

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

N° 92-202

17 DEC. 1992

RAPPORT AU SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS ROUTIERS ET FLUVIAUX

SUR
LES FONDS REGIONAUX D'AIDE AU CONSEIL
POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
(FRAC TRANSPORT)

BILAN ET PROPOSITIONS

établi par M. Bernard SELIGMANN, inspecteur général de l'équipement

COPIES

- le ministre de l'équipement, du logement et des transports
- le directeur des transports terrestres

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Ref. n°

CDAT
2721



conseil général des ponts et chaussées
le vice - président

n° / réf.
(à rappeler)

Paris, le 17 DEC, 1992

246, boulevard Saint-Germain - PARIS VII^e
Code postal 75775 PARIS Cédex 16
Téléphone (1) 45.49.61.62 - Télex 260038 F

AFFAIRE N° 92-202

exemplaire n° 57

N O T E pour

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux transports routiers et fluviaux

Par note du 4 mai 1992, vous avez demandé à M. Bernard SELIGMANN, inspecteur général de l'équipement au conseil général des ponts et chaussées (CGPC) de faire le bilan de l'utilisation des fonds régionaux d'aide au conseil pour les entreprises de transport de marchandises (FRAC transport) et de formuler toutes propositions utiles pour relancer cette procédure et lui donner sa pleine efficacité.

Je vous adresse le rapport de fin de mission de M. SELIGMANN. Ce rapport fait un point objectif sur la mise en oeuvre progressive du mécanisme de création récente d'aide à l'amélioration de la gestion des entreprises de transport routier, au moment où s'engagent les négociations entre l'Etat et les régions pour les nouveaux contrats de plan.

Le CGPC se tient à votre disposition pour participer à la mise en oeuvre des propositions contenues dans ce rapport et que vous estimeriez devoir retenir.

Pierre MAYET



**LES FONDS REGIONAUX D'AIDE AU CONSEIL
POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
(FRAC TRANSPORT)**

BILAN ET PROPOSITIONS

Rapport de Bernard SELIGMANN
Inspecteur Général de l'Equipement

à

Monsieur Georges SARRE
Secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux

Octobre 1992

SOMMAIRE

	Pages
- <u>Résumé des propositions</u>	1 et 2
- <u>Rapport</u>	
I- Présentation du dispositif	3
II- Bilan du FRAC Transport à la mi 1992.....	7
III- Propositions	10
- Liste des annexes	21
- <u>annexe 1</u> : lettre de mission signée par M. SARRE	23
- <u>annexe 2</u> : lettre circulaire du 24 août 1989.....	25
- <u>annexe 3</u> : résultat de l'enquête auprès des DRE.....	33
- <u>annexe 4</u> : les moyens du service transport des DRE pour l'action économique	41
- <u>annexe 5</u> : propositions du DRE Rhône-Alpes.....	43
- <u>annexe 6</u> : propositions du DRE Limousin.....	51
- <u>annexe 7</u> : brochure d'information pour les professionnels du BTP.....	55

FRAC TRANSPORTS

RESUME DES PROPOSITIONS DE B. SELIGMANN

- 1) - Maintenir le dispositif FRAC Transports
- 2) - Reconduire au prochain plan l'enveloppe consacrée par l'Etat et les régions. Etendre à cette occasion le dispositif aux quelques régions actuellement exclues (Champagne-Ardenne - Corse - Départements d'Outre-Mer).
- 3) - Modifier le moins possible le règlement du FRAC sauf à :
 - 4) - Ouvrir le FRAC aux entreprises de transport routier de voyageurs
 - 5) - Ne pas écarter de fait les entreprises récentes (moins de 4 ans)
 - 6) - Ne pas exclure les entreprises en situation financière délicate
- 7) - Inviter Préfets et TPG à ouvrir le CODEFI aux entreprises de transports en difficulté, notamment pour le financement d'audits
- 8) - Disposer sur le chapitre 63-41.60 (aide à l'amélioration de la productivité dans les transports terrestres) d'une enveloppe non affectée aux CER pour :
 - aider les entreprises ayant leur principale activité dans une région et leur siège dans une autre,
 - financer des opérations ne figurant pas dans le cadre des FRAC (montage d'actions collectives)
- 9) - Etendre au secteur du transport l'aide du FRAC pour l'embauche de premier cadre
- 10) - Limiter le rôle des organismes relais à la seule instruction des dossiers FRAC
- 11) - A l'occasion de la préparation du Contrat Etat-Région (CER) 11ème Plan, chaque DRE effectuera un bilan critique des délais et procédures et proposera, si nécessaire, les adaptations souhaitables

12) - Développer l'information sur les FRAC Transports (DRE + Organisations professionnelles)

13) - Etablir et diffuser un dépliant type listant pour les entreprises de transports routiers les aides possibles dans les différents domaines (organisation, développement, formation, conseil, modernisation, sécurité, normalisation, qualité...) ainsi que les coordonnées des services à contacter localement

14) - Développer l'évaluation du FRAC par les DRE selon des méthodes coordonnées

15) - Renforcer les DRE dans leurs missions économiques dans le secteur des transports

*

*

*

**LES FONDS REGIONAUX D'AIDE AU CONSEIL
POUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
(F.R.A.C. TRANSPORT)**

BILAN ET PROPOSITIONS

Les Fonds Régionaux d'Aide au Conseil (FRAC) mis en place par l'Etat et les Régions dans le cadre des contrats Etat-Région du 9ème Plan pour faciliter l'adaptation et le développement des P.M.I. ont été, dans le cadre du 10ème Plan (1989-1993), étendus au secteur des transports routiers de marchandises.

Par lettre de mission du 4 mai 1992 (annexe 1) M. Georges SARRE, secrétaire d'Etat aux Transports Routiers et Fluviaux a demandé à M. Bernard SELIGMANN, Inspecteur général de l'Equipement de faire le bilan de leur utilisation et de formuler toutes propositions utiles pour donner à cette procédure sa pleine efficacité au moment où le secteur professionnel du transport routier de marchandises traverse de graves difficultés économiques.

Le présent rapport répond à cette demande.

Son auteur a bénéficié, au sein de la Direction des Transports Terrestres, de l'assistance matérielle efficace et des connaissances approfondies des agents de la sous-direction des transports routiers.

Il a pu faire réaliser et exploiter rapidement une enquête spécifique auprès des Directeurs Régionaux de l'Equipement, dont les services sont la cheville ouvrière des F.R.A.C. Transports (1). Des réunions et des contacts particuliers ont permis de compléter leur avis et ceux de leurs collaborateurs spécialisés.

(1) cf les résultats sont présentés en annexe 3

Les responsables de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (F.N.T.R.), de l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers et Assimilés (U.N.O.S.T.R.A.), de la Chambre des loueurs multiservices de véhicules industriels, de l'Association pour le développement de la formation professionnelle dans les Transports (A.F.T.) et de Promotrans ont naturellement été consultés. Leurs points de vue, au demeurant largement concordants, constituent une précieuse contribution dont le rapporteur est particulièrement reconnaissant.

Après un très bref rappel du dispositif le présent rapport présente un bilan puis des propositions.

I - PRESENTATION DU DISPOSITIF

Les objectifs et les modalités de financement et de fonctionnement des FRAC Transports sont clairement présentés dans la lettre circulaire adressée le 24 août 1989 aux préfets de Région par le Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer (cf annexe 2).

L'aide au conseil a pour objet d'inciter les entreprises à améliorer leur productivité, leur compétitivité et leur adaptation au marché avec le concours de conseils extérieurs appartenant au secteur concurrentiel.

L'entreprise doit :

- appartenir au secteur du transport routier de marchandises,
- avoir un effectif inférieur à 500 personnes et ne pas dépendre de groupe ne répondant pas à cette condition,
- présenter une situation financière saine.

Le FRAC peut financer toutes sortes d'études portant sur les différentes fonctions de l'entreprise, à l'exclusion des prestations à caractère réglementaire, dans les domaines les plus variés (organisation - gestion - informatique - logistique - commercial - marketing - sécurité - qualité - certification - évaluation) dès lors que ces interventions peuvent contribuer à l'adaptation, la modernisation et le développement de l'entreprise.

Deux types d'intervention du FRAC sont prévus :

- des diagnostics courts (moins de 5 jours) finançables au maximum à 80 % sous forme d'une subvention plafonnée à 25 000F.

- des études longues (ou diagnostics approfondis) financées sous forme de subvention à 50 % plafonnée à 100 000 F.

Les FRAC sont cofinancés à 50/50 et cogérés par l'Etat et les Régions.

Les contrats Etat-Région ajustent les taux et les montants des subventions et fixent les modalités d'instruction et de suivi des dossiers.

Cette présentation générale appelle les commentaires suivants :

- 1) les FRAC constituent un dispositif très souple d'aide au conseil pour les PME.

Cette souplesse rend possible la gamme la plus large des interventions dans le domaine du conseil.

Les FRAC subventionnent des interventions demandées par les entreprises et non des études commanditées par l'Etat et la Région.

L'initiative est de la responsabilité du bénéficiaire.

- 2) La plupart des règles de fonctionnement sont communes à l'ensemble des FRAC, qu'ils concernent l'industrie, le tourisme, le BTP ou les transports.

On ne peut donc envisager que des adaptations à tel ou tel secteur.

- 3) Le FRAC est un dispositif co-décidé par l'Etat et la Région dans le cadre des contrats Etat-Région.

Toute modification du dispositif implique l'accord des deux parties.

- 4) Le FRAC fonctionne dans toutes les régions (sauf la Champagne-Ardenne et la Corse). Institutionnalisé dans le cadre du CER il doit être renégocié à l'occasion de la préparation de chaque CER.

La position de l'Etat doit être fixée pour février 1993, date prévue pour le CIAT qui arrêtera les mandats de négociation des prochains CER 1994-1998.

- 5) Comme toutes les PME, les entreprises de Transport peuvent bénéficier des multiples aides mises en place par l'Etat et les collectivités locales au bénéfice des entreprises au titre de l'aménagement du territoire, du développement local, de la formation, l'emploi, l'énergie, l'environnement, la technologie, sous forme de subventions, d'avances, de garanties.

Ces contributions sont toutefois aussi nombreuses que mal connues et peu utilisées par les entreprises de Transport. Il en existe dans la plupart des régions une présentation synthétique mais celle-ci est sans doute insuffisante pour que les bénéficiaires potentiels se retrouvent dans le maquis des aides.

