

ASSEMBLEE DE CORSE

4 EME SESSION EXTRA-ORDINAIRE DE 2019

19 ET 20 DÉCEMBRE 2019

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**STRUTTURAZIONI E ACCOMPAGNAMENTU DI A FILIERA
DI U TRASPORTU STRADALI DI VIAGHJADORI**

**STRUCTURATION ET ACCOMPAGNEMENT DE LA
FILIERE DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS
(TRV)**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

1/ CONTEXTE

Le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I) adopté par l'Assemblée de Corse le 14 décembre 2016, a défini les orientations économiques permettant d'aller vers un modèle de développement diversifié, équilibré et des mécanismes de justice et de solidarité.

Ce développement passe par la définition d'une politique économique concrète et lisible pour les acteurs économiques publics et privés, assurant aussi la maîtrise des secteurs stratégiques : énergie, eau, infrastructures, transports...

Ainsi, le secteur du transport et la notion d'interconnexion, de mobilité durable font-ils partie des enjeux clés définis dans le SRDEII. En effet, les acteurs du Transport Routier de Voyageurs (TRV) répondent à des besoins essentiels de la collectivité et de la population sur l'ensemble de notre île. Ils concourent au service public des transports de la vie quotidienne, à l'aménagement du territoire, au développement durable et enfin à l'économie touristique.

En outre, on observe que l'insularité tend à renforcer le rôle de cette filière comparativement aux régions continentales et de surcroît en Corse, du fait de la faible diversification de l'offre de transports disponibles.

Aussi, cette filière est identifiée comme stratégique ; à ce titre, une réflexion sur son évolution a été menée par l'ADEC en lien étroit avec la Collectivité et les acteurs économiques.

L'élaboration d'une action collective s'inscrit dans la volonté des pouvoirs publics de rationaliser le tissu économique local par la mise en œuvre de stratégies coconstruites par une profession, une filière permettant de concentrer les moyens publics sur des actions structurantes adaptées. Le but est d'accompagner les acteurs face aux mutations qui touchent un secteur et de permettre à ce dernier de suivre ce mouvement. C'est aussi l'occasion de développer le potentiel de croissance, de faire monter en compétences les acteurs et de structurer une filière.

Après prise en compte des données relatives au TRV, le présent rapport vise à définir un programme d'actions ciblées projetant la filière sur son sentier de croissance tout en répondant aux enjeux rencontrés.

2/ UN PREMIER ETAT DES LIEUX DE LA FILIERE

La connaissance en matière de mobilité intérieure (hors urbain) reste lacunaire et

figure parmi les enjeux de pilotage identifié par le SRIT-PADDUC afin d'éclairer les politiques publiques.

A l'instar de ce constat sur les flux et les pratiques, l'absence de données sectorielles disponibles, commandait de disposer d'un diagnostic préalable pour bâtir tout dispositif de soutien. Un travail d'étude a été mené par Corsica Statistica en partenariat avec l'INSEE de Corse ; celui-ci dresse l'état des lieux de la filière et illustre son importance.

Cette analyse partielle a été consolidée avec les données fournies par les représentations des transporteurs. Par la suite, l'étude et la stratégie développée ont été validées le 11 février 2019 par le comité de pilotage composé des représentants de la profession et des différents partenaires techniques et financiers.

2.1) Le TRV, principal rouage de la mobilité intérieure des voyageurs / personnes en Corse

- Une réponse aux besoins de la vie quotidienne

Face au caractère limité des autres modes de transports intérieurs et à l'amélioration en cours de la complémentarité entre les offres ferroviaires et routières, la filière du TRV est en partie en capacité de répondre aux besoins de la population que ce soit en matière :

- de service public des transports assurant un lien de proximité et de désenclavement des villages et vallées notamment via le transport scolaire (plus de 9.300 scolaires/jour)
- d'aménagement du territoire et mobilité durable
- de développement durable et transition énergétique et numérique
- de vecteur de l'économie touristique de l'île

En tant que vecteur reliant des territoires, il concourt au service public des transports de la vie quotidienne mais son rôle reste cependant en partie réduit par un système de transport en commun urbain et interurbain peu adapté à la demande et une offre encore insuffisamment structurée et diversifiée (réseaux secondaires et tertiaires notamment).

Enfin, il peut jouer un rôle d'équilibre territorial susceptible d'étendre les activités et l'emploi en dehors des pôles urbains.

- Des services encore peu développés

Les entreprises du secteur proposent une palette complète de services qui relèvent en majeure partie du service public avec les lignes régulières et les transports scolaires.

La part restante d'activité (près de 30%) a trait au tourisme par autocar. Une activité qui est fortement saisonnière et évidemment entravée par l'insularité et la discontinuité territoriale (un autocar parcourt sur l'île en moyenne 20 000 kms/an quand un même autocar parcourt 100 000 kms/an sur le continent, ce qui sous-tend un problème de productivité évident).

Le bouquet de services proposé est peu développé et est caractérisé par une faible articulation des offres de transport (urbain, interurbain, ferroviaire, desserte des ports et aéroports), qu'il convient de rendre plus lisibles et adaptés aux attentes des usagers résidents ou aux touristes (information des voyageurs et promotion des réseaux, consistance et fiabilité des services, accès personnes à mobilité réduite (PMR), Usagers en fauteuil roulant (UFR).

La prise en compte du handicap (PMR/UFR) devra s'effectuer en lien avec les services compétents de la CdC (Direction de la jeunesse, des sports et du handicap, Direction des affaires sociales et de santé).

2.2) Analyse conjoncturelle :

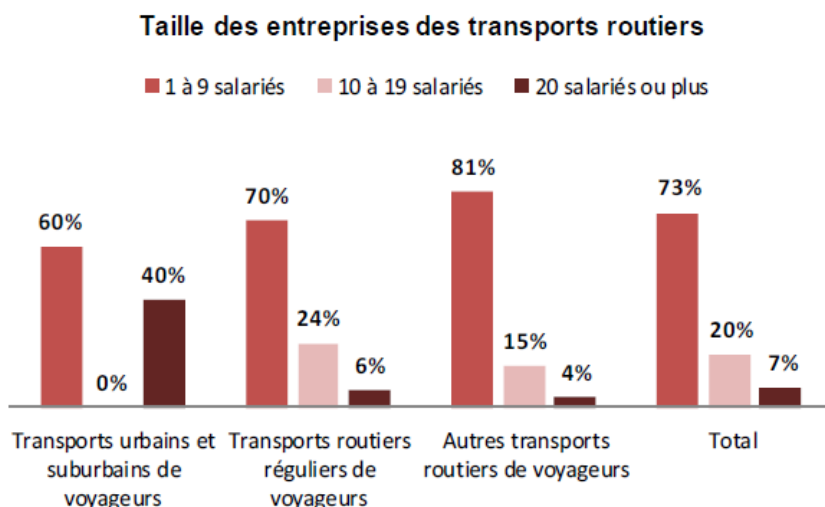
En France et en Europe, le TRV connaît une croissance régulière de son activité mais rencontre de profondes mutations qui impactent les entreprises et répondent à une demande sociale. En France, elles sont pour l'essentiel le fruit de l'application de dispositions législatives au cours de l'année 2015 (Loi NOTRe - Loi de Transition Énergétique pour la croissance verte (LTECV) - Loi Macron).

Ces transitions ont évidemment des répercussions sur les opérateurs du TRV qui ont l'impérieuse nécessité de tendre vers une mobilité durable et plus connectée. Cette situation est plus aiguë en Corse par la morphologie du territoire et par la volonté politique d'accélérer la mise à niveau et la transformation du réseau des transports intérieurs comme des acteurs, mais ces derniers accusent un certain retard.

En matière de tourisme, c'est un changement de paradigme qui commande de penser un tourisme durable et un transport routier régulé, adapté aux réseaux.

- Le poids socioéconomique et les activités de la filière

En 2015, le **chiffre d'affaire réalisé par la filière s'est élevé à plus de 54 millions d'euros**, pour une valeur ajoutée hors taxe qui dépasse les 26 millions d'euros. Le taux de cette valeur ajoutée est de 39,4 % pour les transports en autocars et bus contre 30,9 % pour l'ensemble du secteur marchand insulaire, la richesse générée par cette activité est ainsi de 8,5 points supérieurs.



Source : Insee Clap 2015 – Traitement CorsiStat

En 2018, on dénombrait 85 entreprises (dont 73 assurent le transport scolaire) **dont 49 dans le Cismonte et 36 dans le Pumonti, comptant au total près de 914 emplois.** Ce tissu d'entreprises qui innerve les vallées, les villages et les agglomérations de l'île est pour l'essentiel constitué de **très petites entreprises (73 %) c'est-à-dire employant moins de 10 salariés.** Elles sont souvent **familiales et concourent à un véritable maillage territorial.**

Ces données témoignent d'une filière qui joue un rôle prépondérant dans le paysage socioéconomique insulaire.

Les entreprises de la filière exploitent les deux activités principales du transport routier de voyageurs :

- Les services occasionnels ou tourisme par autocar (voyages, excursions, réceptif croisières, tour de Corse),
- Les services réguliers de transports (ordinaires et/ou scolaires) dans le cadre d'un contrat de service public conclu avec la Collectivité de Corse, instituée Autorité Organisatrice des Transports.

En termes d'activité, seulement 6 % sont des entreprises de transports urbains et suburbains, on les retrouve uniquement sur les Communautés d'Agglomérations de Bastia et du Pays Ajaccien. Les transports routiers réguliers représentent 61 % du secteur. Les autres transports routiers qui s'apparentent à une activité saisonnière ou occasionnelle occupent le dernier tiers.

2.3) Une filière confrontée à de nombreux défis

- Des défis qui s'imposent à la filière et qui appellent des réponses

Deux défis majeurs contraignent le développement de l'activité des entreprises corses de TRV : la saisonnalité et l'insularité. Elles ne sont pas propres au TRV mais celui-ci doit aussi répondre à des défis profondément structurants et protéiformes qui sont le fruit d'évolutions majeures sur le plan :

- **réglementaire et normatif**: SRIT - Padduc, Loi Macron et Loi de transition pour la croissance verte prévoient l'élaboration d'une stratégie de développement de la mobilité propre qui impose un renouvellement des flottes d'autocar et autobus vers des véhicules à faibles émissions polluantes, hybrides ou électriques Ce volet est également annexé à la PPE¹,
- **institutionnel**: la Loi NOTRe a révisé l'organisation institutionnelle et administrative de la filière et a institué la CdC, Autorité Organisatrice des transports réguliers et scolaires,
- **numérique** : Obligations en matière de transmission de données et numérisation des fonctionnalités (informatique, billettique/aide à l'exploitant, Wifi, GPS...),
- **social et de la démographie d'entreprises**: Vieillesse des actifs, des chefs d'entreprise, adaptation de l'offre de formation initiale et continue.

