

# Le journal des transports

Mars 2005



## Sommaire

### P. 2/4 : POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Le décret du 8 novembre 2004
- Réforme des règles de la négociation collective

### P. 5/6 : FORMATION-EMPLOI

- Accord national relatif à la Formation Professionnelle et à l'Emploi
- L'armée professionnelle : un vivier de conducteurs pour les entreprises

### P. 7/9 : MODE MARITIME

- Les grands axes du Plan d'Entreprise 2004-2009 du Port Autonome de Marseille

### P. 10/11 : AMÉNAGEMENT ET TRANSPORTS

- La mobilité en PACA

### P. 12 : BREVES

- Synthèses
- Ouverture d'une autoroute maritime entre PACA et l'Italie
- La nouvelle Commission des Sanctions administratives

## éditorial

Quand une Région compte six départements et des territoires aussi contrastés que les grandes agglomérations de son littoral, les arrière pays, les zones de montagne, le rôle des transports et l'organisation des déplacements sont d'une importance vitale pour irriguer, permettre les échanges, base du développement économique, social, culturel, vecteur indispensable pour construire un sentiment d'appartenance et d'identité.

C'est pourquoi la majorité à laquelle j'appartiens a choisi de consacrer à la mobilité des personnes et des biens le plus fort budget de la Région après celui de la formation.

Un effort recentré au premier chef sur les compétences décentralisées de la Région, Autorité Organisatrice du transport ferroviaire et routier dont le rôle dépasse très largement la seule vocation régionale : L'élaboration des nombreux Plans de Déplacements Urbains qui ont désigné le transport ferroviaire comme l'élément déterminant, en complémentarité du développement des transports en commun urbains, pour bâtir une mobilité péri urbaine et même urbaine, alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle.

Les PDU, ces exercices de planification des déplacements, institués par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain venant renforcer les préconisations de la Loi sur l'Air, ont éclairé les autorités organisatrices qui en étaient chargées et leurs partenaires sur l'importance d'une échelle pertinente géographique de référence qui permette de comprendre les flux de mobilité, les attractions entre territoires, bien au-delà de leur périmètre administratif de référence.

La Région qui a aidé à l'élaboration des PDU dans une perspective de développement durable au travers de son Accord cadre avec l'Etat et l'ADEME, a souhaité, dans le droit fil de sa mission d'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire, réfléchir avec ses partenaires, collectivités locales, opérateurs régionaux de transport, transporteurs et chargeurs de marchandises, aux conditions et aux outils d'une cohérence et d'une répartition équilibrée des moyens de déplacements en Provence-Alpes-Côte d'Azur, à une meilleure rentabilisation des investissements au regard des services proposés à l'usager en région.

C'est pourquoi elle s'associe à l'Observatoire Régional des Transports pour organiser, le 10 mai prochain, à l'Hôtel de Région, une journée de réflexion sur l'organisation de la mobilité en Région, complémentarité des services, inter modalité, tarification combinée, outils d'information sur l'offre de transport en commun, sans oublier la place des modes doux, vélos et marche à pied, pour que déplacements ne soit plus synonymes de stress, d'énergie sur consommée, et de pollution de notre environnement.

Gérard PIEL

Vice-Président du Conseil Régional, délégué aux transports



# FIMO FCOS : Le décret du 8 novembre 2004

Par Michel Fabiani, Service Régulation et Transports de la DRE PACA

Décret n° 2004 1186 du 8 novembre 2004. (J.O du 10, n° 262 - page 18995)  
Le décret du 8 novembre 2004 dit décret « balai » met en place les modalités de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises, des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises et des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs.

Ce décret dit « balai », laisse toutefois, hors du champ réglementaire les conducteurs non salariés du transport privé de marchandises, ceux du transport privé de voyageurs, et ceux du secteur public.

La durée d'une FIMO est de 140 heures. Les responsables de centres de formation en PACA s'étonnent ! Ici 140 heures, ailleurs 156 ? Rassurez-vous, la commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports et des activités auxiliaires des transports est saisie de ce problème et l'harmonisation est à l'étude.

Pour la FCOS, la durée est de 21 heures.

Le critère de 14 m<sup>3</sup> est supprimé. En dessous de 3,5 tonnes, aucune astreinte. Au-dessus, la FCOS est obligatoire. Au-dessus de 7,5 tonnes, les deux attestations FIMO et FCOS sont requises.

C'est simple. Si vous avez été verbalisé après le 10 novembre sur les 14 m<sup>3</sup>, vous pouvez protester. Depuis le 10 février 2005, tout conducteur, peu importe les modalités d'obtention, doit présenter au contrôle routier une attestation FIMO et/ou FCOS.

L'arrêté du 29 décembre 2004 définit les modèles qui sont à disposition des organismes de formation agréés, des chefs d'entreprises et des responsables de placement de conducteurs intérimaires. Entendons nous bien, la formation ne vise pas un métier : celui de conducteur, mais cible un salarié conducteur.

A chacun son interrogation et son rendez-vous avec le décret. *Question: si je suis embauché comme salarié d'une entreprise industrielle du bois du pin en forêt de Gascogne et affecté la conduite d'un véhicule de plus de 7.5 tonnes de PTAC. FIMO ou non ?* Eh! bien oui, car ce secteur d'activité a signé un accord de branche le 1<sup>er</sup> septembre 2000. Cet accord étant intervenu avant la date du décret « balai », je suis soumis aux dispositions de l'accord et non à celles du décret.

Cette remarque est valable pour 23 autres secteurs professionnels. *Autre question : je suis affecté à un transport de voyageurs sur un service régulier dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres et je conduis un véhicule de plus de 9 places ?* Formation : oui, non ? Eh ! bien non, en application de l'article 4 du règlement (CEE) du Conseil du 20 décembre 1985.

■ **Le décret n'abroge pas les dispositions antérieures et organise la mobilité des conducteurs.**

Afin d'assurer la mobilité des conducteurs, des passerelles sont mises en place qui organisent la mobilité :

- des conducteurs du transport privé avec ou sans accord de branche, titulaires d'attestation FIMO et FCOS, vers le transport routier de marchandises et voyageurs.
- ainsi que des passerelles du transport de marchandises vers le transport routier de voyageurs.

