant accompagner les transports, et la conformité de ces documents et de ces équipements avec la réglementation;
- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer le respect des prescriptions relatives aux opérations de chargement et de déchargement.

■ Les rapports

Le rapport annuel

Art 11 bis, alinéa 5 de l'arrêté ADR, RID ou ADN

« Le rapport annuel mentionné au 1.8.3.3 quantifie les activités de l'entreprise entrant dans le champ de compétence du conseiller et doit également comporter un résumé de ses actions conformément aux tâches reprises au 1.8.3.3 et des propositions faites pour

l'amélioration de la sécurité ainsi qu'un résumé des accidents survenus.

Lorsque le chef de l'entreprise a désigné plusieurs conseillers, il doit établir un rapport de synthèse pour l'ensemble de l'entreprise, comportant en annexe les rapports de ses différents conseillers.

Le rapport annuel doit être conservé par l'entreprise pendant cinq ans et être présenté à toute réquisition des agents de l'administration habilités à constater les infractions en matière de transport de marchandises dangereuses, à partir du 31 mars de l'année suivant celle concernée par le rapport. »

Le rapport d'accident

Art 11 bis, alinéa 4 de l'arrêté ADR, RID ou ADN

« Sont tenus à l'obligation de rapport d'accident prévu au 1.8.3.6, chacun pour ce qui le concerne, les conseillers des entreprises qui ont effectué les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de transport. **Le rapport doit être accompagné d'une analyse des causes et de recommandations écrites par le conseiller visant à éviter le renouvellement de tels accidents.** En cas de location de véhicule avec conducteur, le loueur et le locataire sont tous deux tenus de faire un rapport.

Lorsque l'accident a eu lieu durant le déchargement, le conseiller de l'entreprise qui a déchargé les marchandises est également tenu de rédiger un rapport.

Lorsque l'accident concerne des marchandises de la classe 7, les conseillers des entreprises impliquées dans les opérations d'emballage, de chargement, de remplissage ou de transport et, le cas échéant, de déchargement concourent chacun pour ce qui le concerne à la rédaction d'un rapport d'accident en commun.

Lorsque l'accident s'est produit sur le territoire national, et répond aux critères fixés au 1.8.5.3, les rapports correspondants sont transmis, par les chefs d'entreprise, au préfet du département - direction régionale de l'équipement - du lieu où est survenu l'accident, au ministère chargé des transports - mission des transports des marchandises dangereuses - ainsi qu'au ministère chargé de l'environnement (DGSNR) pour les accidents concernant la classe 7 des marchandises dangereuses, au plus tard deux mois après l'accident. Les rapports doivent être établis suivant la forme précisée au 1.8.5.4.

■ La déclaration du nom du conseiller

Art 11 bis, alinéa 3 de l'arrêté ADR, RID ou ADN

« Le chef de toute entreprise concernée doit indiquer l'identité de son conseiller, ou, le cas échéant, de ses conseillers suivant le modèle de déclaration type figurant en annexe D.9 (ou sur formulaire téléchargeable sur le site du Ministère des Transports), au préfet du département - direction régionale de l'équipement - où l'entreprise est domiciliée. Une copie du certificat du ou des conseillers est jointe à la déclaration.

Lorsque le conseiller est une personne extérieure à l'entreprise, il doit être joint à cette déclaration une attestation de celui-ci indiquant qu'il accepte cette mission.

Lorsqu'une entreprise désigne plusieurs conseillers, elle doit préciser le champ de compétence (géographique, thématique ou autre) de chacun d'eux.

Lorsque le conseiller n'est plus en mesure d'exercer ses fonctions, le chef de l'entreprise est tenu de désigner un nouveau conseiller, au plus tard dans le délai de deux mois. Le chef d'entreprise doit indiquer dans un délai de quinze jours ce changement au préfet du département - direction régionale de l'équipement - où l'entreprise est domiciliée. »

■ Le contrôle et les sanctions

Textes :

- Loi n° 42-263 du 05/02/1942
- Loi n° 75-1335 du 31/12/1975 relative à la constatation et à la répression en matières de transports publics et privés.
- Loi n° 2002-3 du 03/01/2003 modifiant la loi sur les infractions
- Décret n° 77-1331 du 30/11/1977 relatif à certaines infractions à la réglementation sur les transports de matières dangereuses.
- Arrêté « ADR » (tel que défini en références).
- Circulaire du 30/06/2001 du Ministère des Transports relative aux contrôles à effectuer concernant le CS.

Le législateur a élargi le champ de compétence du contrôleur en modifiant l'avant-dernier alinéa de l'article 3 de la Loi n° 75-1335 du 31/12/1975 (Loi n° 2002-3 du 03/01/2002 précitée) :

« Ces fonctionnaires et agents ont notamment accès aux lieux de chargement et de déchargement des véhicules et aux lieux d'emballage et de remplissage dans les entreprises soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité. Ils peuvent procéder à des contrôles, dans les entreprises, des registres et autres documents afférents au transport, au chargement, à l'emballage et au remplissage de matières dangereuses ».

Colloque – Organiser la mobilité en région

Par Louis COSTEPLANE,
Administrateur de l'ORT.

Le 10 mai 2005, le Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Observatoire Régional des Transports ont organisé un colloque sur le thème « Organiser la mobilité en région ». Le Conseil Régional recevait les participants dans son Salon d'honneur.