¹ Programmation Pluriannuelle de l'Energie approuvée par décret du 18 décembre 2015

Ces défis sont encore plus aigus au vu des difficultés « spécifiques » qui touche le TRV.

- Des difficultés « spécifiques » qui freinent sa capacité d'adaptation
 - L'obsolescence du parc d'autocars et d'autobus

Le transport scolaire représente une forte activité sur la filière, au total, 86 % des entreprises assurent cette mission. Depuis le 1^{er} janvier 2017, la CdC est compétente en matière de transports scolaires, elle en assure le fonctionnement sur l'ensemble de l'île. C'est notamment sur cette base qu'un état des lieux du parc d'autocars a été réalisé.

Parmi les 486 véhicules, ce sont près de 374 autocars déclarés sur l'année scolaire 2018-2019, leur date de mise en circulation se situe pour 23 % entre 13 et 18 ans ; 44 % entre 7 et 12 ans ; les plus récents 33 % ont moins de 6 ans. Ainsi, l'ancienneté moyenne d'un autocar en Corse est de 9,3 ans contre 8 ans au niveau national.

L'obsolescence du parc en Corse doit toutefois être appréciée au travers d'autres critères car le kilométrage moyen annuel d'un véhicule est plus faible en Corse que sur le continent.

Ceci témoigne d'un parc vieillissant dont le taux de renouvellement par du matériel neuf était de 3 points inférieurs à la moyenne française en 2014. Cela peut en partie être relativisé du fait un kilométrage moyen annuel bien plus faible en Corse.

A cela s'ajoute, un taux de marge faible qui limite une stratégie d'investissement offensive dans la modernisation du parc et son « verdissement ». L'inéligibilité de la filière du Crédit d'Impôt Corse n'a pas pu contribuer à inciter à enclencher une modernisation du parc.

Ces éléments conjugués ont ralenti la montée en gamme des entreprises, brident leur compétitivité, limite leurs capacité à répondre aux exigences réglementaires et le niveau de service rendu.

Enfin, la Loi Macron et la Loi de transition énergétique imposent désormais des véhicules à faibles émissions polluantes.

Normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules lourds - véhicules propres²

La Norme euro a été mise en place par l'Union européenne en 1988 pour les véhicules lourds (norme Euro 0 à VI), afin de limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers. Elle fixe des normes de plus en plus contraignantes pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants.

Ainsi, tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.

Dates de mise en application des normes :

1Euro 0 : 1^{er} octobre 1990

2Euro I : 1^{er} octobre 1993

3Euro II : 1^{er} octobre 1996

4Euro III : 1^{er} octobre 2001

5Euro IV : 1^{er} octobre 2006

6Euro V : 1^{er} octobre 2009

7Euro VI : 1^{er} octobre 2017

Cette dernière norme actuellement applicable permet de réduire de façon significative les plafonds des émissions polluantes par rapport à la Norme euro III.

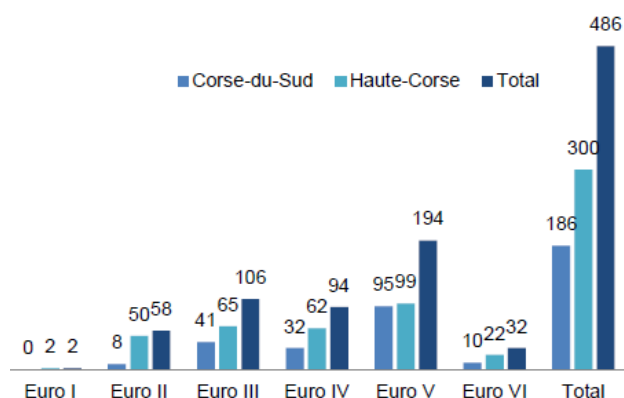
Source : TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS DIAGNOSTIC DU PARC D'AUTOCARS, Corsica Statistica

² Réduire les émissions de gaz à effet de serre, la dépendance énergétique et améliorer la qualité de l'air en milieu urbain : c'est tout l'enjeu du développement des véhicules propres. La filière véhicules propres, comprenant les véhicules électriques et hybrides, constitue aussi un enjeu industriel majeur pour la filière

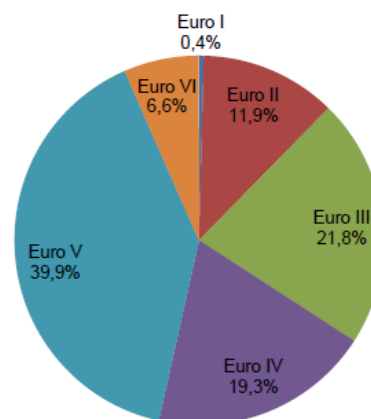
Diagnostic du parc insulaire

Un recensement quasi exhaustif a été réalisé sur le parc des autocars en circulation en Corse. Sur la base de la date de leur première mise en circulation un classement dans les différentes catégories de Norme Euro a pu être établi.

Distribution de la flotte d'autocars selon la Norme euro



Part des autocars selon la Norme euro



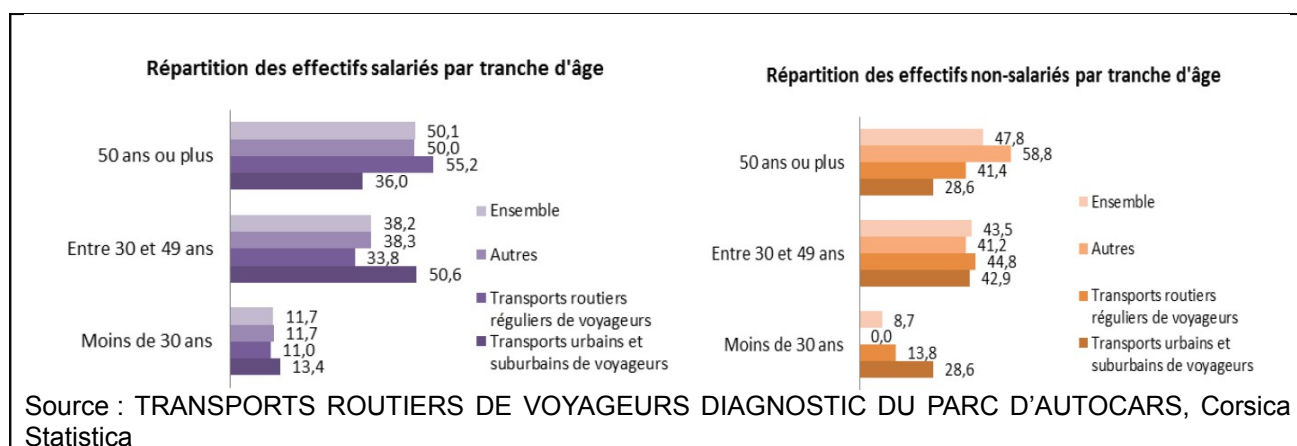
Il faut noter que le parc est dans son extrême majorité composé de véhicules diesel.

Les part des hybrides, GNV, électriques reste très peu significative.

Source : TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS DIAGNOSTIC DU PARC D'AUTOCARS, Corsica Statistica

- Le vieillissement des actifs et le recrutement des jeunes

Au niveau de l'emploi, en 2015 le secteur comptait 914 salariés auxquels s'ajoutent 53 postes de non-salariés. On constate une moyenne d'âge relativement élevée ; ainsi une personne sur deux a plus de 50 ans, ce qui implique d'organiser le renouvellement de près de la moitié des effectifs dans les dix ans à venir et notamment des effectifs de conduite. Une des conséquences de cette faible attractivité est aussi le vieillissement des chefs d'entreprises dont la reprise-transmission souvent familiale n'est pas toujours assurée. Cela fait aussi peser un risque sur le maintien des activités et des services de proximité en milieu rural notamment.



- Un taux d'encadrement faible et une insuffisance structurelle de l'offre de formation

Une étude réalisée par l'OREF en 2009 relevait que les 3/4 des salariés sont sans qualification.

En matière de recrutement, selon une enquête « Besoins de main d'œuvre » conduite en 2018 par le Pôle Emploi, 61 projets de recrutement de conducteurs ont été enregistrés, 80 % de ces projets sont signalés difficiles et 67,8 % de ces projets sont saisonniers.

A cela s'ajoute une forte concurrence des transporteurs français et internationaux pendant la saison estivale qui apparaît comme non régulée et dont les véhicules sont souvent inadaptés au terrain insulaire.

- Des conditions d'emplois plus précaires qu'ailleurs :

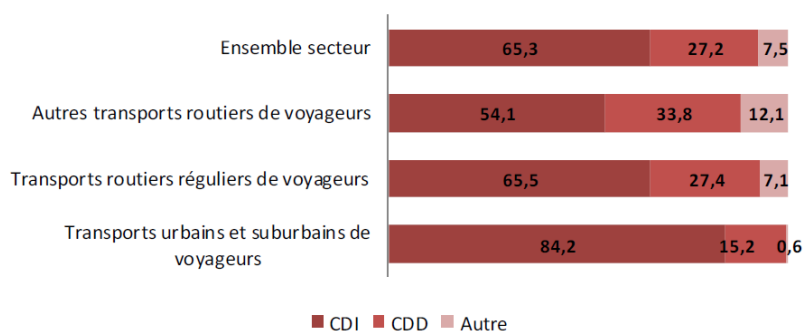
Le métier de conducteurs est bien sûr prédominant dans la filière et représente près de 73 % des effectifs. Les emplois sont majoritairement occupés par des hommes. La nature de l'activité génère une part d'activité partielle plus importante que dans le secteur du transport routier.

En termes de conditions de travail, la filière est concernée par une certaine précarité de l'emploi. En effet, la part de contrats à durée déterminée et les postes à temps partiel y sont plus fréquents que dans l'ensemble de l'économie. Sont particulièrement concernés les « Autres transports routiers de voyageurs » où la part de contrat à durée indéterminée est de 54,1 %, soit plus de 9 points inférieurs à l'ensemble du secteur. Ce taux est en partie imputable à la saisonnalité de l'activité.

À contrario, les transports urbains et suburbains offrent de meilleures conditions d'emploi avec 84,2 % de CDI.