Ainsi, par exemple en Bourgogne, le répertoire des aides économiques de l'Etat établi par la Préfecture de Région présente une quarantaine de rubriques pour les entreprises et autant pour la formation. Le guide des interventions économiques établi par le Conseil Régional propose 14 aides différentes.

6) L'aide apportée par le FRAC Transports constitue la seule aide directe et spécifique des pouvoirs publics aux entreprises de transports.

Elle requiert donc une attention particulière.

7) Il serait injuste de ramener au seul FRAC la sollicitude financière de l'Etat au profit des entreprises de transport routier. Parmi les mesures les plus importantes de ces dernières années on rappellera :

- la réduction des taux de la taxe intérieure sur les produits pétrolier (TIPP),
- l'exemption de la taxe sur les primes d'assurances responsabilité marchandises,
- la réduction (et la suppression en 1993) des taxes sur les conventions d'assurances sur les véhicules,
- la modification des poids et dimensions des véhicules,
- l'absence d'augmentation de la taxe à l'essieu depuis 1971,
- la détaxation du gazole (pour les transports internationaux, puis nationaux).

Le présent rapport ne prétend donc pas aborder dans sa globalité l'aide de l'Etat à l'adaptation et au développement de ce secteur clé de l'économie.

* *

*

II - LE BILAN DU FRAC TRANSPORT A LA MI 1992

1) la consommation des crédits

Apprécier le taux relativement faible de consommation des crédits et en déceler les causes était la première demande ministérielle.

Sur ce point les renseignements donnés par les DRE et collationnés par la DTT font apparaître une progressive montée en régime.

La dotation du Xème Plan était de 37 millions de F.

Les AP engagées cumulées (8,4 millions de francs fin 1991 - 11 millions de francs au 30/05/1992) pourraient s'élever autour de 15 millions de francs fin 1992 et de 24 millions de francs fin 1993.

Il faut donc s'attendre à ce que la dotation du Xème Plan soit à peu près consommée aux deux tiers.

Les paiements suivent les engagements avec un certain décalage (ils seront de l'ordre de 7 à 8 millions fin 1992, à comparer à 8,4 millions d' AP engagées cumulées fin 1991). Ce décalage d'environ un an est encore un peu trop fort (un bon objectif serait un décalage de 6 mois).

Environ 450 entreprises ont été aidées par le FRAC. Les DRE signalent une centaine de dossiers en attente à la mi 1992.

Ces chiffres sont à rapprocher du grand nombre d'entreprises éligibles (plus de 36 000 dont environ 28 000 artisanales de moins de 6 salariés et environ 8 000 en occupant plus de 5 mais moins de 500).

Ces résultats appellent les commentaires suivants :

- la nouveauté du dispositif explique pour une bonne part la lente montée en régime.

Le dispositif n'a commencé à fonctionner qu'au dernier trimestre 1990.

Le précédent des autres FRAC montre que la vitesse de croisière ne peut être atteinte qu'après quelques années ; les résultats sont d'ailleurs meilleurs dans les régions du Midi où existait déjà une aide au titre des P.I.M. (Programmes intégrés méditerranéens).

- Les bilans chiffrés peuvent vite évoluer : avec quelques dossiers d'études lourdes, à 200 000 F de subvention, une DRE moyenne comme la Bourgogne a vite fait de consommer une dotation de 500 000 F par an (dont la moitié accordée par l'Etat) alors qu'il y a plusieurs centaines de PME éligibles.

Le FRAC est actuellement sous consommé mais il pourrait être vite saturé si sa promotion prenait une forte ampleur. Il faut donc, en la matière, garder le sens des proportions.

- La demande ne peut venir que des entreprises, le rôle de l'administration étant borné à les informer et à les conseiller.

- Les entreprises de transport routier sont comme la plupart des PME encore mal familiarisées avec le conseil et guère sensibilisées à son intérêt.

Plongé dans les difficultés du quotidien, le chef d'entreprise a du mal à se mobiliser et à investir sur une réflexion pour le moyen terme.

C'est dire que le nécessaire développement de l'aide au Conseil implique que l'on aille vers eux, qu'on les informe, qu'on les conseille.

A cela s'ajoute les spécificités du transport routier de marchandises :

Dans un secteur secoué par la réglementation, la concurrence effrénée, la sous-traitance désordonnée, les chefs d'entreprise ont encore plus de mal à prendre un peu de recul par rapport à leurs difficultés quotidiennes.

La solitude du patron surchargé de tâches multiples ne lui laisse guère le temps nécessaire pour requérir un conseil extérieur, fixer sa mission, dialoguer avec lui.

De plus, insuffisamment nombreux sont les conseils qui maîtrisent la spécificité du transport routier.

L'effort d'information et de conseil est encore insuffisant. Cette information est rendue difficile par le nombre des entreprises (supérieur au millier dans les 2/3 des régions et à 4 000 dans 4 régions) leur individualisme (se traduisant par un faible taux d'adhésion aux organisations professionnelles) et par les moyens limités de ces organisations au niveau régional ou départemental.

L'effort d'information est également obéré par la faiblesse des effectifs des DRE consacrés à l'animation du secteur des Transports.

2) Les procédures

Pour 15 DRE interrogées sur 20 la procédure d'instruction des dossiers fonctionne normalement ; diverses critiques portent sur les financements croisés (heureusement rares), les délais de prise de décision qui retardent l'intervention des conseils, le manque de lisibilité lorsque l'Etat et la Région délèguent à un organisme tiers le soin d'instruire les dossiers et de payer leurs subventions.

Les imperfections de la procédure n'apparaissent pas comme un obstacle fondamental à la diffusion du FRAC. Elles n'en doivent pas moins être résolument pourchassées.

Il s'agit d'aider les entreprises et donc de simplifier au maximum les démarches administratives et de raccourcir les délais.

Enfin le contrôle a posteriori et l'évaluation des opérations aidées ne fait que démarrer dans un petit nombre de régions ; ce retard s'explique en grande partie par la nouveauté du dispositif mais il ne saurait perdurer.

3) L'utilité des opérations financées par le FRAC

En l'absence d'évaluation généralisée, il est difficile d'aller au delà du jugement positif des DRE qui, à la quasi unanimité, proposent de reconduire le FRAC Transport au prochain Plan.

Les analyses faites par les DRE du Languedoc-Roussillon, du Nord Pas-de-Calais, des Pays de Loire et de Rhône-Alpes font apparaître que l'aide financière est perçue comme un facteur accélérant pour le moins la décision et que les bénéficiaires sont majoritairement satisfaits de la prestation du consultant et de ses retombées.

L'enquête conduite auprès des organisations professionnelles confirme cette impression globalement très positive.

* *

*

III - LES PROPOSITIONS

Elles découlent tout naturellement de l'enquête conduite auprès des DRE et des professionnels.

1) Maintenir le dispositif des Fonds Régionaux d'Aide au Conseil pour les entreprises de transport

La multiplication quelque peu désordonnée des dispositifs de toute nature destinés à aider les entreprises et notamment les plus petites d'entre elles est certainement préjudiciable à l'efficacité de chacune d'entre elles. Les bénéficiaires potentiels ont en effet bien du mal à se retrouver dans ce dédale de bonnes intentions.

Un échenillage vigoureux serait propice à l'ensemble mais on voit mal comment l'opérer tant sont variés les objectifs et les responsables de ce dispositif. Il faut donc "faire avec".

Dès lors tout milite pour le maintien du FRAC Transport:

- l'avis quasi unanime des personnes interrogées est que le dispositif est très utile même s'il est encore peu utilisé ;

- le FRAC Transport est lié au FRAC industrie qui sera reconduit au prochain plan. Dès lors que le FRAC existe on ne peut exclure le seul secteur des transport.

La circulaire du Premier Ministre du 20 février 1992 relative au traitement local de l'emploi et du chômage remarque que " les FRAC gèrent la première procédure d'aide à l'industrie par le nombre de PMI touchées. Ils constituent des outils privilégiés pour le développement des entreprises et la prévention de leur difficulté. Il conviendra donc de veiller tout particulièrement à la publicité réalisée sur cette procédure et à sa simplicité. Le plus grand nombre possible des entreprises doit y avoir accès".

Dans le domaine du transport routier le FRAC est par son objet même particulièrement bien adapté à l'objectif prioritaire qui est d'aider les entreprises à s'adapter et se moderniser face à un environnement économique difficile et très concurrentiel.

L'aide au conseil pour la modernisation et la compétitivité est le meilleur levier imaginable.

Les besoins en la matière sont nombreux et croissants : études de marché, diagnostic d'activité, diagnostic sécurité, informatisation, mise en oeuvre d'assurance qualité, coopération et rapprochement de sociétés, autant de thèmes essentiels et également importants pour lesquels le FRAC s'avère indiscutablement utile.

C'est au demeurant le seule intervention directe de l'Etat au profit des entreprises de ce secteur.

Il convient donc de maintenir ce dispositif dans le prochain Plan et, à l'occasion de la négociation des contrats Etats-Région, de l'étendre avec leur accord à celles qui n'en bénéficient pas encore (Champagne-Ardenne, Départements d'Outre-Mer et Corse).

2) Reconduire au prochain Plan l'enveloppe consacré par l'Etat et les Régions pour le FRAC Transport

Le "calibrage" du FRAC est assez difficile à optimiser.

Le paradoxe actuel est que le FRAC est à la fois très modestement doté et en même temps encore insuffisamment consommé.

On l'a vu plus haut la dotation nationale du Xème Plan ne sera consommé qu'aux 2/3.

Aussi dans l'état actuel des choses me paraît-il raisonnable de tabler au 11 ème Plan sur la simple reconduction des crédits prévus initialement pour le 10ème quitte à réajuster les dotations en cours de Plan si la nécessité s'en faisait sentir.

3) Modifier le moins possible les règles d'intervention au FRAC et préserver sa souplesse

Le dispositif actuel est souple. Dans les détails il est ajusté cas par cas à travers les conventions négociées entre l'Etat et les Régions. Sa transformation implique donc l'accord des 2 parties qui, heureusement, ne paraissent pas envisager de bouleversement des procédures FRAC.

Mes recommandations porteront néanmoins sur les points suivants :

* En ce qui concerne les bénéficiaires :

a) il me paraît d'abord souhaitable d'ouvrir le FRAC aux entreprises de transport routier de voyageurs.

Celles-ci en étaient exclues pour le motif que leur client est une collectivité territoriale, selon les cas départements (transports scolaires et interurbains) ou communes (transports urbains). Il est clair que ce n'est pas le rôle du client d'aider le fournisseur.