Si le fort développement de l'intercommunalité marque un contexte en principe favorable au développement des transports collectifs, les diverses interventions ainsi que les débats qui ont réuni une centaine d'acteurs régionaux, élus, professionnels du TRV, administrations et associations ont montré certes les avancées de l'intermodalité en région, mais aussi les principales difficultés qui en résultent.

M. Michel VAUZELLE, Président du Conseil Régional, a introduit la journée en mettant l'accent sur le rôle d'aménageur du territoire de la Région depuis 1972 et sur les nouvelles compétences, notamment celle d'Autorité Organisatrice des Transports régionaux pour les lignes routières et les dessertes ferroviaires régionales.



Après avoir dressé un bilan des réalisations du Conseil régional dans ces domaines, notamment le développement des services ferroviaire et routiers et de la tarification combinée, il a mis l'accent sur la nécessité, au-delà des compétences respectives des divers acteurs, de travailler ensemble pour assurer la cohérence des réseaux et surtout une plus grande complémentarité entre les modes afin de mettre en place une véritable intermodalité.

Il souligne la convergence nécessaire de la capacité d'expertise des AO et des transporteurs routiers et ferroviaires en ce qui concerne les questions fondamentales des pôles d'échange, de la tarification, de la billettique, dans le but de proposer aux

usagers de TC des formules innovantes, performantes et attractives pour une clientèle nouvelle à conquérir.

Monsieur Jean Louis AMATO, Président de l'ORT PACA, et Président de Conseil National Routier (CNR) présente rapidement l'observatoire, ses objectifs et ses membres, rappelle l'inscription de l'association au contrat de plan Etat-Région et l'engagement du Conseil Régional et la Direction Régionale de l'Équipement.



Il souligne qu'en organisant une manifestation d'ampleur nationale, l'ORT se situe bien dans le droit fil de la mission en mettant en relief les questions de transport de voyageurs et en jouant pleinement son rôle de concertation et d'écoute.

Le fait qu'Emmanuel PERREAU, urbaniste, entre dans le vif du sujet en traitant des « grand enjeux » et des grandes problématiques de la mobilité d'aujourd'hui revêt tout son sens au thème du colloque.

Un urbaniste ne pouvait en effet que mettre en évidence l'interaction entre urbanisation et mobilité, montrant ainsi le développement des villes jusqu'à la métropolisation, le gaspillage de l'espace, les coûts environnementaux, l'usage devenu systématique de la voiture particulière, il se pose la question de la décomposition et de la recomposition de la ville, envisageant les rôles des divers acteurs : propriétaires fonciers, institutions, ménages et entreprises. Le pas est vite franchi d'une analyse de la société et des dysfonc-

tionnements occasionnés par l'allongement des distances quotidiennes. Il pose aussi la question environnementale. Il termine par un ensemble de propositions/ questions qui convergent vers l'idée d'un urbanisme fait pour les hommes, seule garantie d'une vie sociale et culturelle dynamique ; une ville du futur qui doit devenir un « espace naturel ».

Michel COUARTOU, l'animateur, confie ensuite à Jacques LESNE, Directeur du Bureau des Transports de personnes à la Direction des Transports Terrestres la tâche ardue et nécessaire de rappeler le cadre législatif et réglementaire qui permet d'organiser ou de tenter d'organiser cette mobilité. Ce dernier procède à une analyse rapide des textes qui dessinent le droit des transports et de la mobilité.

Depuis la LOTI et ses modifications successives, une somme importante de lois est venue accompagner et encadrer cette mobilité et les problèmes qu'elle pose.

Il évoque aussi les conséquences, compétences, les engagements financiers, les obstacles et les limites de la démarches, toujours sur le plan juridique et réglementaire.

La richesse de la succession des interventions réside également dans le fait de dresser un panorama institutionnel et un inventaire des autorités organisatrices de transport. C'est à cet exercice que s'est livrée Madame Chantal DUCHENE. Partant du principe du droit du transport pour tous édicté par la loi d'Orientation du Transport Intérieurs (LOTI de 1982) qui réaffirme la mission de service public des transports et organise la répartition des compétences entre les différents niveaux institutionnels, la Directrice générale du GART en vient au constat d'un nécessaire besoin de coopération entre autorités organisatrices. Les A.O doivent en effet chercher à tisser entre elles des liens de plus en plus étroits, afin d'optimiser l'intégration de liens réseaux et la complémentarité de leurs services.



Cette coopération est un préalable indispensable à toute mise en œuvre effective de l'intermodalité. Elle se matérialise à travers des institutions innovantes menées sur le terrain par la mise en œuvre d'accords de coopération bilatéraux portant sur des mesures tarifaires ou des projets billettiques.

D'autres structures plus élaborées apparaissent sous forme de syndicats mixtes qui associent de façon volontaire les A.O au sens d'une structure qui complète l'action en termes de coordination des services, d'informations à l'utilisateur, de coopération tarifaire. Les exemples commencent à être significatifs mais il est nécessaire encore de lever les freins qui peuvent exister en la matière : lourdeur institutionnelle, contextes politiques difficiles, compétences transférées en bloc, financement par le versement transport additionnel.