Les tableaux 1, 2, 3 suivants résument ces passerelles

▼ **TABLEAU 1 : Mobilité des conducteurs du transport privé sans accord de branche et titulaires de :**

Accès au	Attestation FIMO	Attestation de présence	Attestation d'exercice du métier	Attestation d'exercice pour les intérimaires	Attestation FCOS
<b>TRM</b>	<b>OUI</b>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année si moins de 3 ans d'ancienneté	<b>OUI</b>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année si moins de 3 ans d'ancienneté	<b>OUI</b> si moins de 5 ans
<b>TRV</b>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>NON</b>
<b>Transport privé avec accord de branche</b>	Selon les accords	Selon les accords	Selon les accords	Selon les accords	Selon les accords

▼ **TABLEAU 2 : Mobilité des conducteurs du transport privé avec accord de branche et titulaires de :**

Accès au	Attestation FIMO	Attestation de présence	Attestation d'exercice du métier	Attestation FCOS
<b>Transport privé sans accord</b>	<b>OUI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>si délivrée après le 10/11/04 et égal à 105 heures</li> <li>si délivrée avant le 10/11/04 mais si FIMO moins de 105 heures obligation de FCOS dans l'année</li> </ul>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> si FCOS = 14 heures
<b>TRM</b>	<b>OUI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>si délivrée après le 10/11/04 et égal à 140 heures</li> <li>si délivrée avant le 10/11/04 mais si FIMO moins de 140 heures obligation de FCOS dans l'année</li> </ul>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> si FCOS = 21 heures
<b>TRV</b>	<b>OUI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>si délivrée après le 10/11/04 et égal à 140 heures</li> <li>si délivrée avant le 10/11/04 mais si FIMO moins de 140 heures obligation de FCOS dans l'année</li> </ul>	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>OUI</b> sous réserve de FCOS dans l'année de l'embauche	<b>NON</b>

▼ **TABLEAU 3 : Mobilité des conducteurs du TRM ou du TRV titulaires de :**

Accès au	FIMO TRM	FCOS TRM	FIMO TRV	FCOS TRV
<b>Transport privé sans accord</b>	<b>OUI</b> Toute attestation de FIMO, valant FIMO, de dispense de FIMO datant de moins de 5 ans	<b>OUI</b> En cours de validité	<b>OUI</b> Toute attestation de FIMO, valant FIMO, de dispense de FIMO datant de moins de 5 ans	<b>NON</b>
<b>Transport privé avec accord</b>	Selon les accords de branche	Selon les accords de branche	Selon les accords de branche	Selon les accords de branche



# Réforme des règles de la négociation collective : loi du 4 mai 2004 relative au dialogue social

Par Jean-Louis SAMUEL, IRTTIDRTT

Quelles que soient ses qualités, notre système, qui repose pour l'essentiel sur la loi du 11 février 1950, s'est progressivement essoufflé et rigidifié, en raison tout à la fois de l'emprise croissante du législateur sur le droit du travail et d'une hiérarchisation trop forte entre les différents niveaux d'accords, bridant le développement de la négociation d'entreprise que la loi du 13 novembre 1982 avait mise en avant.

S'inspirant des solutions préconisées par les partenaires sociaux dans la « Position commune » signée le 16 juillet 2001, la loi du 4 mai 2004 entend rendre à la négociation collective son rôle premier en matière de régulation sociale.

Pour ce faire, elle institue de nouvelles marges d'autonomie dans les rapports entre les accords d'entreprise et les accords de branche ou interprofessionnels, renforce la place de l'accord d'entreprise et consacre de nouveaux niveaux de négociation, tant à l'échelle du groupe que du territoire. Elle relance par conséquent, la dynamique du dialogue social à tous les niveaux de négociation.

Cette autonomie nouvelle accroît les responsabilités confiées aux partenaires sociaux. Aussi a-t-elle pour corollaire un renforcement de l'exigence de la légitimité des accords en faisant du respect du principe majoritaire une condition impérative de validité.

## Une nouvelle condition de validité imposée aux accords négociés.

La loi opte pour le système de l'opposition majoritaire. La validité d'un accord (interprofessionnel, Branche ou entreprise) est subordonnée à l'absence d'opposition de la majorité d'une ou des organisations syndicales représentatives. Ce qui signifie qu'un accord d'entreprise entre en application, même s'il a été signé par un syndicat minoritaire, dans la mesure où il ne fait pas l'objet d'une opposition majoritaire.

### « L'accord majoritaire »

Les conventions collectives de branche peuvent prévoir une autre forme de validité « l'accord majoritaire ». Seule la signature d'un (ou des) syndicat(s) majoritaire(s) validera l'accord.

## Les niveaux de négociation.

Il est créé un nouveau niveau de négociation : le Groupe. Ces accords produisent les mêmes effets qu'un accord d'entreprise.

### Les négociateurs ?

L'accord collectif doit toujours être signé par le délégué syndical. Les règles relatives à la représentativité ou non des syndicats sont restées en l'état.

La loi élargit cependant les possibilités de négociation, notamment en l'absence de délégué syndical : accord signé avec le délégué du personnel, mandatement. La convention collective de Branche doit au préalable, expressément envisager ces nouvelles modalités de négociation.

### Des « accords dérogatoires » ?

Il s'agit de l'autre point important de la loi. On ne négocie plus uniquement dans un sens plus favorable. Les accords d'entreprises peuvent contenir des dispositions contraires, voire moins favorables, que l'accord de Branche.

Un seul garde-fou : le syndicat majoritaire de l'entreprise ne doit pas avoir exercé son droit d'opposition.

Seuls les salaires minima, les classifications, les garanties collectives de protection sociale complémentaire et le financement de la formation professionnelle sont exclus de la négociation dérogatoire.

### Il est prévu un verrou essentiel dans la Loi.

Selon les termes de l'article 45 de la loi, il n'y a pas d'effet rétroactif de la loi. Les accords de Branche signés avant la promulgation de la loi continuent de s'appliquer impérativement.

On ne trouve pas dans la convention collective nationale des transports routiers des dispositions sur le principe de l'accord majoritaire, le recours éventuel au référendum, le mandatement. Il n'existe pas non plus de clauses interdisant toute dérogation à son contenu. Il ne faut pas oublier que la clause de sauvegarde de l'article 45 s'applique.