Adapter et moderniser les entreprises de transports de voyageurs, constitue un enjeu économique qui ne saurait laisser indifférent ni l'Etat ni son partenaire régional.

b) les entreprises ayant moins de 4 ans d'ancienneté ne doivent plus être exclues du bénéfice du FRAC

Actuellement les demandeurs doivent présenter les trois derniers bilans. Cette règle élimine les nouvelles entreprises qui, plus que toutes autres, ont besoin de conseils.

Elle doit donc être assouplie à leur profit.

c) le FRAC ne doit pas être interdit aux entreprises qui sont dans une situation financière délicate

La circulaire du 24 août précise que le FRAC est réservé aux entreprises saines financièrement et que "d'autres procédures existent dans le cas contraire".

Il est clair que le FRAC ne saurait constituer une procédure de sauvetage d'entreprises en difficulté. Celles-ci peuvent bénéficier de l'intervention du CODEFI (Comité Départemental pour le Financement des Entreprises) et du CORRI (Comité Régional de Restructuration Industrielle).

Le CODEFI peut financer des audits d'entreprises pour un montant de 50 000 F et jouer ainsi un rôle très utile de dispositif d'alerte.

Le CORRI ne traite que d'entreprises industrielles et le CODEFI leur donne très souvent une priorité sinon une exclusivité de fait.

L'attention des Préfets et des TPG devrait être attirée sur la possibilité pour les CODEFI d'intervenir aussi dans le domaine des Transports.

En outre il serait désolant qu'une intervention tatillonne exclut du bénéfice du FRAC les entreprises -les plus nombreuses- qui cherchent à se sortir d'une situation délicate sur un marché très difficile en cherchant un diagnostic fiable de leur situation, en rationalisant et en modernisant leur management.

Il ne s'agit pas d'utiliser le FRAC pour maintenir artificiellement des entreprises non viables -hélas trop nombreuses dans ce secteur-. Par contre le Conseil est nécessaire aux entreprises fragiles pour diagnostiquer leurs points faibles et y remédier. Des entreprises rentables peuvent même connaître des difficultés plus ou moins cachées qui sont mortelles si elles ne sont pas surmontées à temps. Un diagnostic léger tout azimut peut les révéler.

Seules les entreprises en situation de dépôt de bilan devraient être exclues du bénéfice du FRAC.

d) Faut-il ouvrir le FRAC aux entreprises locales contrôlées par des groupes nationaux eux-mêmes non éligibles à cette procédure ?

Cette suggestion a été formulée par plusieurs DRE. Elles se heurte toutefois à une objection fondamentale qui est que le seuil d'éligibilité de 500 emplois est général à tous les FRAC et s'applique aux groupes.

Il convient par contre de traiter le cas particulier des entreprises éligibles appartenant à un groupe occupant moins de 500 salariés et dont le siège social se trouve dans une région différente du centre de décision principal. Quelques entreprises ont ainsi été exclues injustement. Pour y remédier, il conviendrait de prévoir, hors contrat Etat-Région, une petite marge financière, cette enveloppe non affectée pouvant éventuellement être gérée au niveau national.

* En ce qui concerne la nature des interventions aidées par le FRAC

Il est très large et bien adapté à la dimension des besoins des entreprises. Tout au plus on formulera les remarques suivantes :

a) les diagnostics légers doivent être encouragés

Ils constituent en effet une entrée en matière d'autant plus efficace que les causes les plus graves peuvent être facilement détectées par un spécialiste extérieur compétent et que par conséquent les actions prioritaires peuvent se dégager assez vite.

b) L'aide à l'embauche d'un premier cadre ne devrait pas être écartée : elle pourrait compléter l'aide au conseil

Ce dispositif existe dans diverses régions au profit des PME de l'Industrie dans le cadre des contrats Etat-Région (50 % des charges sociales de la première année sont pris en charge dans la limite de 250 000 F). Il devrait pouvoir être étendu au secteur des transports. Le chef d'entreprise solitaire doit pouvoir être épaulé s'il le souhaite.

c) L'audit social et l'audit sécurité encore inexistant, devraient être encouragés dans l'intérêt même d'une meilleure gestion économique des entreprises. Il faut susciter la concrétisation d'une demande latente et trouver les bons consultants pouvant prendre en compte les fortes spécificités du secteur, le tout sans doute à l'incitation d'organisations professionnelles.

d) Le conseil est inséparable de la formation des chefs d'entreprise

Les actions de conseil pourraient utilement être complétées par des actions de formation financées par ailleurs.

Des opérations de ce genre devraient être montées avec les conseillers emploi-formation progressivement mis en place dans chaque région par l'A.F.T.

e) L'aide du FRAC à la restructuration des entreprises, leur coopération voire leur regroupement constitue un enjeu important d'autant plus à encourager qu'il est difficile à concrétiser.

Le règlement du FRAC autorise parfaitement le financement de conseil pour le montage de ces opérations pourvu que la demande de subvention soit présentée par l'ensemble des intéressés pris individuellement ou dans une structure collective (GIE, coopérative) ayant une personnalité morale.

L'administration et les organisations professionnelles ne peuvent pas être à l'origine de telles actions sinon par voie de conseil et incitation. Elles ne peuvent jouer le rôle de "marieur" ni même de conseiller conjugal.

La conduite de l'opération implique un regroupement volontaire et sans doute un leader.

Le Directeur Régional de l'Equipement de Rhône Alpes a proposé le montage d'une opération collective importante. L'objectif serait de créer des groupes d'entreprises qui se garantiraient (sous forme d'accord à mettre en oeuvre) des rechargements sur des axes commerciaux à privilégier avec des moyens techniques identiques (cf annexe 4).

Une telle initiative mérite d'être envisagée et financée, soit sur les crédits FRAC, soit sur les autres crédits du chapitre 63-41.62 intitulé "aide au développement de la productivité des transports de marchandises".

Deux principes doivent toutefois être sauvegardés :

- le partage équitable de la dépense entre les bénéficiaires et les pouvoirs publics,
- le volontariat actif des bénéficiaires.

Dans la région Nord Pas-de-Calais le FRAC a permis la conduite d'une étude collective portant sur les entreprises de transport, destinée à apprécier leur vulnérabilité et leur capacité de développement et dégager les actions prioritaires. Un tel exemple -parfaitement réalisable dans le cadre actuel- mérite sans doute d'être connu et reproduit.

En définitive le FRAC n'appelle pas de modification réglementaire de son champ d'action. Par contre il paraît souhaitable de disposer sur le chapitre 63-41.62 d'une enveloppe de crédit permettant de financer des opérations dépassant le cadre ou les moyens régionaux.

Enfin le FRAC ne pourra pas remédier au déséquilibre fondamental du secteur des transports routiers. Celui-ci ne pourra se résorber qu'avec une réduction significative du nombre d'entreprises de petite taille comme le montre l'étude réalisée pour la région Rhône-Alpes, conjointement par la DRE, la Trésorerie Générale et la Banque de France avec les bureaux d'études spécialisés qui ont pu intervenir grâce au FRAC.

3) Les procédures d'instruction des dossiers doivent être améliorées et les procédures financières accélérées

Dans l'ensemble, les procédures fonctionnent correctement. L'enquête conduite auprès des DRE montre que les DRE y sont fortement impliquées dans la quasi totalité des régions. Les 3/4 des DRE sont à la fois rapporteurs et membres de l'instance collective décisionnelle. Dans 18 régions sur 20 leur avis sont suivis sinon en totalité (1 région sur 2) du moins dans la majorité des cas. Les dysfonctionnements sérieux sont rares.

La procédure doit néanmoins être améliorée sur certains points et être accélérée.

a) Le recours à des organisations relais doit s'il s'avère nécessaire, être cantonné à l'instruction des dossiers

Dans plusieurs régions l'Etat et le Conseil Régional ont délégué à un organisme (chambre consulaire ou association spécifique) non seulement l'instruction des dossiers mais aussi la gestion des crédits, faisant ainsi de ces relais le dispensateur de subventions publiques.

Une tel dispositif est source de confusion (on ne sait plus qui attribue l'aide) et d'une régularité plus que douteuse. Il ne saurait être reconduit.

b) Les lourdeurs de procédure constatées dans telle ou telle région doivent être pourchassées à l'occasion de la renégociation des contrats de plan

Chaque DRE devra être invité à effectuer un bilan critique des délais et des procédures de façon à convaincre, le cas échéant, les partenaires du FRAC d'opérer les quelques simplifications qui s'avèreraient utiles (suppression des financements croisés là où ils existeraient encore- allègements des processus d'instruction et de décision).

La notification de la subvention est le préalable obligatoire du début des prestations aidées. Elle doit donc intervenir le plus vite possible.

Les délais de paiement doivent également être vérifiés au cas par cas. Il s'agit non de modifier des règles générales mais de s'assurer des conditions de mise en oeuvre pratique de procédures de droit commun parfaitement définies. Et tant que de besoin pour telle ou telle région, la mise en place des autorisations de programmes (AP) et des crédits de paiement (CP) doit naturellement être effectuée suffisamment tôt.

L'exemple de quelques régions montre aussi tout l'intérêt qui s'attache à une plus grande coopération entre les différents services de l'Etat chargés de l'aide aux entreprises.

En particulier une synergie est à développer entre la DRE et la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) à l'exemple de ce qui se pratique, par exemple, en Languedoc Roussillon.

c) Une procédure simplifiée pour une prestation prédéterminée ?

Plusieurs DRE ont préconisé une procédure simplifiée adaptée aux besoins homogènes d'un grand nombre d'entreprises.

On trouvera en annexe 6 la formalisation de cette suggestion présentée par la DRE du Limousin.

Elle consiste à présélectionner des bureaux d'études sur la base d'une prestation définie a priori avec un tronc commun financier et des modules complémentaires optionnels. Ce dispositif présenterait d'évidents avantages :

- garantie accrue de qualité des intervenants,
- négociation plus serrée du rapport qualité/prix de la prestation
- simplification pour l'entreprise de transport
- réponse à la préoccupation principale du plus grand nombre d'entre elles : comment se situer et s'adapter sur un marché très difficile.

La suggestion mérite donc examen. Elle paraît toutefois difficile à mettre en oeuvre dans le cadre du FRAC car elle va à l'encontre de deux principes fondamentaux :

- celui de l'initiative du bénéficiaire,
- celui du libre choix par celui-ci de l'organisme intervenant.

Elle peut donc, à notre avis, difficilement être retenue dans le règlement du FRAC. Une expérience devrait toutefois être lancée sur les crédits non contractualisés du chapitre 63-41, article 60.