Mais l'action peut déjà se mener par le rappel de grands principes d'ordre général dont l'application facilitera déjà les choses : respect du principe de libre administration des collectivités locales qui entraîne une démarche basée sur leur volontariat ; respect du principe d'interdiction de tutelle d'une collectivité sur une autre qui garantit à chaque collectivité sa souveraineté dans le cadre de son champ territorial de compétence.

En toute occurrence un schéma unique de coordination sur l'ensemble du territoire semble illusoire.

Christian LEBONDIDIER, Chef du groupe planification et maîtrise des déplacements au CERTU envisage la coopération intercommunale comme une solution qui permet aux communes qui se regroupent de gérer en commun des services qu'elles ne pourraient pas assumer ou qu'elles assumeraient moins bien si elles agissaient seules. Le transport collectif est un domaine privilégié des efforts des nouvelles structures intercommunales nouvellement créées par la loi

Il procède ensuite à un panorama des outils de planification à différentes échelles territoriales : agglomérations (SCOT, PDU, PLU) ;

grands territoires : Schéma départemental des transports collectifs ; schéma régional des infrastructures et des transports dans les régions (SRIT) et schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) ; Plan régional de la Qualité de l'Air ; au niveau national, la politique nationale des transports et les Directives territoriales d'Aménagement (DTA ; au niveau européen, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC).



Il se livre ensuite, pour concrétiser son propos, à un examen comparatif dynamique de l'application de la loi SRU selon les différentes échelles territoriales sur la question des transports collectifs.

Il présente également un document mis au point par le CERTU : « *Intermodalité et transports collectifs urbains : 74 questions-réponses pour organiser son réseau de transport* »

Après le déjeuner pris sur place et offert par le Conseil régional, la deuxième partie de la journée est consacrée aux projets et aux réalisations concrètes menées en partenariat dans la région entre les acteurs et où de nombreuses questions s'imposent tant par leur diversité que par leur complexité.

Monsieur Bertrand WOLKOWITSCH, Directeur des Transports et des Grands Equipements au Conseil régional, sans en diminuer les difficultés, se félicite de la bonne coopération entre les collectivités de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour développer les transports collectifs et illustre cette satisfaction par la présentation de 7 opérations engagées dans ce sens.



Celle-ci se manifeste notamment dans les Alpes-Maritimes par la conjonction des différentes facettes des collectivités qui leur ont permis un effort de volonté de coopération entre le CG 06, l'AOTU, RFF et la SNCF. Ces efforts ont porté non seulement sur la réouverture de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse grâce au CPER mais aussi sur un aménagement tarifaire entre services TER et transports urbains, l'aménagement des gares et de leurs accès, ainsi que sur le projet du Conseil général des Alpes-Maritimes et de la CANCA dans l'intégration des mobilités inter et intra-urbaines, chaque collectivité restant maître du jeu dans sa compétence propre.

Autre aspect de la diversité des situations et des questions est la ligne Avignon-Digne-Bains qui pose la question d'une réorganisation optimisée de multiples services dont chacun devrait répondre à une mission distincte.

Pour la création d'un pôle d'échange à Vitrolles, même si le site est retenu dans le sens d'une intermodalité maximale entre urbain, interurbain, fonction parking et desserte d'un site industriel important, la question est la préservation du foncier.

Dans les Bouches-du-Rhône, le doublement de la ligne Aix-Marseille interviendra fin 2008 tandis que la 3^{ème} voie entre Marseille et Toulon sera réalisée fin 2011 ; là aussi le partenariat se traduit dans les aménagements de gares et de pôles d'échanges à Marseille et Toulon avec des échanges possibles entre modes.

Mais c'est un puzzle dans la réalisation d'un réseau structuré régional qui dépasse la seule problématique des transports entre deux agglomérations.

Dans les Alpes, le travail porte essentiellement sur l'information des usagers et l'amélioration de la complémentarité des correspondances entre transports ferroviaire et routier.

Tous ces projets en cours de réalisation à des stades divers sont le reflet d'un cheminement qui, pour aussi difficile qu'il soit à mener dans la complexité des réglementations et la mise en place de la coopération, montre un progrès certain et résolu vers l'intermodalité.

A la suite de ces exemples concrets d'où ressort en particulier la question de la complémentarité entre les modes de transports, une table ronde réunissant MM. Serge Nossovitch Secrétaire Général de la FNTV, Jean-Pierre Brémond, Président de la FNTV PACA, Thierry Soupault, Délégué Général de l'UTP et Pierre Saracino, Directeur Régional du TER à la SNCF va tenter d'expliquer et de cerner les points faibles et les points forts des pratiques actuelles.



Il ressort en substance de cet échange les remarques suivantes :

Il est dommage que l'échelle européenne en matière de transports de voyageurs n'ait pas été prise en compte depuis le matin, elle s'avère pourtant indispensable si l'on considère que la bataille se livre aujourd'hui sur le terrain de l'attractivité de certains espaces régionaux où la mobilité est un facteur essentiel.



On note d'autre part l'éparpillement des interlocuteurs dans les AOT et les collectivités locales ce qui ralentit la mise en place de l'intermodalité ; en effet, on a peu avancé sur l'intermodalité depuis 25 ans, pourtant tous les outils législatifs et réglementaires existent, la technologie ne pose pas de problème majeur, mais c'est la volonté politique recentrée sur cette intermodalité qui manque, sans laquelle rien ne peut se faire en la matière.