### Les accords de réduction du temps de travail.

Les accords de réduction du temps de travail, dits accords « Aubry » ont été sécurisés par les Lois Fillon qui sont venues assouplir la réglementation sur les 35 heures. Ces lois ouvraient la possibilité du mandatement, du référendum. Au nom du principe dit de « parallélisme des formes » tout avenant doit être négocié dans les mêmes conditions.



# Accord National relatif à la Formation Professionnelle et à l'Emploi dans les Transports et les Activités Auxiliaires du Transport

par Camille de VARGAS  
Délégué Régional AFT/IIFTIM

Signé le 25 novembre 2004, l'Accord s'inscrit dans le cadre de :

- l'Accord National Interprofessionnel du 20 septembre 2003
- l'Accord Général du 05 décembre 2003
- la loi du 04 mai 2004 dite Loi Fillon relative à la Formation Professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social.

Ces différents textes consacrent la réforme de la Formation Professionnelle, régie jusqu'ici par la Loi dite de « 1971 » qui avait donné à l'entreprise le rôle de l'acteur principal.

La réforme recentre la formation sur la liberté et la responsabilité individuelle du salarié, tout en impliquant davantage les branches professionnelles dans la politique de formation.

L'Accord consacre les rôles et missions des structures institutionnelles et professionnelles.

- La Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
- L'OPCA Transports
- Les Organismes professionnels de développement de la formation professionnelle : AFT et PROMOTRANS
- Les Commissions Professionnelles Consultatives
- L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications

## Points forts de l'accord :

### ■ La priorité d'emploi :

- Les jeunes et/ou stagiaires ayant suivi une formation initiale préparant à un métier du secteur bénéficient d'une priorité d'embauche

### ■ Le développement de la fonction tutorale :

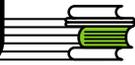
- Les salariés en contrat de professionnalisation et les apprentis sont obligatoirement suivis par un tuteur désigné par l'employeur.

- Ayant une expérience professionnelle d'au moins 3 ans, le tuteur peut accompagner 3 salariés au plus dont 2 conducteurs maximum (s'il est tuteur pour la 1<sup>ère</sup> fois).
- Il reçoit une prime de l'entreprise égale, au minimum, à 2% du taux horaire conventionnel à l'embauche multiplié par son horaire contractuel de travail au mois.
- Lorsqu'il exerce la fonction pour la première fois, le tuteur doit suivre une formation spécifique financée par l'OPCA Transports.
- L'exercice de la fonction tutorale peut être financée également par l'OPCA Transports, dans la limite de certains plafonds.

### ■ Le Contrat de Professionnalisation :

- Il se substitue aux Contrats de Qualification, d'Adaptation et d'Orientation.
- Ce contrat est ouvert aux jeunes de 16 à moins de 26 ans sans qualification professionnelle et à ceux qui souhaitent compléter leur formation initiale.
- Il est également ouvert aux demandeurs d'emplois de tous âges dont la professionnalisation s'avère nécessaire pour favoriser leur retour à l'emploi.
- La participation financière de l'OPCA Transports est déterminée sur la base de forfaits horaires.
- Le contrat de professionnalisation ouvre droit à l'exonération des charges patronales pour l'embauche des jeunes de moins de 26 ans ou de demandeurs d'emplois de 45 ans et plus.

Suite page 6...



### ■ Le Plan de formation :

Il constitue le support de la politique de formation de l'entreprise et doit avoir pour objectifs de permettre aux salariés d'occuper le plus efficacement possible les emplois qui leur sont confiés.

Il doit dorénavant distinguer les 3 types d'actions de formation suivantes :

- adaptation au poste de travail
- évolution des emplois ou maintien de l'emploi,
- développement des compétences.

### ■ La période de Professionnalisation :

L'objectif est de favoriser le maintien dans l'emploi de salariés sous CDI afin qu'ils ne soient pas dépassés par l'évolution des techniques, process ou organisations.

Sont concernés les salariés ayant 20 ans d'activité professionnelle, âgés de 45 ans et plus, justifiant d'une ancienneté minimum d'un an dans l'entreprise.

Parmi les autres publics visés : les salariés qui envisagent une création ou une reprise d'entreprise, les femmes après un congé de maternité, les femmes et les hommes reprenant leur activité après un congé parental, les travailleurs handicapés.

Les formations entrant dans le cadre, sont financées en fonction des priorités, critères et échéanciers définis par la CPNE.

### ■ Le Droit Individuel à la Formation :

Tout salarié bénéficie d'un droit à la formation de 20 heures /An, cumulable sur 6 ans (ou plus pour les temps partiel) avec un plafond de 120 heures.

Pour l'année 2004, tout salarié en CDI ayant 1 an d'ancienneté au 31/12/2004, bénéficie d'un DIF de 14 heures.

Chaque salarié est informé de ses droits acquis à la fin de chaque année civile.

Les actions de formation pourront se dérouler dans et/ou en dehors du temps de travail.

Hors du temps de travail, avec accord du salarié, celui-ci perçoit une allocation correspondant à 50% de sa rémunération nette.

Des formations dites prioritaires sont précisément identifiées dans l'Accord.

### ■ La reconnaissance de l'Apprentissage :

Les partenaires sociaux souhaitent encourager le développement de l'apprentissage et décident, dans le respect des

dispositions légales, de faire participer l'OPCA de la branche (OPCA Transports) à la prise en charges des dépenses de fonctionnement des Centres de Formation d'Apprentis.

Au titre des dispositions diverses :

- il est institué une Commission du suivi de l'accord. Cette Commission nationale et paritaire est composée des partenaires sociaux membre de la CNPE sous l'égide de laquelle elle se réunit.
- Les partenaires sociaux décident la création d'une Convention Collective Nationale /Annexe 7 : « Dispositions relatives à la formation professionnelle et à l'emploi »
- Les signataires conviennent de donner un caractère normatif à l'ensemble des dispositions de l'accord.

Compte tenu de l'importance majeure de la réforme de la formation professionnelle qui se met actuellement en place, nous aurons l'occasion de revenir, en les développant plus en détail, sur les différents thèmes sus mentionnés, dans les prochaines parutions du Journal des Transports.