5) Promouvoir le FRAC Transport en développant l'information

L'enquête conduite auprès des DRE permet d'apprécier l'action des DRE et des autres administrations et organismes pour faire mieux connaître le FRAC Transport.

La très grande majorité des DRE ont mis au point et diffusé des plaquettes (13) ou rédigé des articles dans leur publication (11). Ces documents sont simples et bien faits.

Leur efficacité, difficile à juger est considérée généralement comme bonne.

Ce dispositif doit être généralisé dans les régions en retard (Ile-de-France, Bretagne, Poitou-Charente), maintenu et conforté ailleurs.

A l'exemple de ce que la DAEI a réalisé avec les DRE pour les professionnels du BTP (cf annexe 7) la DTT pourrait établir la maquette et financer la diffusion d'un dépliant type destiné aux entreprises de transport et listant les aides et les assistances possibles dans les divers domaines (développement, organisation, financement, formation, normalisation et service) et précisant pour chaque région les coordonnées des personnes à contacter.

La plupart des DRE ont également développé des contacts promotionnels. Ceux qui ont été effectués auprès d'autres administrations ou d'organismes consulaires paraissent avoir eu une efficacité très limitée. Par contre les contacts avec les organismes professionnels et les professionnels des Transports, au demeurant bien plus fréquents, sont jugés dans l'ensemble plutôt efficaces.

Ils doivent donc être poursuivis et développés, ce qui pose le problème de l'adaptation des moyens des DRE qui sera traité plus loin.

La collaboration des organisations professionnelles (FNTR, UNOSTRA, Chambre des Loueurs Multiservices de Véhicules Industriels, et de leurs organismes spécialisés dans la formation et le conseil (AFT - Promotrans) est naturellement essentielle. L'utilité du FRAC est reconnue de tous. Les critiques entendues sur les délais et la complexité des procédures n'entâchent pas un jugement positif. Tous ont le souci commun de rendre les entreprises mieux informées et réceptives.

La multiplicité, l'individualisme, et l'isolement des chefs d'entreprise donne la mesure de l'effort à fournir.

6) Développer l'évaluation

Après quelques années de pratique, chacun doit pouvoir évaluer le FRAC, ses procédures et ses effets.

Quelques DRE se sont déjà engagés dans cette voie (Languedoc Roussillon - Pays de Loire - Rhône-Alpes notamment). L'évaluation doit se généraliser.

7) Renforcer les DRE dans leurs missions économiques dans le secteur des transports routiers de marchandises

L'administration doit être à l'écoute de ce secteur clé de l'économie nationale et l'aider à surmonter les difficultés qu'il rencontre.

La sollicitude des pouvoirs publics doit être relayée localement en permanence.

L'avis des professionnels est unanime et convergent : leur interlocuteur normal est la Direction Régionale de l'Équipement en raison de sa compétence technique, son expérience administrative et son adaptation géographique au réseau des professionnels.

Face à une profession très atomisée et très peu organisée, l'administration se devrait d'avoir une présence forte. Le niveau régional permet d'optimiser la répartition de compétences rares.

La situation actuelle ne répond pas à cet objectif. Les moyens du service transports des DRE affectés à des tâches économiques sont notoirement insuffisants (cf annexe 4).

Un tiers des DRE n'a plus d'économiste des transports. A l'opposé, seulement un quart des DRE dispose d'effectif suffisant pour assurer correctement sa mission.

Une réaction paraît nécessaire si l'on considère que le secteur des transports routiers de marchandises mérite l'attention des services déconcentrés de l'Etat.

* *

*

En conclusion, les fonds régionaux d'aide au conseil pour les entreprises de Transport répondent à un incontestable besoin.

Leur montée en régime relativement lente n'est pas le signe d'une inadaptation du dispositif. Elle est l'indicateur des efforts à poursuivre pour stimuler l'intérêt des bénéficiaires.

Le dispositif doit être reconduit dans le cadre des contrats Etat-Région en lui apportant diverses améliorations proposées dans le présent rapport.

L'efficacité finale de cette action repose en définitive sur le renforcement de l'action économique des Directions Régionales de l'Equipement et la collaboration locale des organisations professionnelles.

LISTE DES ANNEXES

- annexe 1 : lettre de mission signée par M. SARRE
- annexe 2 : lettre circulaire du 24 août 1989
- annexe 3 : résultat de l'enquête auprès des DRE
- annexe 4 : les moyens du service transport des DRE pour l'action économique
- annexe 5 : propositions du DRE Rhône-Alpes
- annexe 6 : propositions du DRE Limousin
- annexe 7 : brochure d'information pour les professionnels du BTP

*Le Secrétaire d'Etat
aux Transports Routiers et Fluviaux*

Paris, le

24 MAI 1992

Monsieur l'Inspecteur Général,

Le secteur des transports routiers de marchandises a été admis au bénéfice des Fonds régionaux d'aide au conseil (F.R.A.C.) dans le cadre des contrats de Plan Etat-Régions du Xème Plan.

Certaines régions avaient des pratiques antérieures de l'aide au conseil au titre des avenants élargissement des contrats du IXème Plan. Les directions régionales de l'équipement ont par ailleurs participé à la définition des objectifs fixés par la circulaire du 24 août 1989 de la Direction des transports terrestres.

Les moyens financiers correspondant à la demande des services ont été délégués à partir de 1990 et seront distribués jusqu'au 31 décembre 1993. Les résultats obtenus portent donc sur deux années de financement dont une année de mise en place.

Le bilan actuel de cette action laisse apparaître un faible taux de consommation de ces crédits ; il m'apparaît nécessaire d'en rechercher les raisons, afin d'être en mesure de conforter cette procédure et de lui donner sa pleine efficacité au moment où le secteur professionnel du transport routier de marchandises traversent de graves difficultés économiques.

Je souhaite en conséquence que vous procédiez à une analyse approfondie de la situation afin d'en déterminer avec précision les raisons, et que vous me proposiez les mesures que vous estimerez adéquates de relance de ce dispositif pour permettre sa pleine réussite.

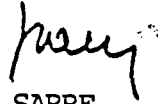
Parmi ces mesures, je souhaite tout particulièrement que soient étudiées les possibilités d'utiliser le F.R.A.C pour promouvoir une action sur les structures des petites entreprises qui ne disposent pas de moyens suffisants pour assurer leur pérennité dans de bonnes conditions.

Monsieur Bernard SELIGMANN
Inspecteur Général
Conseil Général des Ponts et Chaussées
Arche de la Défense

.../...

J'attache le plus grand prix au fait de disposer des résultats de vos investigations dans les meilleurs délais possibles de façon à mettre en oeuvre vos conclusions dès le mois de juin prochain.

Je vous prie de recevoir, Monsieur l'Inspecteur Général, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Georges SARRE



Direction des Transports Terrestres

Sous-Direction des Transports Routiers

R1/R2

Lettre-circulaire n° 1426

PARIS, le 24 AOUT 1989

Le Ministre de l'Équipement,
du Logement, des Transports
et de la Mer

à

Messieurs les Préfets de Régions
Directions Régionales de
l'Équipement

OBJET : Fonds Régionaux d'Aide au Conseil des entreprises de
transport routier de marchandises.

Par courrier du 24 octobre 1988, je vous informais de
l'ouverture au secteur transport de la procédure des Fonds
Régionaux d'Aide au Conseil (FRAC) dans le cadre des
engagements contractuels Etat/Régions pour la période du Xème
plan.

Je vous confirme qu'il est bien prévu de faire
bénéficier les entreprises de transport routier de
marchandises des FRAC pendant la période précitée. Je vous
précise toutefois que la participation financière de l'Etat
telle qu'elle apparaît dans les contrats Etat/Régions
n'interviendra, compte tenu des impératifs du calendrier
budgétaire, qu'à partir du 1er janvier 1990 pour se terminer
le 31 décembre 1993.

La présente circulaire a pour objet de préciser les
objectifs poursuivis par cette politique d'aide au conseil et
les orientations selon lesquelles il est souhaitable qu'elle
soit mise en oeuvre.

.../...

I - Objectifs poursuivis et critères d'éligibilité des entreprises bénéficiaires

I.1 : Objectifs

Le secteur des transports routiers de marchandises apparaît comme particulièrement concerné par les aides en matière de développement de la compétitivité et notamment dans la perspective de la mise en place du marché unique européen de 1993.

Une amélioration de la productivité des entreprises concernées ainsi qu'une adaptation aux nouveaux marchés grâce notamment à la mise au point de stratégies adaptées passant par l'élaboration d'une politique de spécialisation ou de restructuration et d'implantation à l'étranger apparaissent donc comme particulièrement nécessaires dans ce contexte.

La politique d'aide au conseil mise en place par les pouvoirs publics dans le cadre des contrats Etat/Région a ainsi pour objectif d'aider les entreprises concernées du secteur, par un recours à des conseils extérieurs, à promouvoir l'amélioration de leur productivité et de leur compétitivité ainsi que leur développement sur deux plans :

- celui de leur fonctionnement interne (gestion, organisation, amélioration de l'utilisation des ressources humaines, qualité...). Un conseil relatif à la formation peut être éligible à cette aide si un tel dispositif ne figure pas dans un autre volet du contrat Etat-Région,

- et sur celui de leur activité économique (stratégie d'ensemble, accès à de nouveaux marchés nationaux et internationaux, spécialisation, regroupement, association, mise en oeuvre de technologies nouvelles ...).

Cette aide ne peut concerner les dépenses courantes (consultations juridiques, montage de dossiers),

I.2 Entreprises bénéficiaires

Les entreprises bénéficiaires des aides au conseil devront répondre aux critères d'éligibilité suivants :

- elles sont des entreprises de moins de 500 salariés dont le siège social est situé dans la région où est faite la demande d'aide,

.../..

- elles présentent un chiffre d'affaires en principe majoritairement constitué par des activités de transport routier de marchandises ou auxiliaires de transport,

- elles ne sont pas contrôlées (à plus de 50 %) par des entreprises ne présentant pas ces critères.

- elles sont saines financièrement; d'autres procédures existent dans les cas contraires. →

Sont enfin naturellement éligibles au bénéfice des aides au conseil, les projets présentés par des groupements d'entreprises de transport routier de marchandises agissant soit dans le cadre de coopératives d'entreprises de transports, soit, le cas échéant, dans le cadre de projets présentés par des entreprises juridiquement indépendantes, mais désireuses de promouvoir en commun des actions répondant aux objectifs précités.