Enfin, l'emploi du secteur possède une structure essentiellement ouvrière (84,5 %). En termes de rémunération, le salaire horaire brut médian (13 €) est pratiquement similaire à celui de la Corse (12,8 €).

Type de contrat¹ de travail et saisonnalité



Source : Insee DADS 2015 – Traitement CorsiStat

- Une dépendance à la commande publique :

La commande publique représente près des 2/3 du chiffre d'affaires de la filière (transports conventionnés : lignes régulières et transports scolaires). Concernant le transport scolaire, celui-ci concerne la quasi-totalité des acteurs. Ainsi, cette dépendance nécessite-t-elle une meilleure visibilité de la commande publique dans l'octroi des marchés de transports ou dans la résorption du déficit d'offre de transport public comme des conditions de candidatures aux appels d'offres qui sont susceptibles d'ouvrir des perspectives.

Cette dépendance est essentiellement le fruit d'une certaine stabilité apportée par les marchés publics. Or, la concordance des durées de l'amortissement comptable d'un véhicule et celle du crédit n'est pas évidente. Cela tend à limiter le renouvellement des flottes, ce qui renforce l'intérêt d'un soutien dédié.

2.4) Des forces à développer et à préserver :

La filière peut se prévaloir d'un certain nombre d'atouts qui doivent lui permettre de transformer les difficultés en opportunités. En effet, l'écosystème du TRV :

- possède un poids dans le paysage socioéconomique insulaire non négligeable,
- représente un mode de déplacement qui apparaît en croissance constante, il forme et recrute chaque année plusieurs dizaines de salariés,
- constitue un tissu d'entreprises dense et étoffé qui assure un lien et un service public de proximité entre les entreprises, les territoires et les habitants,
- figure comme un maillon incontournable de l'intermodalité et de la mobilité durable (un autocar équivaut à près de 30 véhicules de moins sur les routes),
- dispose d'une bonne représentativité professionnelle essentiellement au travers de deux structures syndicales, « Strada Corsa », et le MEDEF et l'autre professionnelle, la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs (FNTV) Corse, ce qui constitue un avantage non négligeable pour porter des stratégies collectives,
- représente un professionnalisme et un savoir-faire construits et entretenus dans ces entreprises souvent familiales.

Malgré ces atouts qui dynamiseraient la filière, celle-ci demeure fragile et

insuffisamment armée pour traverser seule et sans heurts les transitions majeures qui se profilent.

Les pouvoirs publics et au premier titre la CdC ont le devoir de réorganiser et structurer l'offre de transports afin d'assurer le désenclavement des territoires, les connexions et un service public de qualité. Pour autant, la CdC doit aussi permettre à la filière de réaliser cette mue. Pour ce faire, suivant le SRDEII un accompagnement dédié à la filière doit être mise en œuvre. Le présent rapport propose à l'Assemblée de Corse d'en acter le plan d'actions pluriannuelles, permettant ainsi aux acteurs de se projeter sereinement face au changement attendu comme à la collectivité de préparer le tissu.

3) PROPOSITION DE MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATEGIE D'ACTION COLLECTIVE

Le tissu économique corse est principalement constitué de TPE disséminées sur le territoire. Cette configuration ne favorise pas naturellement les regroupements d'intérêt plus spontanés ailleurs.

C'est pourquoi, depuis 10 ans, la CdC au travers de l'ADEC s'est investie dans l'organisation du tissu économique notamment via de la structuration de filière afin de favoriser la compétitivité des acteurs et leur adaptation aux enjeux des économies modernes. Des actions significatives ont été entrepris parfois avec le concours des consulaires autour de structures représentatives dans les secteurs et filières des PPAM, du bois, de l'Industrie aéronautique, auprès de profession comme les artisans bouchers et plus récemment les couteliers...

3.1) Les principes de l'action collective

La structuration et l'animation d'un écosystème productif constitue un axe stratégique prioritaire du SRDEII et une des conditions essentielles d'accès au soutien public.

Elles permettent de :

- favoriser les regroupements d'intérêt,
- organiser le tissu économique par la mise en œuvre de stratégies ponctuelles ou pluriannuelles élaborées notamment par le biais de structures représentatives,
- favoriser l'accès collectif à des moyens que certaines entreprises ne pourraient pas mobiliser à titre individuel,
- permettre à une filière d'atteindre un certain niveau de compétitivité via une structure collective qui mutualise les moyens.
- engager des démarches de qualités (cf. charte annexe 3)

Cela participe à répondre aux enjeux de croissance et de résilience, à favoriser l'adaptation des acteurs aux grands changements de cycles.

Les enjeux pour les pouvoirs publics sont ainsi de :

- concentrer leurs interventions sur des écosystèmes porteurs d'actions structurantes
- identifier et valoriser les potentiels existants par la mise en œuvre de

- techniques et méthodes innovantes de soutien
- parvenir à la définition d'un programme d'actions ciblées capables de répondre aux besoins précis des acteurs sur le plan réglementaire, socioéconomique, environnemental, numérique...

3.2) Une stratégie dédiée pour une filière stratégique

Cette profession constitue donc un rouage essentiel de la proximité.

Les enjeux sont multiples, d'abord en termes d'équilibre territorial nécessitant d'étendre les activités et l'emploi en dehors des pôles urbains par de meilleures liaisons logistiques et de transport (réseaux secondaire et tertiaire). La réduction du coût du trajet est susceptible de favoriser l'implantation d'activités économiques repoussées des centres urbains par la pression foncière.

De plus, les éléments de diagnostic ont su en partie mesurer l'importance de cette filière sur le plan socioéconomique et les difficultés auxquelles elle doit faire face.

L'ensemble de ces informations démontre l'impérieuse nécessité de mettre en œuvre une stratégie dédiée au TRV et sa déclinaison concrète au travers de mesures ciblées. Cette démarche collective au travers de l'action conjointe des représentations professionnelles, des consulaires grâce au soutien de la CdC, de la BPI, des outils financiers doit permettre de garantir pour les années à venir le développement de cette filière.

Pour finir, cette stratégie s'inscrira bien en cohérence avec les exigences organisées par l'Autorité Organisatrice. Elle vise aussi à se fondre dans la mise en application du SRIT définissant l'architecture du réseau de transport comme le niveau de services apportés et doit permettre de soutenir des offres complémentaires et non concurrente avec le rail par exemple.

3.3) Les grands leviers identifiés sur la filière du TRV

Il est donc proposé au sein de ce rapport de faire converger les éléments mis en lumière par le diagnostic vers un dispositif de soutien opérationnel permettant :

- d'accompagner le saut qualitatif de la filière (amélioration de la compétitivité des entreprises, des véhicules, du niveau de qualification des salariés, des services proposés et du management/formation sur la certification environnementale/éco-conduite, accueil PMR, la GRH, réglementation travail, du niveau social constaté...),
- de permettre de constituer une offre de transports complémentaire, consistante, moderne, fiable, accessible aux PMR et lisible pour garantir sa promotion et son attractivité (flotte renouvelée et adaptée aux circuits réalisés, services, information des voyageurs, promotion des réseaux...),
- de permettre de mieux organiser la desserte touristique routière de l'île (flotte renouvelée et adaptée aux circuits réalisés, services, information des voyageurs, promotion des réseaux...),
- de répondre aux exigences des futurs Appels d'Offres organisés par la CDC

en matière de transports conventionnés...

- de faire du TRV un maillon incontournable de l'intermodalité et de la mobilité durable en inscrivant une offre de service en synergie et en articulation avec les autres formes de transports. Sur ce point, la Direction des transports et de la mobilité et l'AUE y seront étroitement associés.

3.4) Focus sur l'enjeu de l'accessibilité

Le secteur évolue sous l'effet de différentes transitions numériques, énergétiques, territoriales, législatives et sociales. La mobilité est plus que jamais un enjeu de développement et d'attractivité économique, de cohésion sociale. L'accessibilité des PMR³ est un sujet dont les transporteurs mesurent l'importance depuis maintenant plusieurs années. Mais la lourdeur des investissements et des travaux que leur réclame la mise en conformité du matériel roulant et de l'ensemble des réseaux a déjà valu de dépasser les délais initialement prévus par la loi Handicap. Ce retard est encore plus marqué en Corse.

A cela s'ajoute selon une récente étude de l'INSEE le vieillissement démographique insulaire qui risque d'accroître cette situation. La Corse est l'une des régions les plus âgées, elle compte 94 000 personnes de 60 ans ou plus tandis qu'à l'horizon 2030 l'estimation se porte à 128 000. Ce vieillissement important est va inévitablement entraîner une augmentation sensible du nombre de personnes âgées dépendantes et donc accroître le risque d'inadéquation avec les équipements de transports.

Par conséquent, le dispositif veillera prioritairement à faire progresser la filière en matière d'équipement car l'accessibilité des personnes est au cœur des enjeux de sociétés et la cohésion sociale partout sur le territoire.

4) LE PLAN D' ACTIONS 2020-2023

4.1) Quatre axes d'interventions opérationnelles

Eu égard au caractère stratégique de la filière précédemment exposé, tout comme les difficultés et obligations rencontrées (recrutement des jeunes ; vieillissement des actifs ; rémunération ; concurrence extérieure (tourisme par autocar) ; reprises-transmissions ; concurrence multimodale ; impact de la commande publique...), la stratégie collective de soutien repose sur un programme complet « sur mesure » appelé à être reconduit en fonction des résultats obtenus. Au terme de l'action collective, un bilan sera présenté en Assemblée de Corse qui décidera reconduire ou non cette démarche.

Il se décompose comme suit :

Axe 1 : l'adaptation de la filière aux obligations réglementaires par la modernisation du parc par des véhicule à faible émission (classement EURO V ; VI), et de façon pilote des véhicules hybrides ou électriques ; la numérisation de

³ Est considérée comme PMR toute personne ayant des difficultés à se déplacer dans les espaces publics - ici dans les transports - telle que, notamment, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) etc.

l'activité assurant la traçabilité et sa sécurité ; le développement de l'accès aux PMR,

Axe 2 : le développement des compétences et l'organisation de la gestion d'entreprise par la mise en place de plans de formation, de conseil et d'évaluation en entreprise,

Axe 3 : l'organisation d'une gestion prévisionnelle des emplois afin d'assurer leur pérennisation et les recrutements indispensables,

Axe 4 : l'animation et la dynamisation de la filière : la fédération de la profession et l'animation de la stratégie permettront un déploiement d'activité, autour d'actions à forte valeur ajoutée économique et sociale.