## L'armée professionnelle : un vivier de conducteurs pour les entreprises

Les coordonnées des cellules de reconversions des diverses armes présentes dans la région (dernière mise à jour n° 48 de décembre 2002 avec un complément dans le n° 49 de mars 2003) figurent sur le site internet de l'ORT : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

Nous rappelons aux chefs d'entreprises de transports de Voyageurs ou de Marchandises qui éprouvent des difficultés dans le recrutement de conducteurs, mais aussi de caristes, de cadres et de tous les métiers touchant au transport et à la logistique, que les Cellules de reconversion des Armées peuvent peut-être constituer une solution à leurs problèmes.



# Les grands axes du plan d'entreprise 2004-2009 du port Autonome de Marseille

par la Direction Stratégies et Ressources du Port Autonome de Marseille

Le Port Autonome de Marseille en 2004 : adoption de son nouveau plan d'entreprise et accroissement de ses pré et post-acheminements ferroviaires et fluviaux.

Pour un trafic total de 94 millions de tonnes, le port de Marseille-Fos a connu en 2004 une forte progression de son activité conteneurs (+ 11% tant à Fos qu'à Marseille).

2004 a été aussi l'année pour le Port Autonome de Marseille de l'adoption de son plan d'entreprise 2004-2009, propre à relever les défis de demain, tandis qu'une étape supplémentaire a été franchie, en matière de développement de ses pré et post-acheminements massifiés.

## Pourquoi un Plan d'Entreprise pour le PAM ?

Les bons résultats obtenus sur la période 1998-2003 en termes de fiabilité, de capacité d'autofinancement et de restauration d'un dialogue productif avec la place portuaire ont posé les bases indispensables mais non suffisantes du développement futur du Port Autonome. Ce dernier doit aujourd'hui non seulement capitaliser ses acquis, mais aussi s'adapter pour répondre aux exigences d'un environnement commercial et institutionnel en évolution.

En effet, les évolutions permanentes de l'environnement concurrentiel du port (mondialisation et globalisation de l'économie, évolution des attentes des grands armateurs, stratégie des autres ports), de même que celles de l'environnement institutionnel de l'établissement public (montée en puissance des questions d'environnement et des normes afférentes, nouvelles contraintes de sécurité et de sûreté) et les orientations de l'Union Européenne (transparence, externalisation des péréquations entre activités et entre clients) impactent les enjeux et exigent l'adaptation des objectifs stratégiques. A un autre niveau, plusieurs faits marquants nécessitent de repenser le cadre stratégique de cohérence du développement du port de Marseille-Fos, parmi lesquels la perspective très positive de nouveaux grands projets à réaliser (voir encadré) ou les perspectives offertes par la libéralisation des réseaux de transport – fer et gaz – et l'enjeu logistique des connexions terrestres.

**Réussir le développement des trafics de conteneur via Fos 2XL, de gaz naturel liquide via GDF2 et de l'activité croisière, et développer les implantations industrielles et logistiques via l'aménagement de la ZIF, tout en maintenant le port dans de bonnes conditions d'exploitation et en commençant à réduire la péréquation entre les activités, tels sont les principaux enjeux du Plan d'Entreprise 2004-2009.**

Concrètement, ces enjeux sont traduits en 7 grandes orientations qui structurent le Plan d'Entreprise et qui guideront les décisions et les plans d'actions de l'établissement portuaire pendant la durée du Plan d'Entreprise :

- 1- **une politique de développement** ambitieuse pour les quatre activités à fort potentiel ;
- 2- **le maintien des actifs** en bon état de fonctionnement et le respect des normes de sécurité et d'environnement (le PAM consacrera globalement 36M€ par an en investissements de maintien et de mise aux normes sur la période considérée) ;
- 3- **le maintien des prestations du PAM** y compris aux activités lourdement déficitaires (en effet, si la quasi-totalité des ports européens est engagée dans un processus de spécialisation des trafics, le PAM, comme Rotterdam, fait le choix de rester un port généraliste) ;
- 4- **une hausse de la contribution de la place portuaire** destinée à financer le programme d'investissement (la place portuaire sera, in fine, bénéficiaire du programme de développement engagé par le PAM, c'est pourquoi elle est mise à contribution via l'ajustement de la politique tarifaire) ;
- 5- **un rééquilibrage du partage de la valeur ajoutée** entre le PAM et les opérateurs de terminaux ;
- 6- **la réduction progressive des péréquations** entre activités ;
- 7- **la poursuite des efforts de gestion consentis** par le Port Autonome (masse salariale et budgets de fonctionnement).

Suite page 8...



## Les grands Projets du PAM

**Fos 2XL** doublera la capacité du terminal à conteneurs de Fos. Le PAM investit massivement (175 M€) dans l'accessibilité maritime (dragages, quais) et terrestre (interfaces fer-route) et concède l'opération des terminaux à des groupements privés (investissement prévu de 200 M€). A la suite des appels d'offres lancés successivement pour deux lots, deux armateurs du top five ont été retenus : CMA-CGM et MSC. Des conventions de terminaux seront établies entre ces armateurs et le PAM. Le premier lot entrera en service en 2009. Ce projet illustre parfaitement la stratégie développée par le PAM pour répondre aux enjeux identifiés comme étant ceux d'un port mondial. L'objectif : absorber la croissance prévue sur le secteur des conteneurs. La méthode : se centrer sur ses domaines d'excellence dans la définition et la segmentation du passage portuaire. A noter que ce projet s'inscrit doublement dans une logique de service public : d'une part, du point de vue de l'aménagement portuaire ; d'autre part, du point de vue de la création d'emplois, ce projet devrait avoir créé 4.000 à 5.000 emplois supplémentaires à l'horizon 2015, dont l'essentiel dans les transports et la logistique.

**Distriport** est la plate-forme logistique contiguë au terminal à conteneurs de Fos. Aménagée par le PAM, elle a vocation à accueillir les logisticiens, distributeurs, ou spécialistes de l'immobilier d'entreprise (constructeurs d'entrepôts pour le compte des premiers) qui vont y implanter leurs unités de transformation et de distribution. Clairement, ici, c'est la logique de proximité spatiale qui joue (modèle du district industriel) permettant de fixer des trafics maritimes (développement de l'activité de passage portuaire) et d'accroître les activités à valeur ajoutée autour du transit de la marchandise. A terme, cette zone s'étendra sur 160 ha. Déjà, deux tranches sont commercialisées sur une surface de 99 ha.