II - Modalités de mise en oeuvre

II.1 : Le Fonds Régional d'Aide au Conseil

II.1.1. : Nature du Fonds Régional d'Aide au Conseil :

Le Fonds Régional d'Aide au Conseil pour le secteur transport est constitué par une enveloppe de crédits inscrite pour partie au budget de la région et pour partie au budget de l'Etat et consacrée à la réalisation de diagnostics dans de petites et moyennes entreprises du secteur. Il ne bénéficie pas de la personnalité morale.

Ce fonds pourra être un fonds spécifique au secteur du transport routier de marchandises, créé à cet effet, ou simplement une enveloppe réservée aux entreprises concernées du secteur et attribuée au Fonds Régional d'Aide au Conseil déjà constitué pour les petites et moyennes entreprises des autres secteurs, dès lors qu'une telle enveloppe est clairement identifiée et présente un caractère intangible.

II.1.2. : Modalités et conditions d'intervention du fonds :

Les entreprises répondant aux critères d'éligibilité définis ci-dessus pourront bénéficier d'une aide financière

.../..

soit à la réalisation d'un diagnostic rapide limité à 5 jours d'experts, soit à la réalisation d'un diagnostic approfondi pouvant aller jusqu'à 60 jours d'expert.

Dans le premier cas (diagnostics rapides), le taux de la participation du Fonds pourra atteindre 80 % du montant de l'intervention dans la limite de 25 000 F. En cas de diagnostic approfondi, ce taux ne pourra être supérieur à 50 % du coût global de l'intervention, avec un plafond de subvention de 100 000 F. Ces différents taux et plafonds devront toutefois être définitivement arrêtés en concertation avec le Président du Conseil Régional.

Les taux de subvention ci-dessus seront appliqués, dans un souci d'harmonisation avec les autres secteurs concernés par l'aide au conseil, sur les montants TTC des interventions prévues.

II.2 : Modalités de gestion de la procédure

II.2.1. : Présentation des demandes et instruction des dossiers

Les entreprises candidates déposent un dossier de demande de subvention pour leurs projets de diagnostics d'aide au conseil auprès du service administratif ou de l'organisme instructeur et comportant, outre la lettre de demande :

- une note de présentation de l'entreprise et les principales étapes de son développement,
- un exposé de sa situation présente, son projet d'étude, et la démonstration de son opportunité,
- un devis descriptif, le coût et le calendrier de réalisation de l'intervention,
- l'identité et les références du Conseil qui assurera la prestation,
- les trois derniers bilans de l'entreprise.

.../..

L'instruction des dossiers sera assurée, en règle générale, par la Direction Régionale de l'Équipement en liaison avec les services de la région, selon des modalités à définir avec le président du Conseil Régional pour assurer cette instruction ; la DRE pourra s'appuyer sur un groupe d'experts (représentants de la Banque de France, de la Trésorerie Générale, d'organismes financiers, par exemple).

II.2.2. : Processus de décision

Les dispositions des contrats de plan Etat/Régions prévoient que le Fonds Régional d'Aide au Conseil du secteur transport fait l'objet d'un co-financement entre l'Etat et la Région à parts égales.

Ces crédits mis à la disposition du Fonds sont engagés et mandatés selon les règles propres à la collectivité publique sur le budget de laquelle ils sont prélevés.

Les interventions sont soumises à l'avis et à la décision ~~d'un Comité de gestion~~ du Fonds composé paritairement de représentants de l'Etat et de représentants de la Région. Il vous appartient d'apprécier, de concert avec le président du Conseil Régional, si la constitution d'un comité de gestion spécifique au secteur transport se justifie ou non.

Les dossiers retenus font ensuite l'objet d'une décision conjointe de l'Etat et de la Région, chacun des partenaires pour la partie du financement qu'il lui appartient d'engager. Toutefois, dans un souci de simplification administrative, le mode de financement conjoint Etat/Région pour chaque opération peut être remplacé par un financement alternatif des dossiers, sous réserve que la parité soit globalement respectée.

Exceptionnellement l'Etat et la région pourront confier la gestion de tout ou partie du fonds à un organisme relais afin de rendre la procédure plus rapide. C'est le cas notamment lorsqu'il s'agit de traiter un nombre important de subventions d'un montant limité. Si un tel recours devait être envisagé il vous est demandé de vous entourer des garanties nécessaires par le biais d'une convention établie entre cet organisme, l'Etat et la Région. Je vous précise enfin, s'agissant de cette possibilité, qu'il ne pourra en aucun cas être fait appel pour cette prestation aux organisations professionnelles.

.../...

Dans ce cas l'organisme relais gèrera le montant des subventions conjointes de l'Etat et de la Région.

III - Procédure de suivi financier et bilan de l'action

III.1 - Procédure de suivi financier

Je vous demande de me faire connaître trimestriellement vos besoins prévisionnels en matière de crédits correspondants aux actions que vous prévoyez d'engager. Vous m'informerez de plus, à la fin de chaque exercice budgétaire, de l'état des crédits réellement engagés et mandatés pour l'aide au conseil dans le secteur des transports de marchandises pendant l'année écoulée.

Je vous précise, à cet égard, que des instructions particulières concernant tant l'engagement des crédits correspondants que leur consommation effective vous seront adressées au début de 1990, et je vous demande, en conséquence, de ne prendre aucun engagement relatif à des dossiers qui pourraient être proposés à votre examen, avant qu'elles ne vous aient été communiquées.

III.2 - Bilan de l'action

Il y a tout d'abord lieu de prévoir, dans les conventions de subvention des entreprises bénéficiaires de l'aide au conseil pour le secteur transport, des dispositions aux termes desquelles les entreprises concernées devront remettre à la Direction Régionale de l'Equipement un compte rendu sur l'exécution de l'expertise, un exemplaire du rapport auquel celle-ci aura donné lieu, ainsi qu'une prévision des suites envisagées à court et moyen terme.

De plus, de manière à pouvoir apprécier valablement l'efficacité de la politique d'aide au conseil ainsi engagée, je vous demande de m'adresser annuellement un bilan économique global faisant l'analyse et la synthèse des actions entreprises dans ce domaine.

*

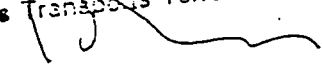
*

*

.../..

Il est possible que l'appréciation conjointe Etat/Région des besoins en matière d'aide au conseil pour le secteur du transport routier de marchandises vous amène, compte tenu d'éléments locaux et régionaux propres, à apporter des adaptations aux dispositions exposées ci-dessus.

Je vous demande toutefois de veiller à maintenir les modalités particulières d'intervention choisies dans le cadre général établi par la présente lettre-circulaire et de me soumettre, en tout état de cause, toute modification importante qui serait envisagée.

~~L'Adjoint au Directeur
des Transports Terrestres~~

~~Jacques DUMERG~~

Questionnaire relatif au Fonds Régional
d'Aide et de Conseil (FRAC) dans les transports

FRANCE ENTIERE

Ont répondu les 20 DRE disposant d'un FRAC Transports, ainsi que celle de Champagne Ardennes

I - Activités des entreprises de transports routiers de marchandises en 1991 (ou en 1990)

	Nombre	effectifs	CA (1)
Total (2)	36 700	272 700	124 000
Dont entrep. >500 salariés et groupes nationaux			
Dont entrep. ≤5 salariés (2)	28 700	59 000	20 000

(1) Net H.T. en milliards de francs

(2) Données de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) de 1989, de l'Observatoire Economique et Statistique des transports (OEST)

II - Consommation des crédits du FRAC

(en millions de francs)

	TOTAL	Dont ETAT
Dotation du contrat de Plan	74,5	37,25
AP programmées de 1990 à 1992	////////////////	25,3
Crédits engagés		par an (cumulé)
en 1990 (2 ^e semestre)		2,3
en 1991		6,1 (8,4)
en 1992		2,6
- au 30/05		6 (14,4)
- au 31/12 (prévisions)		9 (23,4)
CP mis en place au 31/05/92	////////////////	
CP consommés à ce jour	////////////////	4,6
fin 1992 (prévisions)	////////////////	5
fin 1993 (prévisions)	////////////////	6,1

Commentaires éventuels :

- sur les AP engagés et à engager

Les AP engagés cumulés (11 Millions de F au 30-05-92) pourraient selon l'enquête représenter à la fin du Plan environ 23 millions de F, soit presque les 2/3 de la dotation du CER

- sur les CP mis en place et consommés

Le montant des CP consommés à ce jour (4,6 millions de F) et prévus à fin 1992 est relativement faible, à comparer aux AP engagés fin 1991 (8.4 au total)

III - Entreprises aidées par le FRAC - Transport

	Par l'Etat		Total (y compris région)	
	Nombre	Montant aide (1)	Nombre (cumulé)	Montant aide (1)
En 1990	71	2,1	204	8,2
En 1991	153	5,9	186	6,8
En 1992 (au 30/05)	68	3,2	106 (496)	4,4
Demande en instance au 30/05/92	88	//////////	//////////	//////////

(1) En millions de F

Commentaires éventuels :

- sur le nombre des dossiers

- sur la nature des actions financées

IV - Modalités d'instruction des dossiers

- Le dossier est instruit :

par la DRE seule	12
conjointement avec un autre service (ou organisme)	5
par un autre organisme	2
lequel.....	

- La DRE participe aux travaux de l'instance décisionnelle :

par son rapport écrit (seulement)	1
comme rapporteur présent (seulement)	1
comme membre du comité (seulement)	1
comme rapporteur et membre du comité	15

- Ses avis sont suivis :

en totalité	11
dans la généralité des cas	7
la plupart du temps	2

- La procédure d'instruction des dossiers :

fonctionne normalement	15
est à améliorer	5

dans ce cas sur quels points :

contenu des dossiers	[]
----------------------	-----

délais et lourdeur de la procédure	4
------------------------------------	---

(financement croisé: 1, délais de décision, délais de paiement)

Capacité d'analyse des dossiers :	1
-----------------------------------	---

.../...

V - Actions conduites pour faire connaître le FRAC Transports

1) Moyens de la DRE pour suivre et assumer le secteur des transports routiers (cf. tableau séparé)

- Disposez-vous :

d'un inspecteur ~~régional~~ des transports

16

d'un économiste des transports

10

d'autres cadres A - Si oui combien

3

- Cette équipe est-elle suffisamment étoffée ?

oui

3

non

17

dans la négative de quels moyens supplémentaires minimum souhaiteriez-vous disposer ?