En outre, deux thèmes transversaux ont été identifiés comme des éléments contributifs à la stratégie collective et notamment en lien avec les volets consacrés à « la formation et à l'adaptation ».

Il s'agit, d'une part, de la reprise-transmission d'entreprise et, d'autre part, de la nécessité d'améliorer les conditions sociales et pérenniser l'emploi de cette filière. Ces deux thèmes renvoient à des dispositifs en vigueur élaborés par la CdC.

Enfin, il est précisé que la mise en œuvre de ces actions s'effectuera en articulation avec les services de l'AUE quant aux énergies propres notamment via l'adhésion à la Charte CO2⁴, la Direction de la jeunesse, des sports et du handicap ainsi qu'avec la Direction des affaires sociales et de la santé concernant l'intégration des PMR. En outre, la Direction des transports et de la mobilité sera associée dans la perspective des futurs appels d'offres transports. Ces services et directions participeront au comité de suivi et d'évaluation du programme d'actions collectives (COSEA) spécialement créé pour assurer la conduite de l'action collective.

Ces axes se déclinent en fiches actions présentées en annexe 2.

Prévisionnel financier 2020-2023

AXE	Actions	Coût total sur 3 ans	CdC/ADEC	AUTRES (Fin'impres)	Privés
-----	---------	----------------------	----------	---------------------	--------

4 Mis en place en janvier 2016 par le ministère chargé des transports et l'ADEME, le programme « Objectif CO2 » vise à fournir aux entreprises de transport de voyageurs des outils permettant d'améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de GES liées à la consommation de carburant. Ce programme propose deux dispositifs d'engagements volontaires complémentaires :

- la Charte permet de s'inscrire dans une démarche d'amélioration de leur performance énergétique ;
- la labellisation permet de s'engager dans une démarche d'audit et de performance énergétiques.

A ce jour, seules les entreprises de transport routier de marchandises sont éligibles au label.

1	Modernisation du parc de véhicule et accès PMR et numérisation des activités	17 040 000 €	5 982 000 €	3 003 000 €	8 055 000 €
2	Mettre en place un plan de formation-conseil	303 000 €	167 100,00 €		135 900 €
3	Organiser une gestion prévisionnelle des emplois	2 379 000 €	282 000 €	-	2 097 000 €
4	Coordination et animation de la filière	77 400 €	38 700 €	-	38 700 €
5	Reprise transmission	450 000 €	135 000 €	157 500 €	157 500 €
TOTAL		20 249 400 €	6 604 800 €	3 160 500 €	10 484 100 €
TAUX			32,62 %	15,61 %	51,77 %

La volumétrie financière proposée fait état d'une première étape avec notamment un renouvellement de 90 véhicules sur 3 ans. Néanmoins, le besoin urgent de renouvellement n'étant pas assouvi (près de 260 véhicules de Euro I à Euro IV) cette action est amenée à être reconduite en fonction de l'appétence des acteurs pour cette politique de renouvellement. A ce titre, un bilan sera présenté en Assemblée de Corse qui déterminera si l'action doit se poursuivre.

4.2) Mesure spécifique de soutien à la filière et articulation avec la plateforme Fin'Imprese et la BPI

Afin d'organiser la cohérence du dispositif mis en œuvre, une large concertation a été menée avec les services compétents de la Collectivité de Corse, les organisations professionnelles, les partenaires financiers et avec les consulaires. Cela a permis d'aboutir à un outil d'accompagnement dimensionné et adapté aux enjeux et besoins exprimés par la filière depuis un certain temps.

La modernisation du parc de véhicules représente la part d'investissement la plus importante. Aussi, il convenait d'accroître l'effet de levier de la subvention via son couplage avec une avance remboursable mobilisée par la plateforme FIN'IMPRESSE.

Le potentiel de soutien public mixte (subvention ADEC - avance remboursable relevant de la plateforme FIN'IMPRESSE) appliqué au projet de renouvellement de la flotte pourrait ainsi atteindre au maximum 300 k€ par entreprise dans le respect des dispositions réglementaires relatives aux cumulés.

En outre, la plateforme est également susceptible d'intervenir en soutien sur volet

reprise transmission.

Enfin, le dispositif propose une garantie de 40 % du crédit pour les sociétés en développement. Cette garantie sera proposée par la BPI. Cela permettra de faciliter l'octroi de crédit auprès des banques et de limiter la caution personnelle du chef d'entreprise.

4.3) Gouvernance du programme d'actions collectives

La réalisation du programme d'actions collectives 2020-2023 du TRV pourra aussi faire l'objet d'une convention d'objectifs entre la CdC, l'ADEC et les représentants de la profession.

Un comité de suivi et d'évaluation du programme d'actions collectives sera institué (COSEA) dont la composition et les missions sont les suivantes :

Composition du COSEA :

- Le Président du Conseil Exécutif de Corse ou son représentant,
- Le Président de l'ADEC ou son représentant,
- Le Président de la FNTV, ou son représentant,
- Le Président de Strada Corsa, ou son représentant
- Le Président du MEDEF, ou son représentant
- Le Président de la CADEC, ou son représentant
- Le Directeur Régional des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation du Travail et de l'Emploi ou son représentant,
- Deux représentants de l'Assemblée de Corse,
- Un membre du bureau de l'ADEC,
- Le Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie ou son représentant,
- La Directrice Générale Adjointe aux affaires sociales ou son représentant,
- Le Directeur des routes et de la mobilité durable ou son représentant,
- La Directrice de la Formation de la Collectivité de Corse ou son représentant,
- Le Directeur de l'AUE ou son représentant,
- Le Directeur de la jeunesse, des sports et du handicap ou son représentant,
- Le Directeur Régional de Pôle-Emploi ou son représentant,

La composition du COSEA pourra être élargie de manière exceptionnelle après accord préalable des parties signataires de la convention d'objectif.

Missions du COSEA :

- Chaque année, de prendre connaissance de l'exécution du programme de l'année en cours ;
- Chaque année, de prendre connaissance du programme d'actions à venir (à l'exception de celui relatif à l'année d'installation du COSEA) ;
- De procéder à l'évaluation (mi-parcours fin 2020, fin 2021 et bilan fin 2022) des actions ;
- De procéder à l'évaluation des résultats attendus notamment en matière de pérennisation et création d'emplois ; taux de renouvellement des flottes

- De discuter de l'évolution globale de la filière, notamment en matière, de développement durable, d'emplois, de formation, adaptations aux changements....

Conclusion

La filière du TRV constitue un acteur-clé du transport et de la proximité. De plus, le développement et le renforcement d'une filière, à l'impact socioéconomique non négligeable, dont l'activité nécessite de forts investissements financiers porteurs d'enjeux stratégiques s'avère être une condition de l'aménagement économique du territoire.

Dans ce cadre, l'ADEC a travaillé en étroite collaboration avec ses partenaires en vue d'établir une stratégie collective partagée visant à accompagner les acteurs du TRV en cohérence avec les défis rencontrés et l'objectif du développement de la filière.

Le financement de ces actions s'inscrit en parfaite adéquation avec les objectifs du SRDEII, du SRIT et en conformité avec les dispositions communautaires et nationales en matière de soutien aux actions collectives. Il s'effectuera au moyen du budget de l'action économique mais aussi en ayant recours à des crédits européens PO-FEDER si nécessaire.

L'intervention de la CdC sera triple en la matière :

- d'une part, elle intervient en tant qu'Autorité Organisatrice des transports réguliers et scolaires afin d'impulser une nouvelle donne en matière de mobilité et d'interconnexion de tous les territoires,
- d'autre part, elle s'engage à soutenir via son Agence de Développement Economique, la filière et ses acteurs au quotidien dans la bonne réalisation de ce programme d'actions et dans l'ingénierie nécessaire à la réalisation de leurs projets individuels et collectifs. Cela permettra un rattrapage historique et mettra la filière en situation de répondre aux nouvelles exigences que la CdC édictera via les futurs Appels d'Offres-transport.
- enfin, elle assure ainsi un rôle de coordonnateur auprès de différentes institutions et services qui de par leurs compétences, sont susceptibles d'avoir un impact sur la bonne réalisation de programme et de ces actions.

Il est donc demandé à l'Assemblée de Corse :

- D'approuver ce programme d'actions collectives pluriannuelles retranscrites en règlement d'aides
- D'approuver les fiches actions qui s'y attachent
- D'approuver la Charte qualité du TRV
- D'autoriser le Président du Conseil Exécutif de Corse et le Président de l'ADEC à signer tout acte et document visant à la définition et à la mise en œuvre de cette stratégie
- D'approuver la mise en œuvre d'un COSEA et de désigner deux représentants de l'Assemblée de Corse pour y siéger

- D'approuver la réalisation et la présentation en Assemblée de Corse d'un bilan pour cette action collective afin d'évaluer sa portée comme la nécessité de sa reconduction.


Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Annexe 1 : Règlement des aides du TRV 2020-2023

MESURE N° 1 :	Aide régionale à la modernisation du parc de véhicules (autocars/autobus) de la filière du TRV
BENEFICIAIRE :	Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B) quelle que soit leur forme juridique, inscrite au registre du commerce et au registre national des entreprises de transport de voyageurs par route depuis plus de 12 mois et exerçant leur activité en Corse. Les porteurs de projets sont les entreprises bénéficiaires.
OBJECTIF :	Il s'agit d'inscrire les acteurs d'un contrat de modernisation des entreprises avec l'acquisition de matériels de transports : Autocars et véhicule de transport collectif d'au <u>moins 9 places</u> permettant à la filière de répondre aux exigences réglementaires, d'être plus attractive, de répondre notamment aux prescriptions des appels d'offres.
CONDITIONS DE RECEVABILITE :	L'entreprise doit remplir et envoyer une déclaration d'intention à l'ADEC. Pour être recevable elle doit : <ul style="list-style-type: none">- S'engager à respecter la Charte qualité en annexe et particulièrement le point 3 (fournir un état des conditions sociales dans l'entreprise : durée contrats, précarité, niveau de formation, couverture santé...) et justifier d'une amélioration significative avant le solde, adhérer à la Charte CO2- Être en situation financière saine et à jour de ses obligations fiscales et sociales.- Ne pas avoir été verbalisée pour une infraction de travail illégal durant les 5 dernières années.- Justifier du niveau d'obsolescence de son parc de véhicule (+ 6 ans)- Justifier du circuit réalisé par le véhicule (Urbain et/ou Rural) et pour le transport non conventionné, ne pas se situer sur un trajet occupé par le ferroviaire.