Par ailleurs, l'intermodalité devrait être naturelle et non rester à l'état de concept. Ce sont bien les AO qui ont les cartes en mains, mais si les opérateurs connaissent très bien le terrain et ont une grande expérience concrète par leur connaissance des bassins de vie et d'emplois, ils méritent davantage la confiance des AO.

La réussite de l'intermodalité passe par l'optimisation des moyens dans les cahiers des charges des AO, c'est à dire la conjugaison de trois axes fondamentaux et complémentaires que sont le développement de l'information de l'utilisateur, notamment sur les correspondances, la mise en place d'une politique d'unité tarifaire qui est stratégique et engage des choix sur une longue période et la création de pôles d'échanges. Cela nécessite bien entendu des moyens à la mesure de la volonté.

Il ne doit pas y avoir de concurrence entre les modes ; une clé pour réussir l'intermodalité est la non prépondérance d'un mode sur une autre. Il faut des expériences pilotes sur des troncs communs et des efforts conjoints sur le matériel ferroviaire comme routier et il faut développer la connaissance de la clientèle de ses attentes.

De même il faut dépasser les clivages politiques ou administratifs tels que les Périmètres de transports urbains (PTU) ; on pourrait envisager dans certains cas des AOT de second rang, à vocation plus locale.

Il y a quand même des acquis positifs dans la région avec, comme on l'a vu plus haut de bons exemples de coopération entre collectivités pour développer les TC ; chez les opérateurs également.

On a vu qu'un des outils essentiels d'une intermodalité réussie était l'organisation des pôles d'échanges et de l'information des usagers.

Pour illustrer ce volet important, deux outils sont présentés, CIAO, Central d'Information et d'Aide à l'Orientement qui est le nouveau service téléphonique des gares routières d'Aix en Provence qui centralise depuis le 25 octobre 2004 les appels des usagers en recherche d'information, et Le Pilote, « le portail des déplacements dans les Bouches du Rhône » qui regroupe les informations relatives aux principaux acteurs des transports publics et de la circulation.

Monsieur Hubert PEIGNE, en manière de synthèse et pour compléter les propos de la journée par ses propres réflexions sur ce sujet sur lequel il a produit un rapport dans le cadre de ses missions au sein du Conseil Général des Ponts et Chaussées, développe en quelques points forts la question de la coordination des politiques de déplacement à l'échelle régionale.



Il y a d'un côté le développement exponentiel de la voiture particulière qu'on ne peut éviter, et qu'il ne faut ni diaboliser ni encourager parce qu'elle a aussi ses captifs.

Et d'un autre côté la vie quotidienne des gens qui est peu prise en compte, notamment pour ce qui concerne les franges les plus vulnérables de la société, c'est à dire les jeunes, les plus âgés, ceux qui le deviendront, les handicapés, les chômeurs... car c'est bien le traitement des plus vulnérables qui caractérise une société. Il faudrait s'inspirer d'exemple d'autres pays comme les Pays-Bas où l'on prend en compte en premier la vie quotidienne.

Tout se passe en fin de compte aux niveaux décisionnels. On est en face de contradictions majeures dès lors que l'on intègre peu les déplacements et toutes les variétés de transport dans les aménagements ou les projets d'urbanisme.

Un exemple caractéristique est celui du mitage foncier dans lequel les zones d'activités labellisées Haute Qualité Environnementale ont des exigences importantes pour l'environnement mais se traduit par une faible densité, localisées à la campagne, loin pour un temps des agglomérations et qui nécessitent l'usage unique de la voiture particulière, la desserte en transports collectifs n'existant pas.

Donc cela induit un coût social important.

Ainsi la pratique s'éloigne en fait des schémas de planification de type SCOT.

Mais les périmètres administratifs ne seront jamais exactement tels qu'ils devraient être ou tels que l'on voudrait qu'ils soient.

On peut donc s'interroger sur les rôles respectifs de l'Etat et des Collectivités sur ce point. Il est cependant urgent d'instaurer une prise en compte sérieuse du nécessaire coordination entre les problématiques urbaines, logement, déplacements, et transport collectifs (mais aussi les modes « doux » Car le déficit n'est pas dans le domaine des transports mais bien dans celui de l'urbanisme.

L'articulation des PDU et des SCOT ne doit pas être du domaine de l'incantation.

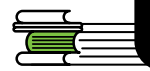
Un récent rapport au CGPC formule donc deux propositions principales :

- une obligation de rencontre entre acteurs du transport et de l'urbanisme.
- La proposition de carottes financières placées judicieusement

Monsieur Gérard PIEL, Vice-président du Conseil régional assure la clôture de la journée en se félicitant de l'initiative commune de ce colloque prise dans le cadre de l'ORT. Il réaffirme la nécessité constante pour le transport collectif de gagner du terrain sur le développement de la voiture particulière

L'intermodalité passe obligatoirement par une coopération volontaire des acteurs, par un recentrage commun des besoins et des solutions adaptées, en évitant l'éparpillement des compétences encore trop fréquentes sur le territoire régional, et dont en fin de compte l'utilisateur, la plupart du temps étranger à ces questions subit le poids des dysfonctionnements.

Coopérer ne signifie pas se fondre dans un moule unique mais que, tout en gardant son identité à travers les groupements adoptés, la collectivité locale puisse réserver une unicité de lisibilité du transport pour l'utilisateur .