**Le projet GDF2** est la construction par Gaz de France d'un deuxième terminal méthanier (unité de traitement du gaz naturel liquéfié importé d'Algérie) à Fos. Ce projet répond aux perspectives très fortes du marché du GNL en Europe. Face aux problèmes de capacité du terminal actuel, l'opérateur GDF investit dans de nouvelles capacités pour répondre à la demande prévue. De son côté, le PAM investit dans les postes à quai nécessaires au passage portuaire de ce trafic. La mise en service est prévue en 2007. Ce projet est exemplaire de la stratégie industrielle développée par le PAM qui consiste à identifier les segments industriels ayant le passage portuaire pour enjeu afin de leur réserver les zones à façades maritimes. L'objectif reste le même : créer de l'activité industrielle dans l'hinterland et développer les activités de passage portuaire.

## Des pré et post-acheminements « massifiés » en progression

La situation géographique de Marseille-Fos, au centre de l'arc ouest-méditerranéen, constitue un atout majeur en termes de carrefour sud-européen. Les débouchés fluviaux, les infrastructures routières et autoroutières, qui placent le port à la croisée des grands axes de communication Est-Ouest (Espagne - Italie) et Nord-Sud (voies assurant les grands flux vers la péninsule ibérique) ainsi que des infrastructures ferroviaires étoffées, viennent compléter cet atout géographique naturel, et conforter les chances engendrées par la combinaison des géographies physique et humaine. Si le vocable de chance peut être avancé dans cette simple évocation, le concept, quant à lui, est à méditer. En effet, face aux concurrences nord et sud européennes, le port de Marseille-Fos doit dynamiser ces atouts combinés, pour assurer son développement.

Le Port Autonome de Marseille l'a compris depuis longtemps et sait pertinemment que son développement doit se réaliser dans la voie qu'il a tracée : celle d'un grand port généraliste et global, véritable « Rotterdam du Sud de l'Europe ». Ainsi, l'un des principaux axes stratégiques du P.A.M. est-il l'accroissement du trafic des marchandises diverses et des conteneurs en particulier. Ce parallélépipède est en effet rapidement devenu un objet quasi universel, aussi bien pour le transport maritime, que pour les prolongements continentaux qui placent plus que jamais le port maritime dans son rôle de poumon économique. La dimension intermodale du conteneur permet aujourd'hui aux opérateurs de suivre la marchandise de bout en bout, de contrôler la chaîne du transport, et par là, par souci de la rationaliser et de la rentabiliser, contribuer à la compétitivité d'un port maritime comme celui de Marseille-Fos.

Les capacités d'accueil des navires porte-conteneurs de dimension intercontinentale et les installations pour le traitement des vrac solides, sont déjà très honorables dans nos bassins et vont encore s'étendre, notamment avec le projet Fos 2 XL. Mais dans le contexte d'évolution décrit plus haut, le Port Autonome de Marseille a choisi de retenir de nouvelles stratégies qui apportent à ses clients, des réponses adéquates, modernes et globales, et qui contribuent à la création de nouvelles lignes de desserte maritime, mais aussi au développement de l'offre terrestre.

Outre les nombreuses dessertes routières irriguant les différentes zones portuaires, s'étoffant au gré de nouvelles implantations dans la zone industrielle de Fos et de nouveaux projets tels Distriport ou Fos 2 XL (décrits plus haut), deux nouvelles directions sont privilégiées, formant l'ossature de l'offre terrestre : la desserte ferroviaire et l'acheminement fluvial.

Ces deux modes présentent en effet l'avantage d'apporter et d'évacuer rapidement mais aussi massivement, les marchandises traitées sur un port comme celui de Marseille-Fos. Ils constituent avant tout pour le P.A.M., des moyens puissants pour attirer de nouvelles escales de navires plus grands et ainsi activement contribuer au développement de l'activité maritime de Marseille-Fos.

Ainsi, ce sont au global pour 2004, plus de 500 000 tonnes de marchandises supplémentaires, qui ont été pré ou post acheminées au port de Marseille-Fos par ces deux modes « massifiés ».

L'activité ferroviaire a progressé de 4 % en 2004, tous trafics confondus, représentant pour le P.A.M. 3, 6 MT de marchandises. Ce mode offre des capacités unitaires de transport conséquentes : un train-bloc équivaut à 80 camions ! Le gain en énergie générant une ouverture écologique, apparaît de surcroît et la possibilité d'aller plus vite, plus loin à l'intérieur des terres, « l'hinterland », est indéniable. Des navettes ferroviaires assurent depuis quelques années déjà, des rotations entre Fos et la région lyonnaise, mais aussi vers plusieurs autres centres d'activité en France (Bordeaux, Toulouse, Paris, Strasbourg...) et en Europe du Nord. L'année 2004 a vu une progression des flux sur les axes longues distances (+13 % sur Lille notamment) et un accroissement de 23 % sur les dessertes Europe du Nord (cumulant les destinations hors France).



Quant à la voie fluviale, elle présente des perspectives de développement intéressantes pour les pré et post acheminements. Un convoi de 4 400 tonnes sur le Rhône et la Saône, Grand Gabarit, équivaut à 3 ou 4 trains et à 220 camions. L'évolution de son volume d'activité est très encourageante puisque l'ensemble des pré et post acheminements fluviaux du Port Autonome de Marseille - soit 2,598 MT - en 2004, affiche une croissance de 18 % par rapport à 2003 et de 60 % sur les trois dernières années. Par ailleurs, les actions menées par le P.A.M. et ses partenaires pour développer cette activité de transport fluvial de conteneurs, portent leurs fruits : plus de 46 800 EVP ont ainsi été transportés en 2004, vers et depuis le port de Marseille-Fos, contre 28 349 en 2003, soit un accroissement de 63 % en une année.