<p>COUTS ADMISSIBLES :</p>	<p><u>Acquisition de véhicule type EURO VI ou exceptionnellement EURO V*</u> concourant à l'activité de l'entreprise, acheté comptant ou sur la forme de crédit-bail ou de LOA.</p> <p>Les véhicules d'occasion pourront être pris en compte si toutes les conditions suivantes sont respectées :</p> <p><i>a) le matériel n'a pas déjà été soutenu par une aide publique au cours des 5 dernières années</i> <i>b) Le vendeur du matériel fournisse une déclaration sur l'honneur (datée et signée) accompagnée de la copie de la facture initiale relative à l'achat de matériel;</i> <i>c) Le vendeur mentionné ait acquis le matériel neuf;</i> <i>d) Le prix du matériel d'occasion n'excède pas sa valeur sur le marché et soit inférieur au coût de matériel similaire à l'état neuf (justifier par au moins deux devis ou sur la base d'un autre système approprié d'évaluation tel que des coûts de référence pour un matériel équivalent réalisé par un expert)</i> <i>e) Le matériel présente les caractéristiques techniques requises pour l'opération et est conforme aux normes applicables;</i></p> <p>(*) Il est précisé que l'aide à l'acquisition d'un EURO V n'est possible que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ si le véhicule ne réalise pas de trajets en espace urbain <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ si le parc de véhicules de l'entreprise a une moyenne d'âge de plus de 12 ans <p><u>Aide à l'investissement en faveur de l'équipement numérique/PMR des véhicules</u> (uniquement si aucune autre forme de soutien public n'est constatée)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rampes d'accès et hayons élévateurs, espaces UFR/PMR ; billettique, aide à l'exploitant, WIFI, GPS. <p>Attention : Seuls les investissements engagés par l'entreprise après la réception par l'ADEC de la déclaration d'intention pourront être pris en compte et à compter du 1^{er} janvier 2019.</p>
---------------------------------------	---

INTENSITES ET PLAFONDS DE L'AIDE :	<p><u>Acquisition d'un véhicule type EURO VI (hors options)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - TPE : 35 % de l'assiette éligible HT plafonnée à 100 K€/entreprise sur 3 ans sous forme de subvention - PME : 20 % de l'assiette éligible HT plafonnée à 80 K€/entreprise sur 3 ans sous forme de subvention <p>De façon pilote, l'aide sera déplafonnée en cas d'acquisition d'équipement hybride ou électrique (de préférence pour le trajet en centre-ville) dans le respect des règles de cumul de minimis.</p> <p><u>Acquisition d'un véhicule Type EURO V* (hors options)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - TPE : 20 % de l'assiette éligible HT plafonnée à 30 K€/entreprise sur 3 ans sous la forme de subvention - PME : 10 % de l'assiette éligible HT plafonnée à 20 K€/entreprise sur 3 ans sous la forme de subvention <p>Auxquels pourra s'ajouter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 35 % de l'assiette éligible HT plafonnée à 200 K€ sous la forme d'avance remboursable sur : l'achat du véhicule (sachant que l'achat sous forme de LOA ou crédit-bail est exclu) et son aménagement - Une réduction du risque crédit de 40 % via une garantie bancaire proposée par la BPI <p><u>Aide à l'investissement en faveur de l'équipement PMR ou numérique des véhicules</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 50 % l'assiette éligible HT plafonnée 10 K€/entreprise sur 3 ans sous la forme de subvention <p>NB : L'aide publique possède un niveau plancher de 10 K€ en avance remboursable comme en subvention. Tout financement public confondu, le niveau d'aide publique ne devra pas excéder 80 %.</p> <p>Les services de l'ADEC agiront comme guichet unique et vérifieront systématiquement si le projet peut bénéficier en complément de l'intervention d'un outil de la plateforme FIN'IMPRESSE ou de la BPI avant d'instruire le dossier.</p>
ASSISE JURIDIQUE DE L'AIDE :	Règlement (UE) n° 14/2013 - de minimis
MODALITE D'ATTRIBUTION :	<p>L'aide sera individualisée au sein du Bureau de l'ADEC et/ou du comité CADEC et liquidée dans les conditions précisées par les arrêtés attributifs d'aides.</p> <p>Toute entreprise bénéficiant d'une aide sera contrôlée durant les 3 ans suivant son investissement. En cas d'infraction, la totalité de l'aide devra être reversée.</p>


MESURE N° 2 :	Aide régionale à la formation-conseil au sein de la filière du TRV
BENEFICAIRES : 	<p>Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B) quelle que soit leur forme juridique, inscrite au registre du commerce et au registre national des entreprises de transport de voyageurs par route depuis plus de 12 mois et exerçant leur activité en Corse.</p> <p>Attention : Les porteurs de projets sont ici exclusivement les Fédérations professionnelles, les syndicats professionnels, les associations, les GIE et les consulaires. Ces « porteurs d'actions individualisées » agissent en tant qu'intermédiaires transparents et répercutent l'intégralité de l'aide aux entreprises bénéficiaires.</p>

OBJECTIF :	Il s'agit d'accompagner la montée en compétences des métiers présents dans les entreprises de la filière et particulièrement ceux de managers, et de conducteurs (éco-conduite, gestion PMR...).
CONDITIONS DE RECEVABILITE :	<p>Le porteur doit remplir et envoyer une déclaration d'intention à l'ADEC pour le compte des entreprises qu'il représente. Pour être recevable, le porteur s'assure que les entreprises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soient en situations financières saines et à jour de leurs obligations fiscales et sociales. - N'ont pas été verbalisées pour une infraction de travail illégal durant les 5 dernières années.
COUTS ADMISSIBLES :	<p><u>Formation-Conseil</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) les frais de personnel des formateurs; b) les coûts de fonctionnement des formateurs et des participants directement liés au projet de formation c) les coûts des services de conseil liés au projet de formation d) les coûts de personnel des participants à la formation e) les coûts généraux indirects (coûts administratifs, location, frais généraux) liés au projet de formation <p><u>Service de conseil en faveur des PME</u></p> <p>Les coûts des services de conseil/évaluation fournis par des conseillers extérieurs qui ne doivent pas constituer une activité permanente ou périodique et doivent être sans rapport avec les dépenses de fonctionnement normales de l'entreprise (services réguliers de conseil fiscal ou juridique, ou la publicité).</p> <p>Attention : Seuls les plans de formations ou de conseils collectifs seront considérés et seuls les projets réalisés après la réception par l'ADEC de la déclaration d'intention pourront être pris en compte et à compter du 1^{er} janvier 2019</p>
INTENSITES ET PLAFOND DE L'AIDE :	<p><u>Formation-Conseil</u></p> <p>TPE : 70 % plafonnés à 10 000 €/ entreprise sur 3 ans PME : 60 % plafonnés à 5 000 €/ entreprise sur 3 ans</p> <p>L'aide publique est octroyée sous la forme d'une subvention et possède un niveau plancher de 5 K€ au global pour l'ensemble des bénéficiaires finaux.</p> <p><u>Service de conseil en faveur des TPE/PME</u></p> <p>PME : 50 % plafonnés à 5 000 € /entreprise sur 3 ans</p>

ASSISE JURIDIQUE DE L'AIDE :	<ul style="list-style-type: none"> • Régime cadre exempté de notification N° SA.40207 Relatif aux aides à la formation pour la période 2014-2020 • Régime cadre exempté de notification N° SA.40453 relatif aux aides en faveur des PME pour la période 2014-2020 et notamment son annexe 1.
MODALITE D'ATTRIBUTION :	<p>L'aide sera individualisée au Bureau de l'ADEC et liquidée dans les conditions précisées par l'arrêté attributif d'aides. Ce dernier prévoira un mécanisme approprié garantissant que le financement public sera intégralement répercuté sur le bénéficiaire final, un système de traçabilité de l'aide publique ou le cas échéant un calcul de la remise de prix par rapport au prix de marché et un système de récupération ou de correction/ajustement, en cours de convention afin de s'assurer que le porteur ne conserve pas une partie des fonds publics à son profit</p> <p>Toute entreprise bénéficiant d'une aide sera contrôlée durant les 3 ans suivant son investissement. En cas d'infraction, la totalité de l'aide devra être reversée.</p>

MESURE N° 3 :	Aide régionale à la pérennisation des emplois au sein de la filière du TRV
BENEFICAIRES :	<p>Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B) quel que soit leur forme juridique, inscrite au registre du commerce et au registre national des entreprises de transport de voyageurs par route depuis plus de 12 mois et exerçant leur activité en Corse.</p> <p>Les porteurs de projets sont les entreprises bénéficiaires.</p>
OBJECTIF :	<p>Il s'agit de soutenir la création d'emploi et la pérennisation d'emploi au sein d'une filière dont les conditions de travail apparaissent plus précaires du fait d'une fréquence d'emploi en CDD plus important que dans le reste de l'économie, d'une saisonnalité importante et d'une activité fortement conditionnée par le temps partiel. Il convient d'accroître le soutien et l'incitativité de l'aide à l'emploi.</p> <p>Outre l'aide au recrutement, il sera proposé une mesure ad hoc de pérennisation des emplois présents.</p>
CONDITIONS DE RECEVABILITE :	<p>L'entreprise doit remplir et envoyer une déclaration d'intention à l'ADEC. Pour être recevable elle doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etre en situation financière saine et à jour de ses obligations fiscales et sociales. - Ne pas avoir été verbalisée pour une infraction de travail illégal durant les 5 dernières années. - Respecter les conditions préalables du Pattu Impiegu
CONDITIONS SPECIFIQUES D'ACCES A L'AIDE :	<p>Création d'emploi - L'aide à l'emploi, doit répondre aux conditions d'éligibilité et à la typologie des publics cibles tel qu'en dispose le dispositif PATTU IMPIEGU - Délibération n° 16/176 AC de l'Assemblée de Corse du 29 juillet 2016.</p> <p>Pérennisation des emplois présent - Aide spécifique : 2 000 € / transformation des emplois présents en CDI</p>
INTENSITES DE L'AIDE :	<p>U PATTU IMPIEGU est une aide forfaitaire, une bonification est permise par le présent dispositif de l'ordre de 10 % supplémentaires pour les TPE, PME du TRV.</p>
ASSISE JURIDIQUE DE L'AIDE	<ul style="list-style-type: none"> • Régime cadre exempté de notification n° SA.40208 • Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission Européenne du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis
MODALITE D'ATTRIBUTION :	<p>L'aide sera individualisée au du Bureau de l'ADEC et liquidée dans les conditions précisées par l'arrêté attributif d'aides. Toute entreprise bénéficiant d'une aide sera contrôlée durant les 3 ans suivant son investissement. En cas d'infraction, la totalité de l'aide devra être reversée.</p>