La dimension de l'aménagement, du développement urbain de l'habitat et du logement doit être davantage prise en compte car c'est elle qui détermine les déplacements et donc l'organisation des transports.



La Région avec ses partenaires a déjà mis en place des opérations de billettique intermodale au niveau de quelques agglomérations, mais il faut poursuivre cet effort encore trop expérimental et l'étendre à l'ensemble des villes desservies par les TER.

C'est à cette condition que l'on pourra développer vraiment une offre d'intermodalité attractive pour l'utilisateur en offrant une alternative sérieuse à la voiture particulière.

Ce travail demande des efforts importants qui doivent être poussés dans le strict respect des compétences de chacun, évitant la multiplication de structures nouvelles chaque fois que cela n'est pas indispensable, mais au contraire optimiser le travail en commun.

Il est indispensable pour la région que la politique mise en place soit visible et lisible par tous ; ainsi, une politique tarifaire ou d'information se doit d'être comprise par l'utilisateur de la même manière de Menton à Bollène et de Marseille à Briançon.

C'est dans ce sens que le Conseil régional invite ses partenaires à travailler.

Le lecteur pourra trouver l'ensemble des interventions développées, avec leurs illustrations sur le site internet de l'ORT : www.ort-paca.fr

Bibliographie sommaire sur le sujet :

- **Intercommunalités et transports collectifs urbains** ; le cadre juridique depuis la loi du 12 juillet 1999
74 « questions-réponses » pour organiser son réseau de transports. CERTU, Les Outils, mai 2005 – plaquette 4 pages avec un CD-ROM.
- **Quelles relations entre exploitants et élus pour un transport public plus efficace ?** Transport public, n°1043, janvier 2005, pp.18- 24.
- **Evaluation de la politique de l'Etat en faveur des transports collectifs urbains de province.** Hubert PEIGNE et Gérard SYLVESTRE, Conseil Général des Ponts et Chaussées – Les Rapports, Mars 2004. (téléchargeable)
- **L'intermodalité dans les transports de voyageurs en Provence-Alpes-Côte d'Azur.** Rapport du Conseil Economique et Social Régional – Assemblée plénière du 20 septembre 2004. (téléchargeable)



Première autoroute de la mer sur la façade Méditerranéenne : Toulon – Rome

Par Hervé DITCHI, DDE du Var,
Chargé de mission à l'Arrondissement
de Toulon .

■ Historique

A partir de la fin de l'année 1993, GEFCO, filiale logistique et transports de PSA a développé un premier trafic de véhicules neufs vers la Turquie, Chypre et la Mer Noire. Il a mis en place une chaîne logistique capable de reprendre les voitures depuis les usines françaises par fer puis d'assurer la traction depuis la gare de triage de la Seyne-sur-Mer jusqu'au port de commerce de Brégaillon pour enfin les embarquer dans un navire roll on roll off. La mise en place de cette « supply chain » a été éprouvée puisque près de 28 000 voitures neuves ont quitté le port de Toulon en 2004.

■ Démarrage de l'autoroute de la mer

A partir du 28 janvier 2005, les flux vers la Turquie ont été basculés vers le port de Fos et ils ont été substitués par des flux à destination de l'Italie. En effet, la refonte du schéma de distribution de l'Italie a permis

d'identifier trois zones de chalandises (Nord, Sud et Centre) au lieu de deux zones auparavant. Dans cette logique, un appel d'offres a été lancé par GEFCO auprès des armateurs. Un « joint venture » liant Louis Dreyfus et Grimaldi a été monté pour répondre à ce trafic : GLD Lines. Le navire choisi MS Eurostar Valencia est un ferry dont les caractéristiques permettent l'emport de 150 voitures et 150 remorques. Il assure la traversée en 14 heures à raison de trois rotations par semaine.

La ligne a été inaugurée le 8 avril 2005 en présence de M. BARROT, vice président de la commission européenne en charge de transports, de M. GOULARD, secrétaire d'Etat aux transports, de M. DEFLINE, PDG de GEFCO (client n°1), de MM. GRIMALDI et DREYFUS. Répondant ainsi aux préconisations du livre Blanc sur les transports de l'union européenne et au récent rapport du sénateur Richemont, cette offre permet une

alternative au tout routier. GLD Lines a ainsi obtenue une aide au démarrage de l'Etat français de 1 million d'euros et a sollicité une aide européenne au titre du programme Marco Polo.