Une nouvelle dimension vient d'être acquise depuis peu dans le domaine, avec l'arrivée de l'opérateur allemand ALCOTRANS, filiale du groupe allemand IMPERIAL REEDEREI et

basé à Duisbourg, premier port fluvial d'Allemagne. L'enjeu économique est de taille, prenant forme autour des sites de Colmar, Bâle, Breisach et surtout Pagny, pour orienter les flux vers l'Asie via Marseille-Fos. ALCOTRANS a déjà transféré dès le mois de Décembre 2004, trois premières unités fluviales du Rhin vers le bassin Rhône-Saône, afin d'offrir un service bihebdomadaire entre Fos, Valence et Lyon, d'une capacité de 176 EVP par voyage. Ceci illustre la significative massification du transport fluvial par rapport aux autres modes de transports terrestres. L'avenir du fluvial est nourri de grandes ambitions et se dotera de moyens accrus pour les voir se réaliser puisque ALCOTRANS va équiper son service d'au moins deux bateaux fluviaux supplémentaires courant 2005. Ces nouvelles unités seront affectées à la desserte des ports de la Saône avec notamment le terminal à conteneurs de Pagny, importante plate-forme logistique vouée aux dessertes fluviales, et le nouveau terminal de Lyon Terminal 2, dédié aux trafics avec le P.A.M., à la fin de 2005.

La prévision de huit escales hebdomadaires en moyenne d'ici à la fin de 2005, contribue très fortement à l'accroissement de l'offre terrestre.

Les prévisions relatives au trafic fluvial conteneurisé sur Fos peuvent s'établir pour 2005, à la hauteur de 75 000 EVP, soit 60 000 pour RSC (Rhône-Saône Conteneurs) et 15 000 EVP pour ALCOTRANS. Cela laisse augurer plus de 100 000 EVP d'ici 2010, ce qui est en totale cohérence avec les prévisions du P.A.M.

Par ailleurs, dans le cadre de la politique de ports avancés, menée par le Port Autonome de Marseille depuis quelques années, une nouvelle étape a été franchie en 2004 : le P.A.M. a conclu et signé avec les services des Douanes de Lyon et de Marseille, la Compagnie Nationale du Rhône et Lyon Terminal, un protocole ouvrant la voie de la simplification et de l'accélération des procédures douanières entre Fos et Lyon, pour les transports massifiés. Ce type de partenariat est également à l'étude avec les services douaniers de Bourgogne, les ports de Mâcon, de Chalon-sur-Saône et de Pagny, mais aussi envisagé avec ceux d'autres régions, telle Midi-Pyrénées.

**Remonter très loin en Europe, constituer un maillage de ports avancés, aller au cœur des grands centres industriels, des grands points d'échanges commerciaux, sont des voies d'avenir à développer et à exploiter à l'aide des communications massifiantes rapides, modernes, propres, que sont le rail et la voie navigable. Ces modes de transport contribueront à drainer davantage de marchandises pour Marseille-Fos et à augmenter les parts de marché du port maritime au sein d'un hinterland en expansion.**



# Lancement d'une recherche prospective sur la mobilité et les échelles de la métropolisation en Paca

Par Xavier Godard,  
Directeur de Recherche, INRETS

Les travaux engagés pour l'Observatoire Transnational de la Métropolisation, qui se met en place auprès de la DRE Paca, ont confirmé l'importance de la dimension mobilité qui est une composante essentielle mais parfois négligée de la métropolisation<sup>(1)</sup>. La notion classique de mobilité urbaine doit être revue à travers le prisme des nouvelles échelles territoriales. De plus la mobilité et les systèmes de transport qui en sont le support sont soumis aux questionnements du développement durable et à la recherche de nouveaux schémas adaptés.

C'est dans ce contexte que prend forme une tentative originale de recherche dynamique associant des chercheurs et les milieux professionnels de Paca sur la prospective de la mobilité en liaison avec les échelles de la métropolisation. Par mobilité il faut bien entendre les pratiques de déplacement, par opposition à d'autres notions telles que la mobilité résidentielle. De même précisons que la recherche sera centrée dans un premier temps sur la mobilité des personnes et non sur celle des marchandises bien que cette dernière dimension essentielle doive être réintroduite ensuite.

## Des questions sur les échelles territoriales de la mobilité et son évolution appliquées à la métropolisation en Région Paca

Le questionnement maintenant classique sur la mobilité durable prend un accent particulier à l'échelle métropolitaine où le phénomène d'allongement des distances est parfois dénoncé pour les coûts qu'il engendre. Les frontières de l'urbain s'estompent et les modes de vie évoluent de sorte que certaines notions classiques s'avèrent de moins en moins pertinentes, comme la distinction entre la mobilité urbaine ou quotidienne d'une part, et la mobilité interurbaine d'autre part. On sait aussi que la mobilité est de moins en moins structurée par les déplacements réguliers domicile-travail (ils sont passés de 37% en 1982 à 33% en 1994 en moyenne nationale, et leur part a toute chance d'être encore plus faible en 2005). L'emboîtement des échelles territoriales de la mobilité oblige aussi à reconsidérer les points d'entrée de la mobilité inter-métropolitaine que sont les accès d'autoroute, les gares et aéroports. De même la focalisation sur la Région Paca

devra vite être étendue à la Région Languedoc-Roussillon et s'interroger sur les relations métropolitaines avec les Régions voisines.

Dans l'optique de la mobilité durable, le rebasculé des pratiques de mobilité vers un usage conséquent de modes doux demeure un sujet de questionnement associant de nombreuses paramètres, en particulier les choix résidentiels en milieu périurbain, de nouvelles dynamiques possibles d'offre de transport et d'autres pratiques de mobilité.

On sait que la dynamique des échanges à l'échelle métropolitaine, voire régionale, en Paca repose en grande partie sur l'usage de la voiture particulière (85% des déplacements motorisés dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise en 1997) alors que les transports collectifs présentés souvent comme devant être prioritaires en raison des objectifs de développement durable auxquels ils contribueraient peinent à trouver leur nouvelle place, la tendance des dernières décennies ayant été leur marginalisation. Peut-on modifier fortement ces équilibres à un horizon de 20 ou 30 ans ? Les tentatives de reconquête s'expriment d'abord au niveau des centres des villes (projets de tramway à des degrés divers d'avancement à Marseille, Nice, Toulon...), alors que les dessertes métropolitaines (TER Aix-Marseille par exemple...) font l'objet de solutions qui restent en deçà des enjeux. On s'interrogera alors sur la marge de manœuvre pour la modification de ces équilibres entre modes individuels et collectifs, en tentant cependant d'échapper à une opposition stérile entre les modes mais en dégagant aussi des complémentarités possibles.