MESURE N° 4 :	Aide régionale à la reprise/transmission au sein de la filière du TRV
BENEFICAIRES :	<p>Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B) quelle que soit leur forme juridique, inscrite au registre du commerce et au registre national des entreprises de transport de voyageurs par route depuis plus de 12 mois et exerçant leur activité en Corse.</p> <p>Les porteurs de projets sont les entreprises bénéficiaires.</p>
OBJECTIF :	Il s'agit de soutenir le processus de reprise transmission en complétant le panel des financements disponibles.
CONDITIONS DE RECEVABILITE :	<p>L'entreprise doit remplir et envoyer une déclaration d'intention à l'ADEC. Pour être recevable elle doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Être en situation financière saine et à jour de ses obligations fiscales et sociales. - Ne pas avoir été verbalisée pour une infraction de travail illégal durant les 5 dernières années.
CONDITIONS SPECIFIQUES D'ACCES A L'AIDE :	Il est précisé que les aides relatives à la reprise-transmission au sein de la filière du TRV seront traitées au travers du dispositif IMPRESA SI - Délibération n° 17/402 AC de l'Assemblée de Corse du 10 novembre 2017
INTENSITES DE L'AIDE :	<p>Conformément au dispositif IMPRESA SI</p> <p>30 % maximum (subvention)</p> <p>Cette aide pourra être complétée par les acteurs de la plateforme FIN'IMPRESA avec une intervention sous forme d'avance remboursable, de prêt d'honneur, de prêt participatif, de garantie du financement bancaire. Le cumul avec du crédit d'impôt ou des exonérations fiscales est sous réserve.</p>
ASSISE JURIDIQUE DE L'AIDE :	Conformément au dispositif IMPRESA SI : Règlement (UE) n° 14/2013 - de minimis
MODALITE D'ATTRIBUTION :	L'aide sera individualisée au Bureau de l'ADEC et liquidée dans les conditions précisées par l'arrêté attributif d'aides. Toute entreprise bénéficiant d'une aide sera contrôlée durant les 3 ans suivant son investissement. En cas d'infraction, la totalité de l'aide devra être reversée.

MESURE N° 5 :	Aide régionale à la coordination et à l'animation de la filière
BENEFICAIRES : 	<p>Les porteurs de projets sont ici exclusivement les Fédérations professionnelles, les syndicats professionnels, les associations, les GIE et les consulaires.</p> <p>Ces « porteurs d'actions collectives » sont bénéficiaires de l'aide publique.</p>
OBJECTIF :	Cette mesure vise à assurer les conditions d'animation, de suivi de l'action collective et de l'ensemble des interventions programmées. Une équipe dédiée à la programmation de l'action est demandée. Cette animation comprend des groupes de travail, des visites individuelles, des réunions techniques et assureront la mise en œuvre des actions.
CONDITIONS DE RECEVABILITE :	<p>Le porteur doit remplir et envoyer une déclaration d'intention à l'ADEC. Pour être recevable il doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Être en situation financière saine et à jour de ses obligations fiscales et sociales. - Ne pas avoir été verbalisé pour une infraction de travail illégal durant les 5 dernières années. - Présenter un programme d'action détaillé (réunion d'information, aide à la constitution de dossier, reporting mensuelle ou trimestrielle, préparation de support de communication, animation réseaux, justifier de disposer des moyens financier et humaine nécessaire...).
COÛTS ADMISSIBLES :	Les coûts admissibles sont calculés sur la base du salaire chargé des personnes affectés à l'opération d'animation/coordination et les coûts matériels directement liée à un évènement/animation dans le cadre du projet présenté.
INTENSITES DE L'AIDE :	50 % plafonnés à 50 000 € /porteur sur 3 ans rassemblant une grappe d'au moins 10 entreprises.
ASSISE JURIDIQUE DE L'AIDE :	Règlement (UE) n° 14/2013 - de minimis
MODALITE D'ATTRIBUTION :	L'aide sera individualisée au du Bureau de l'ADEC et liquidée dans les conditions précisées par l'arrêté attributif d'aides. Toute entreprise bénéficiant d'une aide sera contrôlée durant les 3 ans suivant son investissement. En cas d'infraction, la totalité de l'aide devra être reversée.

Annexe 2 : Fiches Actions

Action 1 : L'adaptation de la filière aux obligations réglementaires par la modernisation du parc par des véhicules à faible émission (classements EURO V et VI) ; la numérisation de l'activité assurant la traçabilité et sa sécurité ; le développement l'accès aux PMR

Objectifs et rapport avec la stratégie :

- Réduire l'âge moyen et améliorer le taux de renouvellement du parc corse
- Permettre l'acquisition de véhicules répondant aux normes d'émissions polluantes les plus ambitieuses pour réduire la consommation unitaire et les GES (normes Euro VI) et à la marge Euro V).
- Répondre aux enjeux d'attractivité, de sécurité et de qualité de l'offre de transport intérieur, et ce en complémentarité avec les autres modes de transports disponibles (rail...)

Description :

D'ici 2020, les véhicules siglés Euro II, III et IV seront progressivement interdits. Le niveau d'obsolescence du parc insulaire ne permet pas à tous les acteurs de rattraper leur retard. Aussi, il est proposé de soutenir le renouvellement de la flotte prioritairement avec des véhicules EURO VI et aussi hybride ou électrique et enfin aussi de façon très encadrée de l'EURO V. Le contrat de modernisation se traduira sur une durée de 3 ans par le renouvellement de 30 véhicules par an et si cela est jugé nécessaire d'équiper les véhicules en équipement numérique et PMR. Un bilan sera réalisé et présenté en AC à la fin de l'action collective pour établir si ce plan de rattrapage doit être reconduit.

Résultats attendus :

Selon cette évaluation, le dispositif doit permettre de retirer prioritairement de la circulation une partie des 115 autocars du parc dont l'ancienneté est de 13-18 ans. Le dispositif doit également permettre de toucher la cible des 220 véhicules dont l'âge est compris entre 7 et 12 ans (et notamment ceux dont la date de mise en circulation est antérieure à 2009 - norme Euro V).

Bénéficiaires :

Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B)

Maître d'ouvrage :

Les porteurs de projet est l'entreprise bénéficiaire. Elle doit adresser une déclaration d'intentions à l'ADEC. Pour être recevable, l'entreprise doit respecter les conditions de recevabilité du règlement - mesure 1.

Estimation des coûts HT :

dépenses du projet				
Postes de dépenses	2020	2021	2022	total
renouvellement de la flotte- minibus	1 320 000 €	1 320 000 €	1 320 000 €	3 960 000 €
renouvellement de la flotte- Bus 12 mètres	4 320 000 €	4 320 000 €	4 320 000 €	12 960 000 €
équipements	40 000 €	40 000 €	40 000 €	120 000 €
total	5 680 000 €	5 680 000 €	5 680 000 €	17 040 000 €

Critères d'évaluation et de suivi :

- Aide à la modernisation du parc : nombre d'entreprises bénéficiant d'un soutien financier/nombre de véhicule acquis/Impact sur la moyenne d'âge du parc roulant corse/impact en termes d'émissions polluantes (comparatif véhicule retiré-véhicule investi), nombre d'adhésion à la Charte Co2
- Taux de remplissage
- Numérisation : taux d'équipement du parc en GPS et matériel de suivi de la fréquentation,
- Accès PMR : taux d'équipement du parc en rampe UFR et système d'annonces sonores et visuelles...
- Compte rendu d'avancement COSEA.

Action 2 : Le développement des compétences et organisation de la gestion d'entreprise par la mise en place de plans de formation, de conseil et d'évaluation en entreprise

Objectifs et rapport avec la stratégie :

Le tissu des entreprises est composé de TPE et de PME familiales où le taux d'encadrement est très faible et les personnels cadres/agents de maîtrise exécutent des tâches pour l'essentiel tournées vers la production. La modernisation de la filière et les enjeux forts attachés au développement de l'offre de transport insulaire obligent à :

- Faire une montée en compétence progressive des personnels des entreprises et singulièrement des managers et des conducteurs
- Evaluer les actions à réaliser pour améliorer la compétitivité en entreprise

Descriptif de l'opération :

L'organisation et le management des entreprises feront l'objet d'une prestation globale d'évaluation et de conseil. De la même manière, une mise à jour des compétences des conducteurs sur le terrain de l'éco conduite est à définir. Cela consistera à déployer à l'échelle de l'île d'une opération collective de conseils et de formation qui concernera les champs suivants :

- L'organisation et la stratégie de l'entreprise,
- La gestion des ressources humaines et la réglementation du travail,
- Le développement durable (certification environnementale/formations écoconduite).

Résultats attendus :

S'agissant du conseil en organisation et en gestion RH, est visé la participation annuelle d'environ 30 entreprises de transports soit 90 entreprises diagnostiquées et conseillées sur les 3 années.

En ce qui concerne la certification environnementale (label Objectif CO2), il est envisagé la certification en 3 années de 30 entreprises de TRV. Enfin, s'agissant de l'écoconduite (ou conduite rationnelle), le besoin de formation estimé est de 60 conducteurs/an (soit 180 conducteurs formés en 3 ans).

Bénéficiaires :

Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE: 4931Z ; 4939A ; 4939B)

Maître d'ouvrage :

L'action collective sera portée par les représentations syndicales, professionnelles ou les consulaires. Le porteur adressera une déclaration d'intention à l'ADEC pour le compte des entreprises adhérentes. Ils s'assureront que les entreprises concernées sont saines et fourniront les pièces afférentes à l'instruction.

Estimation des coûts HT :

dépenses du projet				
Postes de dépenses	2020	2021	2022	total
aide à la formation-conseil- éco conduite...	12 000 €	12 000 €	12 000 €	36 000 €
aide à la formation-conseil- prestation conseil	75 000 €	75 000 €	75 000 €	225 000 €
gestion des RH et organisation/stratégie de l'entreprise	14 000 €	14 000 €	14 000 €	42 000 €
total	101 000 €	101 000 €	101 000 €	303 000 €

Critères d'évaluation et de suivi :

- Nombre d'entreprises conseillées / typologie des prestations de conseil / produit des prestations
- Nombre d'entreprises concernées / nombre de salariés formés / formation initiale-formation continue / nombre de sessions collectives / compte rendu des COPIL de l'action collective.
- Compte rendu d'avancement COSEA.