■ Les premiers résultats

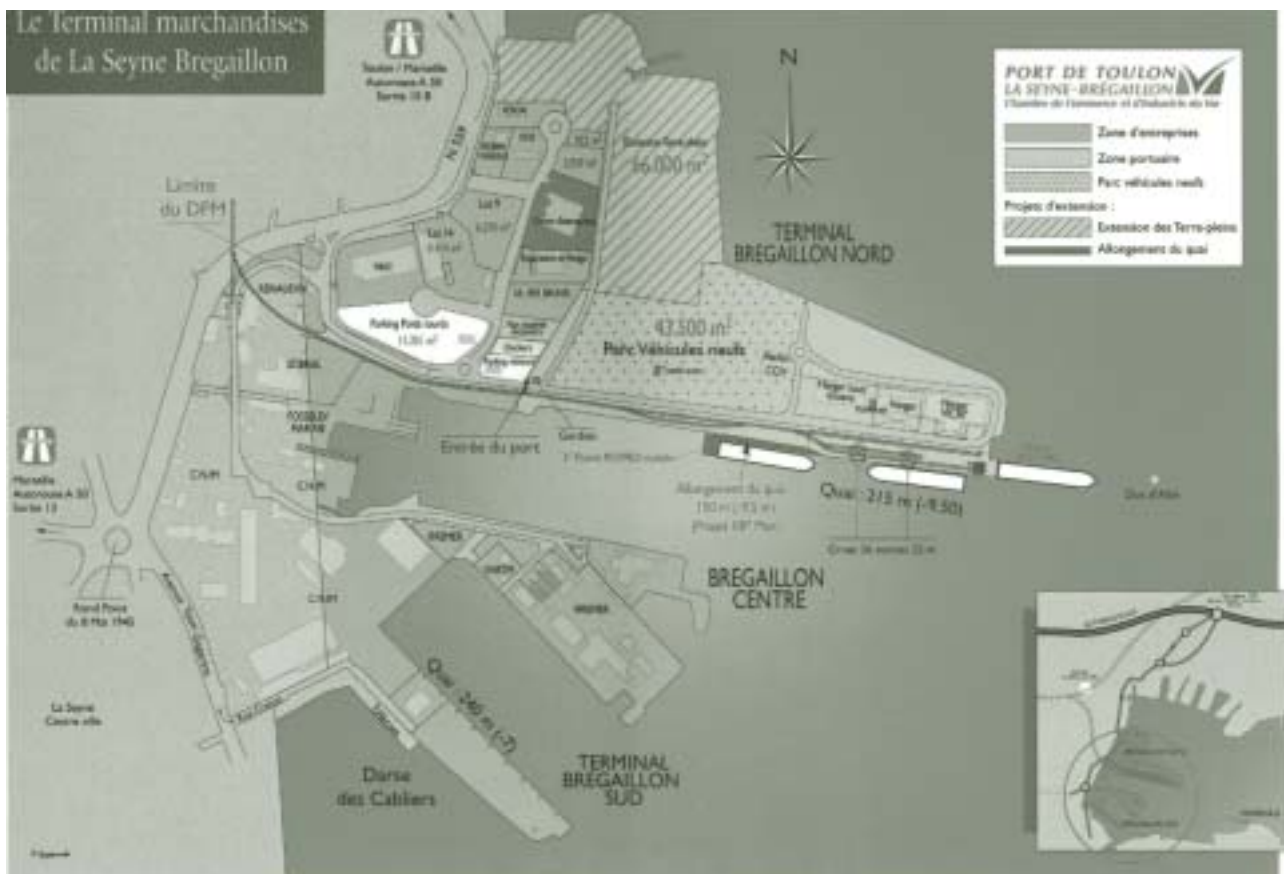
Environ 50 camions empruntent cette ligne aujourd'hui ainsi que 150 voitures neuves dans le sens Toulon-Rome. Une autorisation d'accès pour les 44 tonnes a été accordée dans un rayon de 250 kms autour du port de Brégaillon afin de favoriser le report modal. Un nouveau « scheduling » sera mis en place à partir du 12 juin : départs de Toulon les mardi et jeudi à 21 h, samedi à 18 h / arrivées à Civitavecchia les mercredi et vendredi à 11h30, dimanche à 7h30.

■ En savoir plus sur les horaires, les prix etc.

www.grimaldi-ferries.com

www.gefco.fr

www.mer.equipement.gouv.fr





Aide de l'Etat au remplacement des salariés en formation

Par Camille de VARGAS
Délégué Régional AFT-
IFTIM

Références :

Loi du 4 Mai 2004 relative à la Formation Professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social,
Décret 2004-1094 du 15 octobre 2004,
Circulaire DGEFP – n°2004/035 du 17 décembre 2004

■ Principe :

Le dispositif a pour objet de faciliter le départ en formation des salariés des entreprises de moins de 50 salariés et de contribuer ainsi à une gestion active de l'emploi et des compétences.

Il prévoit une aide au remplacement des salariés partant en formation sous forme de remboursement à l'employeur d'une partie du salaire versé au remplaçant.

■ Champ d'Application :

Sont concernés, les entreprises de moins de 50 salariés.

C'est la taille de l'entreprise qui est prise en compte et non celle de l'établissement.

Ainsi, une entreprise dont le nombre de salariés de l'ensemble des établissements est supérieur à 49, n'est pas éligible.

Salariés en formation :

- Tous salariés en formation embauchés en CDI ou CDD, sauf les salariés en contrat d'apprentissage, de professionnalisation, les salariés en CIF et les intérimaires.
- Le décret n'impose aucune condition de durée minimale aux formations.
Exemple : le remplacement d'un conducteur en recyclage de MD de 2 jours est possible
- La formation doit être dispensée pendant le temps de travail
- La formation doit être réalisée par un organisme de formation extérieur à l'entreprise

Salarié remplaçant :

Il peut remplacer un ou plusieurs salariés partis en formation en même temps ou tour à tour,
Il doit être extérieur à l'entreprise et recruté

- sous contrat de travail « non aidé »
- ou auprès d'une entreprise de travail temporaire ou d'un groupement d'employeurs.