2) Actions de la DRE pour faire connaître le FRAC

	Réalisée (1)	Prévue	Envisagée	Effica- cité(2)
- Plaquette	13	-	2	B: 5 ?: 1 M: 3
- article dans les publi- cations de la DRE	11	1		B: 6 M: 2
- article dans les publica- tions ou la presse régionale	1		3	B: 1
			.../...	

(1) (2) Cf. renvoi p.5

	Réalisée (1)	Prévue	Envisagée	Efficacité(2)
- communiqués à la presse	<input type="text" value="2"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text"/> M 1
- réunion d'information éventuellement avec :				
* d'autres administrations	<input type="text" value="8"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="1"/>	<input type="text"/> B : 3 M : 1
* organismes professionnels	<input type="text" value="15"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="7"/>	<input type="text"/> B : 11 M : 3
- contacts avec les organismes professionnels	<input type="text" value="17"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/> B : 11 M : 3
- contacts avec les professionnels	<input type="text" value="15"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/> B : 5 M : 3
- contacts avec le public	<input type="text" value="4"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- contacts avec les conseils généraux	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

(1) préciser le nombre

(2) Bonne : B - Mauvaise : M - Inconnue : ?

3) Les actions conduites par d'autres organismes pour faire connaître le FRAC

	Réalisée	Prévue	envisagée	non connue
- préfecture de région	<input type="text" value="7"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="5"/>
- conseil régional	<input type="text" value="10"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- chambres consulaires	<input type="text" value="9"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="1"/>	<input type="text" value="2"/>
- organisations professionnelles	<input type="text" value="12"/>	<input type="text" value="1"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="3"/>
- autre (préciser) Cabinet Conseil : 1				

Commentaires éventuels :

- sur les actions de la DRE (réalisées ou envisagées)

- sur les actions de ses partenaires (réalisées ou envisagées)

VI - L'avenir

	cui	non	condi- tionnel
- Faut-il reconduire au prochain Plan le FRAC Transport ?	18		2

- Pourquoi ? - Continuité pour efficacité : 5
 Pour les oui : - Besoins nouveaux (certification qualité, informatisation)
 - Aide bien adaptée aux besoins
 Pour les conditionnels : peu de besoins : 1

	le même	supé- rieur	infé- rieur
- A quel niveau cette reconduction par rapport à la dotation du 10è plan ?	3	8	2

- Faut-il modifier la règle du jeu ?

oui non

15

1

si oui sur quels points ? - Ouverture aux entreprises de transport voyageurs: 3

- Embauche de cadres : 4

- Ouverture aux entreprises locales contrôlées par des groupes: 4

- Procédure simplifiée pour diagnostics financiers: 3

- Assouplissement pour diagnostics financiers de la notion d'entreprise saine

- Aide aux artisans pour successions : 1

- Aide à l'investissement : 1

- Montage de diagnostics collectifs : 1

- Evaluation en cours : 1

- souhait de crédits pour promouvoir le FRAC : 1

- Cohérence avec les autres FRAC

VII - Vos autres commentaires :

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
DANS LES REGIONS

REGIONS	ENTREPRISES CONCERNEES	
	TOTAL	DONT - 5 SALARIES
ALSACE	786	570
AQUITAINE	2 732	21
AUVERGNE	1 200	900
BASSE-NORMANDIE	679	523
BOURGOGNE	1 100	900
BRETAGNE	2 158	-
CENTRE	1 600	-
CHAMPAGNE-ARDENNES	-	-
CORSE	310	-
FRANCHE-COMTE	881	-
HAUTE-NORMANDIE	1 600	1 136
ILE-DE-FRANCE	6 280	-
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1 800	1 100
LIMOUSIN	520	400
LORRAINE	1 836	900
MIDI-PYRENEES	2 254	1 564
NORD-PAS DE CALAIS	-	-
PAYS DE LA LOIRE	1 942	1 563
PICARDIE	1 829	1 362
POITOU-CHARENTE	1 389	980
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	4 075	1 118
RHONE ALPES	5 738	4 131
TOTAL.....	37 994	17 153

Source : enquête auprès des DRE - juillet 1992

REPARTITION PAR TYPES D' ACTIONS
DES ETUDES FINANCEES PAR LE FRAC TRANSPORT
A LA FIN 91

A) ORGANISATION INTERNE

- organisation.....20 %
- gestion.....18 %
- Informatique.....10 %
- personnel..... 4 %

TOTAL...52 %

B) ACTIVITES COMMERCIALES

TOTAL.....17 %
(nouveaux débouchés, marketing, action commerciale)

C) QUALITE10 %

D) AUTRES16 %
(transmission d'entreprises, sécurité, etc...)

LES MOYENS DU SERVICE TRANSPORT DES DRE
POUR L'ACTION ECONOMIQUE

	IRT	ECONOMIS- TE	AUTRE CADRE A	COMMENTAIRES DU DRE
ALSACE.....	0 (1 au 1/7	0 (1 au 1/7		Postes vacants seront pourvus
AQUITAINE.....	1	1	1	Jugé insuffisant
AUVERGNE.....	1	1/2	1/4	Manque 1 économiste à plein temps
BOURGOGNE.....	1	1/2	0	Insuffisant
BRETAGNE.....	1	0	1	-
CENTRE.....	1	0	1	Insuffisant
CHAMPAGNE-ARDENNES	0	0		Suffisant (pas de FRAC au CER)
FRANCHE-COMTE.....	0	1	0	
ILE-DE-FRANCE.....	?	?	?	
LANGUEDOC- ROUSSILLON.....	1	0	1	souhait + 1/2
LIMOUSIN.....	1	0	0	Manque 1 économiste ou au moins 1 B
LORRAINE.....	1	0	0	Manque 1 économiste
MIDI-PYRENEES.....	1	1/2	0	Manque 1/2 economis te
NORD PAS-DE-CALAIS	1			
BASSE-NORMANDIE...	1	1	0	Remplacer 1 B
HAUTE-NORMANDIE...	1	1/2	0	Insuffisant (cat.B et C également)
PAYS-DE-LOIRE.....	1	1	0	Effectif minimal
PICARDIE.....	1	1	0	Insuffisant
POITOU-CHARENTE...	1	1	0	OK
PROVENCE-ALPES- COTE-D'AZUR.....	(1)	1	0	OK
RHONE-ALPES.....	1	0	1/2	Manque 1 B



N° 3624

Direction
Régionale
de l'Équipement

Réf.
TR/92/242
JRV/JS
DIVISION TRANSPORTS

Lyon, le 23 JUIN 1992

Rhône-Alpes

165, rue Garibaldi
BP 3203
69401 Lyon cedex 3
Téléphone
78 63 14 14
Télécopie
72 61 94 73
Télex
DRERHA 380 551 F

Arrivée le
30. JUIN 1992
Bureau du Cabinet

Monsieur le Ministre de l'Équipement
du Logement et des Transports
Secrétariat d'Etat aux Transports
Cabinet

92055 PARIS - LA DEFENSE CEDEX 04

OBJET : utilisation des FRAC

REFER : votre lettre du 31 mars 1992

P.J. : 1 fiche de financement
1 rapport sur la restructuration des T.R.M.

Comme suite à votre lettre visée en référence et aux différents entretiens avec vos services, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint une proposition de financement ainsi qu'un rapport sur la restructuration des T.R.M./ayant servi à l'élaboration de cette proposition (T.R.M. : transports routiers de marchandises)

Le projet de financement d'une restructuration du secteur des T.R.M. fait l'objet d'une proposition en deux points :

a) une relance du FRAC sous forme de courrier adressé à une sélection d'entreprises d'environ une dizaine de salariés. L'objet du courrier serait de les inviter à engager une opération d'audit et de conseil dont une partie concernerait les formes de regroupement et leurs avantages. C'est pourquoi il est proposé de trouver une solution pour que ce FRAC soit entièrement financé (et dans la mesure également où le coût unitaire est inférieur au coût d'un FRAC normal).

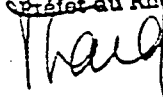
.../...

b) le deuxième point correspond à une démarche totalement différente, qui vise à la restructuration des T.R.M. en engageant une forme de rapprochement des entreprises et qui consiste dans l'amélioration des relations commerciales entre entreprises. L'objectif serait de créer des groupes d'entreprises qui se garantiraient (sous forme d'accords à mettre en oeuvre) des rechargements sur des axes commerciaux à privilégier avec des moyens techniques identiques. Cela nécessite une action de conseils et de formation en commun, qui fait l'objet du point 2 avec deux variantes suivant que l'on fait un large appel à candidature, ou que l'on sélectionne d'une manière la plus objective possible (mais forcément partielle) quelques entreprises sur des relations prioritaires.

Le financement demandé serait à la charge de l'Etat sauf en ce qui concerne les déplacements des entreprises et entre entreprises que celles-ci devront prendre en charge directement.

Je vous serais reconnaissant de me faire connaître votre position sur ces propositions et sur les conditions dans lesquelles les services déconcentrés de l'Etat pourraient les mettre en oeuvre dans le cadre d'une opération pilote.

Le Préfet
de la région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône



Paul BERNARD

RESTRUCTURATION DES T.R.M.

FICHE DE PROPOSITION DE FINANCEMENT

1) RELANCE DU FRAC : auprès de 50 entreprises de 0 à 12 salariés (1) après sélection avec l'aide des différents organismes professionnels régionaux.

Ce conseil serait organisé en plusieurs étapes :

a) 1 jour d'audit dans l'entreprise.

b) 2 fois 1 jour de rassemblement des chefs d'entreprise par groupe de 10 pour examiner en commun les capacités d'organisation en mesurant les qualités et les défauts de chacune des entreprises.

c) 1/2 journée (environ 3 mois plus tard) pour faire le point de la situation et aider l'entreprise à améliorer ou corriger ses orientations.

Coût :

a) 50 x 5.500 F = 275.000 F HT (H.F.D.)

b) 2 x 5 x 10.000 F = 100.000 F HT (H.F.D.)

c) 50 x 2.750 F = 137.500 F HT (H.F.D.)

d) Déplacements :

2 x 50 x 550 F = 55.000 F HT

2 x 5 x 550 F = 5.500 F HT

TOTAL 573.000 F HT

- soit un coût par entreprise de : 11.460 F HT

- soit un coût T.T.C. de : 13.591 F

arrondi à 13.600 F

Il apparaît souhaitable de trouver une solution de financement qui permette à un grand nombre d'entreprises d'être candidates à cette mise en place d'un audit spécifique au secteur.