Ainsi la mobilité à l'échelle métropolitaine est de plus en plus multimodale, faisant appel à la combinaison de plusieurs modes de transport, voiture particulière ou deux roues et autobus, train ou métro... Ce sont alors les bonnes conditions de l'intermodalité qui deviennent l'enjeu de la mobilité de demain et les pôles d'échange en sont la matérialisation stratégique. Les questions amorcées lors du séminaire organisé par VTM en 2000-2001 sur les pôles d'échange restent actuelles et seront donc reprises au sein de cette recherche.

En termes d'aménagement et de métropolisation, si la densité et la continuité de l'urbanisation confirme la notion d'arc méditerranéen, la prédominance historique des échanges selon un axe nord-sud bien plus que est-ouest donne à cette notion celle d'un projet en devenir dont les contours restent à confirmer (avec la cristallisation du débat sur le positionnement possible de la ville de Marseille dans cet axe méditerranéen). Ces questions ne peuvent qu'être approfondies et éclairées d'un jour nouveau à l'occasion du projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) en Paca.

## Focalisation sur un grand projet comme révélateur : la LGV Paca

Des projets actuels de dessertes ferroviaires nouvelles ou renouvelées s'inscrivent dans les efforts pour une dynamique des transports collectifs. Si les projets proprement métropolitains de TER peuvent paraître modestes et sont même d'ailleurs critiqués par certains pour cette raison, le projet ambitieux de LGV Paca attire l'attention et mobilise les réflexions des collectivités locales



au moment où se met en place la Commission du Débat Public en 2005 : ce projet révèle des enjeux métropolitains essentiels.

La LGV Paca est en effet un levier important pour restructurer les dessertes à l'échelle régionale ou métropolitaine et refaçonner les dynamiques économiques des territoires concernés. Bien que s'inscrivant à priori dans la problématique de la longue distance (liaison Paris Nice autour de 3H30 à 4H pour simplifier et sans prendre parti) ce projet concerne aussi les liaisons régionales et métropolitaines, soit directement par les dessertes qui pourront être assurées par les TGV et TERGV, soit indirectement par les restructurations en cascade découlant des nouvelles opportunités de dessertes suite à la libération de sillons.

De nombreux questionnements s'expriment à l'occasion de ce dossier LGV Méditerranée qui peut servir de révélateur, autour des synergies possibles avec la dynamique métropolitaine des espaces desservis. Il faut ainsi poursuivre l'analyse de travaux déjà engagés concernant l'impact de la grande vitesse (ligne TGV Méditerranée, autres lignes) sur les pratiques métropolitaines de mobilité et d'habitat : évolution de fréquentation des dessertes TGV actuelles, profil de clientèle (notamment les travailleurs métropolitains), accompagnement ou accélérateur de nouveaux modes de vie.

Mais l'échelle métropolitaine s'exprime de façon multidimensionnelle et concerne des intérêts complexes et parfois divergents, qui s'expriment à des horizons temporels différenciés. La question se pose alors des équilibres et compromis qui pourraient se dessiner autour du projet et jusqu'à quelle limite la logique de dessertes plus locales que pourrait assurer cette LGV peut distordre un projet dont la logique est la grande vitesse et donc les grandes distances. La démarche adoptée pourra naturellement se nourrir du débat public et des études préparatoires réalisées en 2004, mais sans interférence directe avec ce débat dans la mesure où cette recherche sera développée après ce débat public qui doit s'achever en juin 2005.

### Une approche prospective

L'ambition est d'analyser les pratiques possibles de mobilité à un horizon d'une vingtaine d'années issues des tendances d'évolution que l'on décèle actuellement, ou de certaines ruptures possibles/probables dans ces tendances, en les confrontant aux évolutions des systèmes d'offre de transport en Paca, à la fois offre routière et offre de transport collectif. Cette analyse sera menée

à l'échelle métropolitaine en intégrant la dynamique de l'habitat périurbain et ses interdépendances avec la mobilité.

Il s'agit alors d'identifier les tendances actuelles et de mener un exercice de prospective à partir de ces tendances en l'appliquant aux nouveaux projets. Cette approche bénéficiera notamment de l'expérience de l'Inrets en ce domaine (programme Promu appliqué en Ile de France, autres travaux de prospective...). Le propos n'est pas de réaliser de nouvelles prévisions ou d'aboutir à une modélisation renouvelée de la demande. En revanche cette recherche devra s'interroger sur les hypothèses d'évolution de mobilité à la base des diverses prévisions de trafic produites pour les principaux projets. Notre hypothèse est que ces prévisions sont pour la plupart formatées sur des raisonnements de type tendanciel et laissent peu de place aux évolutions structurelles et sociétales que l'on a du mal à modéliser.

Parmi les facteurs et variables structurelles susceptibles d'évolution qu'il paraîtrait opportun de considérer, on peut citer :

- structure démographique, vieillissement de la population, migrations
- répartition des temps de travail et temps de loisir
- fréquentation de la Région en termes de tourisme
- statut du travail, précarité, mobilité professionnelle
- habitat et localisations selon le profil des ménages : devenir des villes centres et des zones périurbaines...
- Structure familiale et mode d'habitat : familles recomposées, multirésidentialité, (dé)cohabitation des jeunes
- Usage des technologies de l'information et de la communication
- Prix des carburants

On systématisera l'identification de ces facteurs et de leur influence possible sur la mobilité, pour tenter ensuite de hiérarchiser leur degré présumé d'importance.

### Une reconnaissance préalable des connaissances existantes sur la mobilité actuelle

Avant toute prospective il importe d'avoir une vision correcte de la situation existante et des tendances d'évolution déjà observables. L'information accessible paraît parfois insuffisante malgré la richesse du potentiel statistique, parfois ancienne. C'est ainsi que l'enquête-ménages de déplacements dans l'AMM, qui était très riche et se situait résolument à cette échelle métropolitaine, date de 1997, ce qui fait maintenant 8 ans...

Cette insuffisance peut être imputable à la fois à des raisons techniques (difficulté à mettre en place des statistiques à l'échelle métropolitaine aux limites mouvantes), des raisons institutionnelles (les organismes ont tendance à se protéger en ne divulguant pas ou peu leurs propres statistiques) ou simplement des raisons financières de coût d'enquête.