Le remplaçant doit occuper un poste correspondant aux activités du salarié en formation.

La durée totale du remplacement prise en compte est au plus égale à la durée de la formation durant le temps de travail du ou des salariés remplacés.

■ Procédure :

Une Convention de remplacement de chaque salarié formé est conclue entre l'employeur et la DDTEFP.

- Le formulaire CERFA N° 12479*01, est téléchargeable sur le site internet du Ministère du Travail.
Cet imprimé, rempli par l'entreprise, doit être adressé à la DDTEFP, au plus tard 1 mois après l'embauche ou la mise à disposition du remplacement.
- La DDTEFP vérifie à la conformité du remplacement et peut prendre l'avis de l'Inspecteur du Travail
- La DDTEFP renvoie la Convention à l'entreprise sous deux semaines.
- Les représentants du personnel sont informés de ces Conventions.

■ Montant de l'aide :

- L'aide est égale au nombre d'heures de remplacement (limité au nombre d'heures en formation) x 50% du taux horaire du SMIC, soit 3,8 euros pour un taux horaire du SMIC brut de 7,61 euros au 1^{er} juillet 2004.
- L'aide est calculée pour une durée maximale d'un an.

■ Versement de l'aide :

Pour une formation égale ou inférieure à 152 heures, le versement s'effectue en une fois à la fin du remplacement.

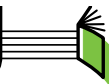
Pour une formation supérieure à 152 heures, le versement se fera par tranches de 152 heures au minimum.

■ Rupture de contrat :

L'entreprise doit signaler à la DDTEFP la rupture de contrat du remplaçant et toute interruption de formation du salarié en stage.

En cas de rupture de contrat du fait de :

- l'employeur : l'aide de l'Etat n'est pas due et les acomptes reçus devront être reversés.
- Du remplaçant, ou en cas de faute grave qu'il aurait commise, l'aide de l'Etat est calculée au prorata du temps de travail réalisé.



L'Approvisionnement de proximité en Matériaux de Carrières

Par Paul Marteau,
Secrétaire Général UNICEM PACA

C'est dans le cadre des réunions thématiques de l'ORT que notre partenaire l'UNICEM PACAC, en la personne de son Président, M. Bernard SOULAS a exposé en détail les questions soulevées par l'approvisionnement de proximité en matériaux de carrières.

■ Quelques chiffres :

La production :

400 millions de tonnes sont produites par ou pour les besoins de la construction. Les matériaux des Carrières représentent 95% des enrobés et 85% du béton.

En PACA, les besoins en granulats pour le BTP représentent 27 MT/an.

Les autres usages, acier, papier, verre, chaux et ciments représentent 8MT/an.

Soit au total 35 MT/an .

Ces derniers représentent la moitié des 70 MT/an de matériaux de construction tous produits transportés à l'intérieur de la région sur un total de 110 millions de tonnes, soit 60% de l'ensemble des flux intra - régionaux.

Les producteurs :

Ces besoins sont satisfaits essentiellement par les carrières dont le nombre s'élève à 142 pour les granulats et à 20 pour les autres matériaux de carrières.

L'activité « carrière » est considérée comme une industrie lourde qui produit des matériaux élaborés mais dont la valeur ajoutée est faible et reste par là même très sensible aux variations des coûts de transport.

■ Problématique :

La problématique porte globalement sur deux questions :

- L'accès à la ressource.
- L'approvisionnement.

Les problèmes d'accès à la ressource et de l'approvisionnement local ont fait l'objet de plusieurs débats depuis 2000.

La pérennité de l'approvisionnement local dépend de trois facteurs essentiels :

- L'acceptabilité environnementale et social des sites.
- La qualité de leur remise en état.
- La possibilité d'extension en durée et en superficie des sites existants ou d'ouverture de nouveaux sites de proximité.

Les autorisations sont délivrées après consultation des services administratifs et du public, elles sont ensuite formalisées par arrêté préfectoral pour une durée limitée de 30 ans maximum, et 15 ans en moyenne. Chaque demande de renouvellement d'autorisation remet en cause leur existence.

Les réglementations environnementales et d'urbanisme ont accru cette difficulté : loi Littoral, Parcs Naturels, Natura 2000, PLU...

Dans ce contexte de difficultés croissantes d'accès à la ressource, la profession et la DRIRE ont lancé une étude test sur la bassin d'Aix-Marseille pour connaître les gisements de matériaux encore accessibles, une fois examinés toutes les contraintes.

Ces résultats montrent que :

- Les gisements de qualité sont très réduits.
- Il reste quelques gisements de qualité incertaine.

L'exemple de la zone de Marseille est significatif :

Actuellement, l'exploitation est assurée par 15 unités dont 5 produisent 1 million de tonnes. La consommation courante est de 6 MT.



En 2010, si les autorisations actuelles ne sont pas renouvelées, on ne prévoit plus que 8 sites en activité pour une production globale de 3,3 millions de tonnes, soit une baisse de production 3 millions de tonnes.

■ L'approvisionnement :

Cette rupture dans la production pose la question de l'approvisionnement qui, comme on l'a vu plus haut, concerne essentiellement le transport routier.

La distance moyenne de transports par grandes zones de consommation de matériaux de carrières est actuellement de 10 km minimum à 25 km maximum.