(1) le chiffre de 12 salariés retenus correspond à une estimation "à dire d'expert" de la taille des entreprises dans lesquelles le "patron" doit arrêter d'être conducteur même à temps partiel.

2) Etudes de regroupement :

A - lère proposition

Il a été constaté que les entreprises de moins de 50 salariés avaient une grande difficulté à imaginer des réseaux commerciaux.

Elles savent trouver du fret de départ et en général un bon fret, avec un bon taux de remplissage mais elles n'ont aucune méthode (autre que différents types d'affrètement) pour trouver un bon fret de retour.

L'idée consiste donc sur des relations géographiques difficiles ou concurrencées à trouver des entreprises ayant des capacités et des vocations analogues et d'examiner par un audit approprié leur situation financière et leurs méthodes de travail puis de regrouper pendant deux journées de conseil celles qui semblent avoir des affinités.

L'objectif est donc de trouver des entreprises de 5 à 50 salariés, n'ayant aucune agence ou aucune filiale, dans 3 régions retenues comme intéressantes et d'organiser les conseils en entreprise puis par groupe de 10 à 15 entreprises.

La proposition porte sur :

18 entreprises en RHONE-ALPES
15 entreprises en PAYS DE LOIRE
15 entreprises en NORD - PAS DE CALAIS

dont

50 % auraient entre 5 et 12 salariés
50 % auraient entre 13 et 50 salariés

Le coût de l'opération peut être estimé comme suit :

a) 2 jours dans les entreprises de 5-à 12 salariés :

(le seuil de 12 salariés a été retenu du fait que l'effacement du seuil de 10 pour les charges sociales est total pendant 2 ans et progressif sur 3 ans)

2 x 24 x 5.500 = 264.000 F HT (H.D.F.)

b) 3 jours dans les entreprises de 13 à 50 salariés

(les limites pouvant être légèrement variables en fonction de considérations économiques favorables)

3 x 24 x 5.500 = 396.000 F HT (H.F.D.)

.../...

c) regroupement par groupes de 12 (4 groupes)

2 x 4 x 10.000 (1) = 80.000 F HT (H.F.D.)

d) déplacements

2 x 24 x 550 = 26.400 F HT

3 x 24 x 550 = 39.600 F HT

2 x 4 x 550 = 4.400 F HT

TOTAL : 70.400 F HT

Les frais de déplacement des chefs d'entreprise seront pris en charge par eux-mêmes.

Ce montant peut être réduit au prorata du nombre d'entreprises retenues mais cette opération peut apparaître comme un excellent test sur le regroupement d'entreprises.

Par ailleurs, il est suggéré que ce test soit confié à un même bureau d'études conseil spécialisé en transport.

Un deuxième test pourrait avoir lieu sur deux ou trois autres régions en confiant un travail identique à un autre bureau conseil.

1er groupe de régions

RHONE-ALPES - PAYS DE LOIRE - NORD - 48 entreprises

2ème groupe de régions

LANGUEDOC ROUSSILLON (15) - ILE DE FRANCE (18) - BRETAGNE (15) - 48 entreprises

avec des bureaux conseils comme G.F.R. d'une part et ceux rattachés à l'A.F.T. d'autre part.

Le coût de l'opération pour un groupe de régions s'élève à 810.400 F HT soit un montant TTC de 961.134 F

(1) Ce montant de 10.000 F pour une journée comprend la préparation de l'ensemble des journées de regroupement et peut être légèrement inférieur sans que cela modifie l'ordre de grandeur des financements proposés.

B - 2ème proposition

Cette seconde proposition consiste à retenir un nombre restreint d'entreprises sur la base d'une sélection objective régionale avec des partenaires locaux (y compris banque de France si cela apparaît souhaitable) et d'une sélection plus subjective consistant à analyser les indications des chefs d'entreprise.

Il est suggéré pour les groupes de région élaborés dans le A) de retenir 6 entreprises par région et de mettre en oeuvre un ensemble de conseil et de formation figurant dans le tableau joint en annexe.

Le montant total de l'opération s'élève à 562.104 F. TTC (frais de déplacement des bureaux d'études inclus) et hors FRAC. (1)

(Voir tableau page suivante)

(1) Les coûts FRAC seront naturellement pris en charge par chaque région sur leurs lignes budgétaires correspondantes.

On peut estimer que la dépense correspondante sera dans chaque région :

$$6 \times 22.000 \times 2 = 264.000 \text{ F TTC}$$

	Nature des opérations	Intervenants	Durée en jours	Financement	Coût TTC
Phases préparatoires	1° Sélection des 6 entreprises par régions retenues sur des critères - Objectifs (situation économique et financière, localisation, disponibilité du chef d'entreprise...) - Subjectifs : motivations Région : RHONE-ALPES PAYS DE LOIRE NORD PAS DE CALAIS	Bureau d'études avec concours actif de : DRE DDE Organisations, professionnels etc...	12	Hors FRAC	85.392 F frais déplacement inclus
	2° Diagnostic économique et financier de chaque entreprise	Bureau d'études	3 jours par entreprise	FRAC	22.000 F/entreprise hors frais de déplacement
	3° Réunion des entreprises pour - présentation des participants - choix du partenaire (ou des partenaires) (montage du réseau) - rappel des règles techniques de la commercialisation avec - Présentation du tableau de bord économique avec mode d'emploi	Bureau d'études avec participation active des DRE	12 jours	Hors FRAC	85.392 F frais déplacement inclus
Phases opérationnelles	4° Evaluation des résultats de l'action de coopération des participants par - analyse des tableaux de bord mensuels de chacun des 18 participants - analyse des situations comptables trimestrielles des entreprises avec commentaire, critique individuel et par équipe	Bureau d'études	60 jours	Hors FRAC	391.380 F. (frais déplacement inclus)
	5° Evaluation globale en fin d'exercice (12 mois) de l'opération avec le concours des participants	Bureau d'études DRE	3 jours	FRAC	22.000 F par entreprise hors frais de déplacement



Direction
Régionale
de l'Équipement

Limousin

30, cours
Gay-Lussac
87039
Limoges cédex
Téléphone
55 45 84 70
Télécopie
55 45 84 69
Télex
DRELIM 560 768

Affaire suivie par :

M. ROUGIER

Limoges, le 25 JUIN 1992

L'INGENIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSEES
DIRECTEUR REGIONAL DE L'EQUIPEMENT

n° 193 - HR/NM

à

Monsieur B. SELIGMANN
Inspecteur Général
Conseil Général des Ponts et Chaussées
Arche de la Défense - Paroi Nord
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04

Sous couvert de M. le Préfet de Région

OBJET : FRAC TRANSPORTS

REF. : votre transmission du 4 juin 1992

P.J. : un questionnaire plus une note

En réponse à votre courrier du 4 juin dernier, je vous adresse ci-joint le questionnaire complété sur le FRAC Transports. Je joins à ce document une note de présentation d'une proposition d'adaptation de la procédure FRAC qui répond à ce souci de notre administration centrale d'améliorer l'attractivité du dispositif FRAC.

pour le directeur régional et par délégation,
le directeur régional adjoint

Alain Prats

Alain PRAT

PROPOSITION D'ADAPTATION DE LA
PROCEDURE D'INSTRUCTION DES
DEMANDES DE SUBVENTION FRAC-TRANSPORT

1 - JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION

En Limousin, comme ailleurs, les dotations consacrées au FRAC-TRANSPORT sont sous-consommées.

Or, les entreprises, et notamment les plus petites d'entre elles, n'ont jamais été confrontées à autant d'interrogations quant à l'évolution du secteur des transports et à la place qu'elles pourraient y occuper à moyen et long terme.

Le dispositif FRAC, conçu justement pour aider les entreprises dans leurs efforts d'adaptation, ne suscite pas, à l'évidence, l'intérêt attendu. Parmi les raisons de cette relative indifférence :

- la faible propension de ces PME à projeter leur réflexion au delà du court terme et donc à "consommer" des prestations d'études.
- la nouveauté que représente pour ces entreprises l'attribution directe d'aides financières publiques. Une certaine suspicion accueille généralement la proposition d'aide.
- l'apparente complexité des conditions d'éligibilité ; les notions d'études courtes et longues, ainsi que les objets auxquels elles doivent limitativement se rapporter ne sont pas facilement compris.
- la longueur de la procédure, en dépit des dispositions prises localement pour raccourcir les délais. Lorsque la décision du lancement de l'étude est antérieure à l'information relative à la possibilité d'obtention d'une subvention FRAC, le chef d'entreprise ne comprend qu'il lui soit demandé de différer la réalisation de l'étude jusqu'à la décision de subvention (ou de l'accusé de réception du dossier complet ainsi qu'il est pratiqué en Limousin).

La promotion du FRAC, notamment au travers d'une évocation systématique dans tous les numéros de la "lettre des transporteurs routiers du Limousin" que diffuse trimestriellement la D.R.E. n'est pas parvenue à lever ces à-priori et difficultés. D'où la proposition de modifier la présentation de ce dispositif et d'en simplifier la procédure afin d'accroître son attractivité.

2 - Principes et modalités

Le FRAC intéressera d'autant mieux les entreprises que celles-ci auront l'assurance :

- d'une prestation normalisée et garantie, plutôt présentée comme un conseil personnalisé que comme une étude.
- que l'organisme intervenant est expérimenté et compétent.
- d'un coût calculé au plus juste et subventionné à 80 % au titre du Fonds Régional d'Aide au Conseil.

a) la prestation

Naturellement il n'est pas question de réduire le champ d'intervention du FRAC. Son objet principal, visant à subventionner toutes les études concourant à l'amélioration de la productivité des entreprises, ainsi que la possibilité de financer des embauches de cadres, demeure.

Il s'agit au contraire, dans la mesure où sont, à présent, mieux identifiés les besoins des entreprises (compte tenu des enseignements tirés des premières années de fonctionnement) de mettre en avant une prestation standard qui réponde aux besoins les plus fréquemment exprimés.

Cette prestation peut se définir ainsi :

* tronc commun :

- analyse financière des 3 derniers exercices.
- aide à la détermination des coûts de revient, des seuils de rentabilité et de mesure des écarts par rapport aux moyennes observées.
- appréciation de la santé financière de l'entreprise, des principaux indicateurs à surveiller et mise au point d'une méthode de suivi de ces indicateurs par l'entreprise elle-même.

* compléments optionnels :

- diagnostic de l'organisation administrative de l'entreprise et propositions d'amélioration.
- étude de l'adaptation de la structure juridique et proposition d'évolution.
- établissement d'un plan d'investissement technique et financier.

.../...