Action 3 : Organiser une gestion prévisionnelle des emplois

Objectifs et rapport avec la stratégie :

Considérant les besoins de recrutement exprimés par les professionnels, le vieillissement accéléré des effectifs de conduite et le développement envisagé de l'offre de transport public, le recrutement et la formation de nouveaux collaborateurs (essentiellement des conducteurs) sont une priorité de la filière. Or ces recrutements sont compliqués par la saisonnalité des emplois et l'insuffisance de l'offre de formation initiale sur l'île. La mobilisation d'une aide à l'emploi doit ainsi permettre de :

- soutenir les efforts des entreprises
- améliorer l'attractivité des offres d'emploi proposées.
- réaliser un effort social pour réduire la précarité et pérenniser les emplois

Descriptif de l'opération :

L'effort de recrutement, de pérennisation des emplois au sein de la filière sera soutenu mais des engagements fort son attendu sur le plan social. Il s'agit d'ailleurs d'une condition de recevabilité des aides à 'l'investissement pour les TPE-PME du TRV.

Résultats attendus :

Dans ce cadre, la filière s'engage à recruter et former chaque année 30 nouveaux salariés en CDI soit 90 nouveaux salariés sur les 3 années et à pérenniser le plus d'emplois possibles. Une partie seulement sera éligible au Pattu impiegu, l'estimation budgétaire en tient compte.

Bénéficiaires :

Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE: 4931Z ; 4939A ; 4939B)

Maître d'ouvrage :

L'entreprise TPE ou PME. Elle adressera une déclaration d'intention à l'ADEC pour le compte des entreprises adhérentes. Ils s'assureront que les entreprises concernées sont saines et fourniront les pièces afférentes à l'instruction.

Estimation des coûts HT* :

dépenses du projet				
Postes de dépenses	2020	2021	2022	total
aide à la transformation d'emploi présent en CDI	10 000 €	10 000 €	10 000 €	30 000 €
aide de recrutement en CDI	84 000 €	84 000 €	84 000 €	252 000 €
total	94 000 €	94 000 €	94 000 €	282 000 €

() Attention seul le niveau d'aide est affiché dans le tableau. Il convient de rajouter la part privé (coûts salaires chargés sur 3 ans représente 2 097 000 € pour les créations de poste et se retrouve page 13)*

Critères d'évaluation et de suivi :

- nombre d'entreprises concernées/nombre de salariés nouveau recrutés/publics cibles : (demandeurs d'emploi -TH-jeunes...)
- répartition homme-femme/Equivalent ETP
- nombre de transformation en CDI des emplois présents
- compte rendu d'avancement COSEA.

Action 4 : Coordination, dynamisation et animation de la filière

Objectifs et rapport avec la stratégie :

Le déploiement du dispositif nécessite la fédération d'actions collectives. Il convient de mettre en œuvre une animation par une ou plusieurs organisations collectives représentatives du TRV qui seraient en capacité de porter la stratégie de modernisation auprès des entreprises et de faire vivre le partenariat avec les pouvoirs publics ainsi que pour organiser le suivi/gestion des questions financières et administratives attachées au dispositif.

L'animation du dispositif comprend notamment la convocation de groupe de travail, l'organisation de visite individuelles et de réunions techniques collectives, une sensibilisation et la structuration d'un comité de pilotage.

Descriptif de l'opération :

Les représentations devront ainsi affecter à la mission de coordination et d'animation une équipe chargée :

- d'une assistance administrative
- d'un suivi des demandes individuelle et collective
- d'un animateur visant à mettre sur pied des actions qui mettent en œuvre la stratégie du TRV

Résultats attendus :

L'animation du dispositif par les représentations syndicales, professionnelles ou consulaires, doit permettre de toucher un réseau d'entreprises étoffé de par leurs adhérents/ressortissants représentant un parc véhicule de 450 autocars et un effectif salarié de près de 900 collaborateurs.

Bénéficiaires :

Les porteurs collectifs désignés seront destinataire de l'aide qui par rebond profitera à ses entreprises adhérentes/ressortissantes.

Maître d'ouvrage :

Les représentations syndicales, professionnelles ou consulaires

Estimation des coûts HT :

dépenses du projet				
Postes de dépenses	2020	2021	2022	total
valorisation temps agent-animation	10 800 €	10 800 €	10 800 €	32 400 €
coût matériel/prestation	15 000 €	15 000 €	15 000 €	45 000 €
total	25 800 €	25 800 €	25 800 €	77 400 €

Critères d'évaluation et de suivi :

- Taux de réalisation,
- Nombre acteurs impliqués,
- Compte rendu visite entreprise/compte rendu session collective

Présentation d'un rapport d'activité en COSEA faisant le bilan pour la filière selon les paramètres de :

- Modernisation du parc,
- Montée en compétence des collaborateurs des entreprises,
- Recrutement de nouveaux salariés.
- nombre d'évènement organisé, nombre de participants

Action 5 : Soutien à la reprise-transmission d'entreprise au sein de la filière

Objectifs et rapport avec la stratégie :

Une des conséquences de la faible attractivité du secteur est aussi le vieillissement des chefs d'entreprises dont la reprise-transmission souvent familiale n'est pas toujours assurée. Cela fait aussi peser un risque sur le maintien des activités ce qui peut entraîner un trouble en milieu rural notamment.

Descriptif de l'opération :

La complexité des opérations qu'une reprise implique, appelle naturellement un besoin d'informations et d'accompagnement de la part des cédants et des repreneurs. En lien avec les représentants de la filière et les organismes consulaires, comptables qui peuvent sensibiliser, informer et conseiller en matière d'évaluation notamment, il est question de proposer un accompagnement incitatif facilitant le maintien des activités et des emplois.

Résultats attendus :

- permettre de transmettre le système productif d'une dizaine d'entreprises sur 3 ans dans des bonnes conditions
- maintenir une activité garante du lien social, de service de proximité et de
- préserver des emplois et des savoir-faire

Bénéficiaires :

Les TPE et PME au sens communautaire du TRV par autocars (APE : 4931Z ; 4939A ; 4939B)

Maitre d'ouvrage :

Les porteurs de projet sont les entreprises bénéficiaires. Les entreprises doivent adresser une déclaration d'intentions à l'ADEC. Pour être recevable, l'entreprise doit respecter les conditions de recevabilité du règlement- mesure 1.

Estimation des coûts :

dépenses du projet				
Postes de dépenses	2020	2021	2022	total
reprise transmission	150 000 €	150 000 €	150 000 €	450 000 €
total	150 000 €	150 000 €	150 000 €	450 000 €

Outre, les aides fiscales, le dispositif IMPRESA SI sur lequel est bâti cette mesure, il sera possible de mobiliser les outils financiers (CADEC, CAPI, FEMI QUI) ou encore la BPI qui dispose de solution d'accompagnement. L'aide ADEC viendra compléter ce tour de table.

Critères d'évaluation et de suivi :

- nombre de reprise-transmission engagée,

- nombre de reprise familiale
- nombre d'emploi maintenu
- compte rendu d'avancement COSEA.

ANNEXE 3 : Charte de qualité du TRV

Objet : Afin de conforter le secteur du TRV comme acteur économique incontournable dans le paysage insulaire, il convient de donner la possibilité aux transporteurs souhaitant mobiliser le présent dispositif de renouveler et d'approfondir les efforts et leurs engagements.

1. Engagement professionnel

Article 1. Lutter contre le travail illégal

L'entreprise s'engage à respecter les réglementations en vigueur et coopérer aux démarches de contrôle.

Article 2. Transparence de la relation client

L'entreprise s'engage à informer le client en toute transparence sur leurs pratiques et contraintes et à prodiguer une vision aussi complète que possible des conditions de réalisation de leurs prestations.

Cet engagement s'incarne notamment dans la transparence tarifaire, garante de qualité....

Article 3. Un niveau de sécurité optimal (protocole de sécurité, respect des règles)

L'entreprise doit garantir le respect des règles de sécurité en son sein.

Notamment, la fiabilité des véhicules doit être vérifiée à l'occasion de contrôles techniques réguliers. Les entrepreneurs s'engagent à :

- Entretien leur matériel selon les spécificités de chaque véhicule et selon les recommandations techniques des constructeurs ;
- Produire des documents d'entretien des véhicules pour le suivi des visites et anomalies éventuelles.

Tout accident ou incident doit être communiqué et doit faire l'objet d'un rapport afin d'identifier les causes et d'en tirer les enseignements justes.

L'entreprise doit veiller à ce qu'un protocole de sécurité soit mis en place et soit suivi scrupuleusement par le personnel de l'entreprise.

Les entreprises s'engagent en outre à responsabiliser leurs chauffeurs, notamment à travers le suivi de formations destinées à les sensibiliser, afin de favoriser un usage prudent et mutuellement bénéfique des infrastructures routières.

2. Excellence opérationnelle

Article 4. Elaboration et diffusion d'un manuel du conducteur

L'élaboration d'un manuel de bonne conduite du conducteur permet de circonscrire de manière précise les prérogatives et les obligations de celui-ci. Il permet de

s'assurer d'une parfaite connaissance des règles de l'entreprise, de la présente Charte pour ce qui concerne les chauffeurs et des tenants d'une conduite responsable.

Ce manuel spécifiera notamment les pratiques en faveur du respect des clients et des usagers de la route, l'entreprise s'engageant ainsi à faire respecter par ses conducteurs les règles essentielles de courtoisie et de convivialité envers personnes transportées quel que soit leur nature (scolaire, PMR...) et les autres usagers de la route.

Article 5. Optimiser la relation avec les fournisseurs

L'entreprise s'engage à instaurer et à entretenir avec ses fournisseurs des relations mutuellement bénéfiques et équitables. Cela passe notamment par deux catégories de pratiques :

a) Respect de la réglementation économique en matière de règlement fournisseurs

L'entreprise s'engage à régler ses fournisseurs dans les délais prescrits par la Loi afin de préserver leur intégrité financière et de développer une vision responsable de son écosystème d'affaires.

b) Le recours à des critères de responsabilité sociale de l'entreprise dans le choix des approvisionnements

Systématiser les démarches d'achat et de sous-traitance responsables constitue un des piliers de l'engagement collectif dans une démarche de développement durable. Il s'agit donc d'encourager l'investissement responsable comme les démarches d'achat et de sous-traitance responsable.