La rupture entraîne au niveau du transport des conséquences non négligeables : tant au niveau économique que sur un plan environnemental/

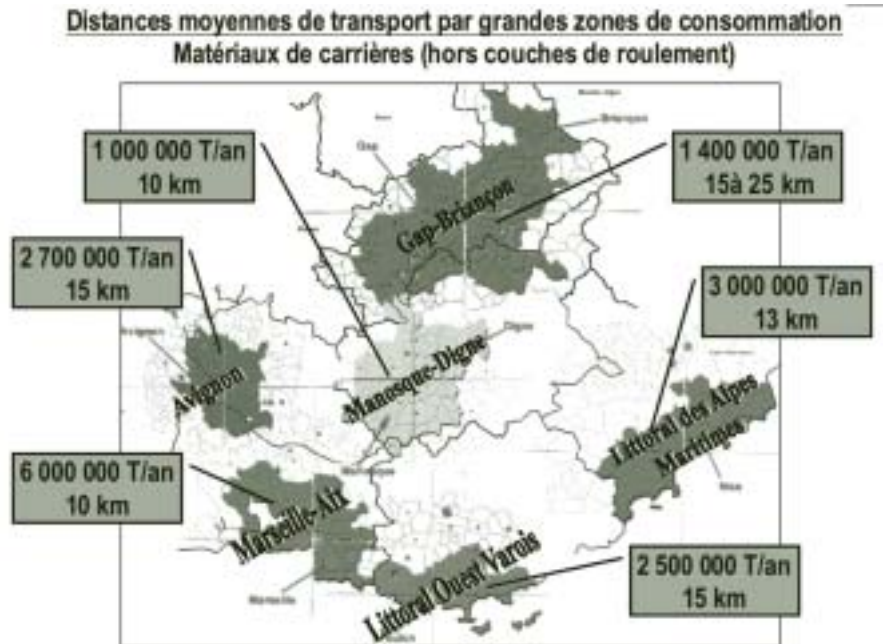
- augmentation des coûts selon la distance.
- augmentation du trafic poids-lourds (environ 50%).
- augmentation du taux de pollution.
- augmentation de la dépense d'entretien du réseau routier (environ 65 M€ /an **pour l'ensemble de la région**).
- augmentation du prix des granulats. Celui-ci double tous les 30 km.

Dans un contexte d'augmentation générale des coûts, une telle situation risque de se répercuter sur l'ensemble du secteur.

La profession a donc alerté les administrations concernées par ces problèmes afin qu'une concertation constructive débute dans les meilleurs délais.

A partir de l'exposé de ces données de cadrage, un débat s'est instauré dans la salle dont vous pourrez trouver les principaux points ainsi que le diaporama sur le site de l'ORT :

www.ort-paca.fr





Publication d'une plaquette de la DTT :

Transports routiers de marchandises : comment répercuter les variations du prix du gazole. Guide pratique.

Ce document intéressant publié en février 2005, après un aperçu nécessaire du cadre réglementaire propose des éléments de méthode avec des formules de calcul, les indices appropriés et leur application ; ensuite le document approfondit la notion de contractualisation, la facturation et les cas litigieux.

De nombreux sites internet sont indiqués en appui : minefi, cnr, insee.

Carnet :

Jean-Louis SAMUEL qui a durant ces dernières années alimenté fidèlement la rubrique « Politique des transports » du Journal des Transports a pris sa retraite. Nous le remercions pour toutes ses contributions et sa disponibilité et lui souhaitons une bonne retraite.

Le Tableau de Bord de l'AFT IFTIM

pour PACA est arrivé : voir sur le site internet de l'ORT : www.ort-paca.fr

Note de lecture :

Financement des infrastructures : les CCI du Sud-Est interpellent l'Etat....

La France doit investir davantage dans les infrastructures de transport que les 13,3 milliards d'euros dépensés en 2003 toutes collectivités publiques confondues. Par ailleurs, ce montant, bien qu'en hausse de 11 %, fait suite à plusieurs années de stagnation. Il s'agit de conclusions tirées d'un document très nourri de 117 pages présenté hier par l'Office Interconsulaire des Transports et des Communications (OITC) du Sud-Est.

Evoquant le problème du financement des infrastructures, les auteurs de l'ouvrage s'appuient sur les comptes 2004 de la nation pour affirmer que les prélèvements fiscaux sur ce secteur seraient suffisants « s'ils n'étaient pas détournés » au profit du budget général du pays. (Les Echos, 12/04/05). Le document sera en ligne prochainement :

<http://www.rhone-alpes.cci.fr/competences/amenager/livre/index.php>

Selon l'OITC, l'Agence de financement des infrastructures de transport, créée en janvier 2005 et majoritairement alimentée par des prélèvements sur les sociétés d'autoroutes, ne règle en rien le montage de nombreux projets.

Contact réseau consulaire :

Christophe GLORIAN
CRCI PACA-Corse
8 rue Neuve Saint-Martin - BP 1880
13222 MARSEILLE cedex 1
04 91 14 42 47
www.pacac.cci.fr

ERRATUM :

Dans le numéro 56 du Journal des Transports, une erreur est intervenue au niveau de la fiche technique dans le libellé de l'adresse de l'AFT à Toulon : au lieu de lire « FNTR-Maison du Transporteur », il faut lire : " AFT-Maison du Transporteur "



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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