La recherche tentera donc d'identifier les diverses sources de données relatives à la mobilité dans la Région en distinguant les différentes échelles territoriales. Une approche par mode de transport sera inévitable, en fonction des sources d'information mobilisables liées aux opérateurs. Cette partie, qui associera les divers organismes concernés, privés ou publics, constituera une part importante des travaux en 2005. Ce repérage de l'existant pourrait aussi orienter les réflexions vers des outils d'observatoire, pour mettre en place des indicateurs et dispositifs de recueil de données s'inscrivant dans la durée. La recherche d'outils de représentation par support cartographique ou autre nous sera un complément essentiel de notre démarche de prospective de la mobilité métropolitaine.

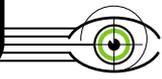
### L'insertion de la recherche dans le dispositif de l'Observatoire

Cette recherche bénéficie d'un financement du Puca délégué à la DRE Paca. L'engagement de cette action pluriannuelle s'inscrit dans un programme d'action plus vaste de l'Observatoire Transnational de la Métropolisation. Elle sera suivie par un comité scientifique et technique restreint, de pilotage qui veillera à la bonne orientation scientifique du projet, en validera les options et facilitera l'accès à l'information de l'équipe en charge de cette recherche.

S'agissant d'une thématique majeure qui n'a pas encore focalisé une attention suffisante, l'équipe de recherche qui se met en place sous la responsabilité et la coordination de l'Inrets avec des chercheurs de l'AR, Cret-Log ou de l'UMR Espace, a conscience d'engager un processus dynamique de réflexion et d'échange qui pourra évoluer au fil des années avec un meilleur ancrage dans les milieux de la recherche en Paca, peu présents sur ces thèmes il faut l'avouer, et s'élargir dans l'espace méditerranéen avec d'autres pays partenaires.

**Les contacts peuvent être pris auprès de :**  
[godard@inrets.fr](mailto:godard@inrets.fr)  
[jean-claude.jager@equipement.gouv.fr](mailto:jean-claude.jager@equipement.gouv.fr)

(1) X. Godard (ss dir) Les mobilités et les échanges dans la constitution et la structuration des espaces métropolisés, rapport Protisvalor/Cret-Log pour DRE Paca, octobre 2003



## ■ SYNTHÈSES

En janvier 2005 a été publié le numéro 2 de la lettre des études menées par la DRE PACA : **SYNTHÈSES**; on y trouve notamment les synthèses d'études suivantes : *La situation du foncier en PACA ; l'Amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud ; l'étude sur l'utilisation de l'axe fluvial Rhône-Saône par la logistique de la Grande Distribution de PACA, dite Stocks flottants ; les éléments relatifs au futur débat sur la vallée du Rhône : Vallée du Rhône : la consultation avant le débat.*

On y trouve également des informations sur Les données de l'Observatoire Régional des Déplacements, la Métropolisation dans l'espace méditerranéen Français, l'identification des zones à fortes potentialités d'émanation de Radon en PACA.

Toutes ces informations sont en ligne sur le site de la DRE PACA :  
**www.paca.equipement.gouv.fr**

## ■ Enfin une autoroute de la Mer entre PACA et l'Italie !

Deux compagnies maritimes, GRIMALDI GROUP et LOUIS DREYFUS ARMATEURS ont spécialement créé une ligne commune pour assurer une liaison maritime entre les ports de Brégaillon (Toulon) et Civitavecchia (Rome). Cette ligne de cabotage maritime est opérationnelle depuis le 28 janvier 2005. Dans un premier temps, elle comporte trois relations par semaine au départ de Toulon à 21 h00 pour une arrivée le lendemain matin à 11h30 à Civitavecchia, pour un coût de 450 € la traversée.

TLF Méditerranée, seule fédération professionnelle de transporteurs routiers représentative du transport intermodal s'est particulièrement investie pour la réussite de cette alternative à l'axe routier de plus en plus problématique entre PACA et l'Italie.

MM. Jacques BARROT, Vice-Président de la COMMISSION européenne en charge des transports, François GOULARD, Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer et Alain FAUQUEUR, Président de TLF inaugureront la ligne le 8 avril 2005.

Vous pourrez trouver des détails ( horaires, prix, etc.) sur cette réalisation sur le site internet de l'ORT : **www.ort-paca.fr**

### La Commission des Sanctions Administratives nouvelle est arrivée.

Après 2 ans d'interruption liée à de nouvelles règles de nomination de ses membres, le décret n° 2004-548 du 14 juin 2004, pris en application de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, a fixé les conditions de représentativité des membres siégeant à la nouvelle commission régionale des sanctions administratives.

En fonction de ces récentes dispositions, le Préfet de la Région PACA a signé le 3 novembre 2004 un arrêté fixant sa composition.

Elle est présidée par un conseiller du tribunal administratif et se compose de représentants de la profession, des fédérations d'usagers des salariés du transport, et de membres de l'administration.

La 1<sup>ère</sup> réunion de cette nouvelle commission en date du 25/02/2005, a été l'occasion de rappeler le principe de traduction d'une entreprise devant la C.R.S.A. dès la commission d'une contravention de 5<sup>ème</sup> classe ou deux de 3<sup>ème</sup> classe ; dans ces cas-là, des propositions de retrait temporaire ou définitif des titres administratifs (copie de licence communautaire intérieure), (ou autorisations bilatérales) peuvent être demandées par la commission.

La décision de retrait définitif de tous les titres valant radiation de l'entreprise du registre des transports ne peut intervenir qu'après une première décision de retrait des titres intervenue au cours des cinq années précédentes.

La traduction d'une entreprise devant la CRSA, après la commission de deux délits, peut entraîner la sanction d'immobilisation de véhicules pour une durée de 3 mois maximum.

Ainsi le 25/02/2005 après délibérations, la commission a proposé pour 2 entreprises leur radiation du registre des transporteurs et, pour une 3<sup>ème</sup>, le retrait définitif de 11 titres de transport, le retrait temporaire de 3 titres pour 1 mois, et l'immobilisation de 3 véhicules pour 1 mois.

Ces propositions, pour être exécutoires, doivent être entérinées par un arrêté du Préfet de Région. Les sanctions administratives sont indépendantes des sanctions pénales prononcées par les juridictions répressives. Aujourd'hui, la plupart des entreprises passées en CSA (environ 80 depuis 1995) sont rentrées dans le rang ou n'existent plus.



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](http://www.ort-paca.fr)

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

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72