La prestation complète composée du tronc commun et, au choix de l'entreprise, d'un des 3 compléments optionnels entrerait dans la catégorie des études courtes (moins de 5 jours d'intervention) subventionnables à 80 %.

b) L'organisme intervenant

Il est proposé de consulter un certain nombre d'organismes connus pour des prestations de ce type déjà réalisées en Limousin et dans les régions voisines.

Au terme de cette consultation seront retenus deux ou trois organismes parmi ceux proposant l'intervention la mieux adaptée au meilleur prix.

c) Promotion du système

Parallèlement à l'information qui se poursuivra sur le FRAC, une action de communication plus particulière et plus ciblée (en direction des entreprises de moins de 10 salariés par exemple) sera mise en oeuvre.

d) Procédure d'instruction des demandes

Pour tous les dossiers qui relèveront de ce dispositif il sera demandé que la D.R.E. puisse, à la place de l'actuelle commission compétente, statuer sur l'attribution, ou non, de l'aide sollicitée. Une décision de subvention, qui sera proposée à la signature du Préfet ou du Président du Conseil Régional selon l'origine des fonds accordés, remplacera la convention actuelle. Afin que cette simplification de procédure puisse trouver tout son sens il importe qu'elle s'accompagne de la possibilité d'affecter globalement, en début d'année, la partie de l'AP (50 % en première estimation) susceptible d'être consacrée à celles des demandes qui seront financées sur crédits d'état.

Le contenu du dossier à présenter sera le même qu'actuellement. Le coût de sa constitution pourra s'ajouter, à raison de 5 % du montant H.T. de la prestation, au coût de l'intervention dans la mesure où l'organisme prestataire prendra en charge son établissement.

CONSEIL ET FINANCEMENT
DE VOS PROJETS

PROMOTEURS ARCHITECTES B.E.T. ENTREPRISES DU B.T.P.
INDUSTRIELS

"COMMENT, AVEC QUI"

BOURGOGNE

LES PARTENAIRES DE LA FILIERE CONSTRUCTION

EXPORTATION - IMPLANTATION A L'ETRANGER

INFORMATION - CONSEIL

Conseils, information marchés - pays	CFCE DAEI	Service d'orientation (1) 40.73.38.88 Responsables géographiques (1) 40.81.27.64
Conseils, montage d'opérations	DAEI	M. CROVILLE (1) 40.81.27.36
Actions de coopération	ACTIM	Cellule d'orientation Mme LAJAUNIAS (1) 44.34.50.00
Informations Europe	EURO INFO CENTRE	M. PLEUX 80.63.52.63

ASSURANCES - GARANTIES

Assurance prospection Assurance - crédit	COFACE	M. de CALONNE 80.43.36.86
Garantie des investissements risque politique)	BFCE COFACE	M. REBUT 80.43.81.34 M. DE CALONNE 80.43.36.86
Contregarantie des cautions export	CCME SOFARIS	M. JOURDAN 80.30.44.70 M. PLANCHARD 80.41.20.18

AIDES ET FINANCEMENTS

CODEX	DREE	M. BOUYEURE (1) 40.04.04.04
Aide fiscale (39 octiès)	DGI	M. GINTER (1) 40.04.02.24
Capital risque	SOFINDEX	M. VARTANIAN (1) 42.65.88.08
Appuis stratégiques aux industriels de la construction	DAEI	Mme GRANDIN (1) 40.81.27.22
Aides spécifiques aux PME portatrices	DRCE	M. FROSSARD 80.45.02.63
Fonds Régional Export	Conseil régional	M. JOLIMET 80.44.34.50

NORMALISATION - QUALIFICATION - CERTIFICATION

NORMALISATION DES PRODUITS ET OUVRAGES

Information générale	DAEI Mission normalisation	M. CORRELA (1) 40.81.26.33
Elaboration des normes	AFNOR	Mme BATHELIER 80.63.52.69
D.T.U. et avis techniques Bâtiment	CSTB	M. LAGENTE (1) 40.50.28.28
Avis techniques Routes	SETRA	M. HARRIS (1) 42.31.33.04

CERTIFICATION DES PRODUITS

	DC Ministère de l'Industrie	M. BUSSEREAU (1) 40.81.96.29 M. LIBEROS (1) 45.72.85.98
--	--------------------------------	--

REGLEMENTATION TECHNIQUE

Information Génie Civil	DAEI	M. ROUX (1) 40.81.29.44
Information Bâtiment	DC	M. BARDY (1) 40.81.92.86

QUALIFICATION ET CERTIFICATION DES ENTREPRISES

Conseil et assistance	DAEI	Mme ROSTAIN (1) 40.81.27.26
Qualification professionnelle Ingénierie Economie de la construction Bâtiment	OPQIBI	M. CANTALOUPI (1) 45.24.43.53
	OPQTECC	M. LECONTE (1) 45.63.96.80
	OPQCB Côte d'Or	Mme LMBARDET 80.67.34.21
	Nièvre	Melie TREBIS 86.61.05.32
	Saône et Loire	Mme DEPARDON 85.34.48.09
	Yonne	Mme TREMOUILLE 86.46.01.04
Electricité	QUALIFELEC	Mme POUPET 80.63.40.27
Certification professionnelle T.P	FRTF	M. CORVOL 80.41.32.66
Certificat d'identité prof. Artisan	CAPEB	M. LEREUN 80.74.82.08
Certification d'entreprises	AFAQ	M. PEYRAT (1) 47.78.04.04
Nouvelles qualifications	Conseil Régional	Mme SIGNARD 80.66.51.32

INFORMATION - CONSEIL - ESSAIS

Diagnostic innovation	CSTB
Essais : information sur les Centres Techniques	RNE CEBTI

PROPRIETE INDUSTRIELLE

Protection - Brevets - Marques - Modèles	INPI ARIST
--	---------------

AIDES ET FINANCEMENTS

Appui à l'innovation	ANVA
Crédit d'Impôt Recherche	DRRT
Embauche de chercheurs (convention CIFRE)	
Embauche de techniciens supérieurs (convention CORTECHS)	
Programme de recherche et de développement pour le génie civil	DAEI
Procédure " sauts technologiques "	MRT
Programme Recherche et Expérimentation pour le bâtiment (REX)	Plan Co
Secteur Pilote d'Innovation Régionalisé (SPIR)	DRE

ECONOMIES D'ENERGIE

	AFME
--	------

**VOUS
PARTEN**

INTERVENTIONS

INFORMATION - CONSEIL

CIFE (Cellule d'Information sur le Financement des Entreprises)	Banque de Fr. Trésorerie Gén.
---	----------------------------------

PRODUITS SPECIFIQUES

Crédits professionnels mutuels (art. 8)	CEPME
Prêts long et moyen terme bonifiés	CCME (La Cio)
Crédit-bail immobilier (bonifié)	
Paiements à titre d'avance (PATA)	CEPME
Mobilisation de marchés publics	
Loi Dailly	Votre banque

CAUTIONS

Cautions sur marchés publics	Votre banque
Cautions sur marchés privés	Votre banque
Garantie immobilière	Votre banque
Fonds de garantie régional - 56-	Conseil Régio

PUITECHNIQUE

B Service prospective et valorisation
 M. WECKSTEIN (1) 40.50.28.28
 Mme BOUTELOUP (1) 45.44.69.66
 M. SCRIBOT 80.71.27.67

Mme CLERC (1) 42.94.57.20
 M. JOUANNOT 80.63.52.68

M. SOULMAGNON 80.30.71.50
 M. MUSART 80.29.40.54

M. LARA VOIRE (1) 40.81.29.41

Mme BRACHET (1) 46.34.37.47

Construction et Architecture
 M. FRANÇOIS (1) 40.81.24.36
 Melle MARCQ 80.29.44.81

M. SERGENT 80.45.25.25

DS NAIRES

S BANCAIRES

France M. GAMEL 80.30.58.21
 Générale M. GOBBO 80.30.64.65

M. GRANET / M. DREYFUS 80.30.01.11
 la Cie du BTP) M. JOURDAN 80.30.44.70

M. GRANET / M. DREYFUS 80.30.01.11

que ou le CEPME

que ou CGI - FNB M. DURAND (1) 47.20.45.45
 égional M. JOLIMET 80.44.34.50

DEVELOPPEMENT

INFORMATION - CONSEIL

• Information générale	DRE CRCI	Melle MARCQ M. DESPLAT	80.29.44.44 80.63.52.63
• Aide au conseil (FRAC ETP)	Conseil Régional DRE	M. JOLIMET Melle MARCQ	80.44.34.50 80.29.44.44

FONDS PROPRES

• Renforcement des fonds propres	BATINNOVA SPBTP IDEB CENTREST	M. ROUVIN (1) Mme DEMEUSY (1) M. LOISEAU M. JACOB	42.80.68.70 47.54.75.75 80.30.81.50 80.56.35.00
----------------------------------	--	--	--

FORMATION - TRAVAIL - EMPLOI

• Engagements de développement de la formation (+ de 500 salariés)	DAEI	Mme MEYER (1)	40.81.27.43
• Aide au plan de formation (- de 500 salariés)	DRE AREF/BTP DRFP	Melle MARCQ M. COLLAS M. LACHARNAY	80.29.44.44 80.72.33.89 80.66.51.52
• Emploi / Conditions de travail (FNE, FACT, LIGE...)	DRTE		80.45.46.35

ARTISANS

• Prêts bonifiés • FRAC, ORAC, PRDC, PARCA, ATRA...	DRCA	Mme FORTEA-SANZ	80.74.15.33
--	------	-----------------	-------------

INDUSTRIELS DE LA CONSTRUCTION

• Soutien à l'investissement • FRAC	DRIR	M. ALATERRE	80.29.40.60
--	------	-------------	-------------

CREATION - TRANSMISSION - RESTRUCTURATION

INFORMATION - CONSEIL

	ANCE Point Chance MRCE	Minitel 3615 Code CHANCE M. JACQUES	80.63.58.71
--	------------------------------	--	-------------

AIDES ET FINANCEMENTS

• Rachat d'une Entreprise par les Salariés (RES) : montage et financement	SPBTP Banques	Mme DEMEUSY (1)	47.54.75.75
• Entreprises en difficultés	CODEFI (Trésoreries Générales de Département)		
• Prêts de restructuration (FDES)	CORRI		80.30.64.65

GARANTIES

• Garantie des apports en fonds propres • Garantie des concours bancaires	SOFARIS Banques	M. PLANCHARD	80.41.20.18
--	--------------------	--------------	-------------

- 57 -