Article 6. Développer une culture de performance globale au sein des entreprises et des organisations

Les entreprises bénéficiaires des aides du dispositif dédié au soutien de la filière TRV s'engagent à adopter des stratégies de performance globales et intégrées sur le plan économique, sociale, sociétale, environnementale et de gouvernance assorties d'un engagement continu des dirigeants et des managers. L'ensemble des parties prenantes doivent être mieux associées qu'aujourd'hui à la définition de telles stratégies. La politique extra-financière doit être entièrement incorporée aux stratégies et modèles d'affaires.

Cet objectif de performance globale ne peut être atteint sans un dialogue social ambitieux.

Partant de ce constat, il convient d'accroître la place accordée aux sujets RSE dans le dialogue social à tous les échelons possibles de concertation.

Article 7. Développer et promouvoir ses qualités de spécialistes du transport insulaire

Les transporteurs s'engagent à garantir une qualité de service

incontestablement supérieure à celle de leurs concurrents européens grâce à :

- Leur proximité du décideur et des donneurs d'ordres ;
- L'absence de rupture de charge ;
- Leur connaissance des spécificités insulaires (temps de parcours, réseau routier...)

Soucieuse du statut de ses personnels et attentifs aux demandes des pouvoirs publics l'entreprise bénéficiaire se doit de respecter les engagements sociaux du présent règlement d'aide et de désigner un interlocuteur privilégié notamment sur le portage d'action collective. Celui-ci assurera un rôle d'interface, de facilitateur et devra se rendre disponible pour organiser la gestion et suivi des actions.

3.Engagement social et sociétal

- Engagement social

La formation des personnels, les conditions de travail et la qualité de vie constituent des éléments déterminants pour le bien-être et la protection des employés.

Conscients du fait que la performance individuelle et collective des effectifs participe de la compétitivité et la pérennité de leur entreprise, les bénéficiaires des aides du présent règlement mettront donc impérativement en œuvre une gestion responsable des ressources humaines en :

- Développant les compétences de ses salariés à travers la formation ;
- Mettant en place un dialogue social constructif et des mesures d'accompagnement si besoin est ;
- Etablissant des couvertures de santé, retraite et prévoyance ;
- Luttant contre toute forme de discrimination.

Article 8. Respect de la législation sociale et des règles communes

Les entreprises bénéficiaires du dispositif s'engagent à respecter :

- Les dispositions légales et réglementaires encadrant les droits des salariés ;
- Les conventions collectives de la filière ;
- L'amplitude journalière maximale ;
- La réglementation sociale européenne relative au temps de conduite et de repos.

Article 9. Mise en œuvre d'un programme de formation

Les entreprises s'engagent à investir dans la formation et assurer le maintien du niveau technique du personnel en favorisant l'accès :

- A des formations à des métiers divers facteurs de mobilité interne
- A la formation des personnels administratifs pour optimiser la qualité des prestations et aux suivis des activités

Article 10. Partenariat avec des établissements d'enseignement

Dans le cadre des actions collectives, les acteurs du TRV s'engagent à participer collectivement à des partenariats durables avec des établissements d'enseignement afin de sensibiliser les étudiants aux métiers du transport et d'assurer par là même la promotion du secteur.

Elle participera de manière régulière aux événementiels dédiés à l'orientation du type : journées portes ouvertes ; journées des métiers ; nuits de l'orientation ; etc.

Article 11. Partager un projet d'entreprise en faveur du dialogue social

L'adhésion des dirigeants et des collaborateurs au projet global de l'entreprise est un facteur clef de succès et de pérennité pour l'entreprise. Les entrepreneurs s'engagent donc à :

- Communiquer le projet de développement (objectifs éléments financiers et extra financiers) aux divers collaborateurs ;
- Privilégier la promotion interne ;
- Etablir une échelle de progression courte ;
- Favoriser le parcours professionnel de ses collaborateurs tout au long de leur carrière et valoriser leurs compétences et leur développement.

Article 12. Mise en œuvre de politiques spécifiques contre les discriminations

Les entreprises bénéficiaires s'engagent à mettre en œuvre des politiques de recrutement vertueuses et non discriminatoires faisant fi du sexe, de l'origine, de l'âge ou du handicap éventuel. Ces mesures s'appliquent également dans le cadre de la rémunération et de l'évolution professionnelle des collaborateurs.

Par exemple, les entreprises favoriseront l'égalité professionnelle hommes-femmes en s'engageant à respecter le partage des responsabilités professionnelles entre hommes et femmes ainsi que l'égalité salariale, de manière à ce que cette égalité s'inscrive dans la culture de sa structure.

En outre, les entreprises s'engagent à participer à la réduction de la facture sociale en matière d'accessibilité des personnes en investissant des formations et des équipements dédiés aux PMR.

Article 13. Promouvoir le bien-être au travail

Les entreprises bénéficiaires s'engagent à :

- Appliquer des conditions de rémunération, de congé, de conditions de travail et de protection sociale supérieures à celles définies par l'Organisation Internationale du Travail ;
- Faire bénéficier de conditions d'hygiène convenables au sein de l'entreprise ;
- S'assurer de la qualité du matériel utilisé quotidiennement par les salariés ;

Du point de vue des risques professionnels, les entreprises bénéficiaires et leurs représentants professionnels ou syndicaux s'engagent à mettre place des mesures préventives pour sensibiliser ses employés aux risques professionnels, notamment psychosociaux.

Ils s'engagent enfin à respecter l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle en permettant par exemple à ses collaborateurs d'avoir des horaires de travail compatibles avec une vie de famille.

- **Engagement sociétal**

Article 14. Développer une activité économique en lien avec son territoire

Les entrepreneurs s'engagent à :

- Etablir et/ou conserver leur siège social en Corse ;
- Favoriser l'embauche de personnel local dans la mesure du possible ;
- Régler ses charges sociales et impôts en Corse.
- Contribuer au développement local notamment en s'engageant dans des programmes d'action de solidarité, de mécénat et de soutien matériel, en RH ou en savoir-faire.

Article 15. Proposer une mesure des retombées locales de l'activité

Les entrepreneurs s'engagent à identifier dans leur comptabilité les postes impactant directement le territoire, ses habitants et ses entreprises afin de faciliter la valorisation collective de l'ancrage des signataires.

- **Excellence environnementale**

Conscients de leur impact écologique, les transporteurs s'engagent à continuer leur action en faveur de la protection de l'environnement.

Article 16. Travailler sur le regroupement et la mutualisation des moyens

Les entreprises s'engagent à optimiser les itinéraires des chauffeurs en travaillant sur un programme de regroupement des livraisons/circuits par microrégions et selon les axes routiers, en fonction des besoins.

Article 17. Valorisation des déchets

Les entreprises s'engagent à limiter sa production de déchets et à favoriser leur valorisation et leur recyclage.

Article 18. Optimiser la consommation d'énergie et préserver l'eau et la biodiversité

Soucieux de minimiser leurs impacts environnementaux, les entreprises s'engagent à agir sur trois aspects, l'eau, l'énergie et la biodiversité en :

- Optimisant la gestion des ressources énergétiques en veillant à maîtriser les consommations ;
- Augmentant le poids des énergies renouvelables au sein de l'entreprise ;
- Promouvant une gestion responsable des ressources en eau par la maîtrise des consommations et en produisant des rejets moins polluants (qualité de l'eau impactée) ;

- Promouvant des pratiques responsables pour limiter l'impact des entreprises sur la biodiversité, l'équilibre des écosystèmes et le respect du vivant.

Article 19. Sélectionner ses partenaires à partir de critères écologiques

Les entreprises s'engagent à privilégier des partenaires (commerciaux, fournisseurs, sous-traitants) intégrant, dans leur stratégie, les aspects environnementaux. Cf. RSE supra

Article 20. Encourager ses collaborateurs à se rendre au travail par des modes de transport respectueux de l'environnement

Dans le cadre d'une démarche citoyenne, les entrepreneurs s'engagent à promouvoir auprès de leur personnel des modes de transport respectueux de l'environnement à l'instar des transports publics, du covoiturage ou encore du vélo.

Article 21. S'inscrire progressivement de la démarche « Objectif Co2 » et adhérer à la Charte « Co2 les transporteurs s'engagent »

Les entreprises du TRV s'engagent à améliorer leur performance individuelle en s'engageant dans la démarche Objectif Co2 et autre travers de trois aspects essentiels :

- a) La démarche d'amélioration énergétique ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Intégrer le respect de l'environnement dans le fonctionnement de l'entreprise implique un certain nombre d'actions à mettre en œuvre :

- Réduire les émissions des véhicules dans l'atmosphère (de Co2, de soufre, d'oxydes d'azote) et diminuer autant que possible leur empreinte environnementale ;
- Favoriser la mise en place de technologies limitant l'impact environnemental du transport : moteurs « écologiques » par exemple, norme EURO VI ; véhicules hybrides ou électriques.
- Utiliser les carburants les moins polluants quand ceux-ci sont compatibles avec les contraintes d'exploitation ;
- Respecter un code de bonne conduite : être vigilant et adapter la conduite du véhicule (vitesse) pour limiter son impact environnemental ;
- Sensibiliser les personnels et usagers à la protection de l'environnement via l'affichage Co2 ;
- Optimiser l'utilisation des ressources naturelles : électricité, eau, etc.

A titre d'exemple, on peut citer :

- Bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules ;
- Utilisation de lubrifiants synthétiques ;
- Utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation ;
- Boîte de vitesses robotisée ;
- Limitation de l'usage du moteur à l'arrêt ;

- Limitation des trajets à vide ;
- Additif dans le carburant ;
- Modernisation de la flotte véhicules ;
- Recours aux véhicules électriques/GNV pour les centres villes.

b) La formation à l'éco-conduite

Les entreprises bénéficiaires s'engagent à former ses chauffeurs à l'éco-conduite, conduite écologique et économique, économe en carburant, limitant les émissions de Co2 et basée sur une sollicitation modérée des organes d'un véhicule entretenu et adapté aux besoins du conducteur.

c) Traçabilité des opérations de maintenance

Les entreprises s'engagent à maintenir la qualité du parc de manière à réduire la consommation et les émissions polluantes en assurant un suivi technique rigoureux.

Il s'agit notamment de :

- S'assurer de la conformité du parc à la réglementation : véhicules moins de 10 ans, bilan carbone, etc. ;
- Etablir des procédures opérationnelles rigoureuses et contrôler leur application (assurer les moyens humains et la fourniture d'équipements nécessaires)
- Accompagner la formation des personnels à la sécurité tout au long de leur carrière