

**Accord cadre national pour le développement de l'emploi
et des compétences des salariés et des entreprises
de la branche des transports routiers**

(2014 – 2017)

Entre :

L'Etat,

Le Ministère du travail, de l'emploi et du dialogue social représenté par Madame Emmanuelle WARGON, Déléguée Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle,

Et

Le secteur des transports routiers et activités auxiliaires, représenté par les membres désignés par la Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle de la route (FNTR, OTRE, UNOSTRA, UNION TLF, CFDT, CFTC, SNATT CFE CGC, FO et la CGT),

VU le régime d'aide n°753/99 du 17 juillet 2000 approuvé par la Commission européenne,

VU la loi n°2009-1437 du 24 novembre 2009 relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie,

VU la loi n°2013-185 du 1^{er} mars 2013 portant création des contrats de génération,

VU les articles L. 5121-1 et L. 5121-2, D. 5121-1 à D. 5121-3 du code du travail relatifs aux engagements de développement de l'emploi et des compétences,

VU les articles L. 5121-3 et D. 5121-4 à D. 5121-13 du code du travail relatifs à l'aide à l'élaboration d'un plan de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,

VU la circulaire DGEFP n°2011-12 relative à la démarche d'appui aux Mutations Economiques du 1er avril 2011,

VU la circulaire DGEFP du 29 juin 2010 relative au développement de la dynamique territoriale de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,

VU la circulaire DGEFP/DGT n°2013-07 du 15 mai 2013 relative au contrat de génération,

VU la circulaire DGEFP n° 2011-16 du 30 mai 2011 relative aux modalités de gestion des crédits déconcentrés des programmes 102 et 103, spécialement sa partie relative aux engagements de développement de l'emploi et des compétences et à la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,

VU l'accord du 1^{er} février 2011 sur la formation professionnelle dans le transport routier,

VU l'avis des sections paritaires de l'OPCA-TRANSPORTS des transports de marchandises du 16 juin 2014 et des transports de personnes du 11 juin 2014,

VU l'avis de la commission paritaire nationale pour l'emploi du 3 février 2014,

Il est convenu ce qui suit :

Exposé des motifs

Le secteur des transports routiers : un secteur en mutation

Le secteur des transports routiers (marchandises et voyageurs) représente environ 37 000 entreprises et emploie plus de 640 000 salariés¹.

Il s'organise autour de deux dimensions principales :

- des logiques d'évolution relativement indépendantes entre transport de voyageurs et transport de fret qui réagissent différemment aux politiques publiques ou au contexte économique notamment,
- des niveaux d'espaces de circulation et d'organisation du transport différents, avec des transports de longue distance (qui couvrent l'espace international ou national), des transports de courte distance (limités à des territoires régionaux ou locaux) et des activités qui se situent à leur interface (prestataires logistiques, auxiliaires de transport).

Le secteur des transports routiers a des spécificités propres :

- 60% des flux intérieurs routiers sont des flux nationaux (ayant une origine-destination en France).
- Le pavillon étranger représente 36,5% des trafics routiers de marchandises dans l'hexagone.
- Seulement 5% des flux sur le territoire intérieur du pavillon français s'effectuent à l'international (chargement et/ou déchargement à l'étranger).
- Le transport léger (véhicules de PTAC inférieur à 3,5 tonnes) représente moins de 12% des tonnes-kilomètres du pavillon français en trafic national.
- La majorité des salariés du transport routier (51%) exercent leur activité dans le transport routier de marchandises.
- 78% des établissements avec salariés du transport routier relèvent de l'activité Marchandises (entendue au sens large, c'est-à-dire incluant les activités auxiliaires).

Les transports routiers (marchandises et voyageurs) présentent d'importants défis à relever :

1. Accompagner la transformation de l'image des métiers du transport routier

Une transformation progressive dans le contexte d'exercice des métiers de base de ce secteur comme ceux du « conducteur grand routier ».

L'identité professionnelle des métiers du transport routier a longtemps reposé sur l'association entre une forme d'autonomie dans le travail, un contexte particulier d'exercice de l'activité fondé sur le voyage, et des savoir-faire liés à une accumulation d'expérience de conduite. Elle a évolué, notamment du fait de l'accroissement du recours aux outils informatisés. De nouvelles tâches de natures administrative et commerciale ont ainsi élargi le cœur de métier que constituait l'activité traditionnelle de conduite.

¹ Données issues du CEP

L'enjeu pour ce secteur est donc d'assurer la promotion d'une image du travail et des conditions de travail favorables à de nouvelles formes d'attractivité. Elle passe notamment par une amélioration des pratiques de Gestion des Ressources Humaines. Elle implique également de valoriser des métiers en développement, jusque-là peu reconnus dans la profession, à l'instar du métier de conducteur-livreur, dont les conditions d'exercice se sont fortement complexifiées.

2. Construire les bases d'une culture professionnelle des transports fondée sur la proximité

Une attraction progressive vers des dynamiques d'action plus locales.

En complément des logiques des flux internationaux qui structurent toujours l'activité transports, une partie importante des activités se développe désormais autour d'enjeux de proximité : accroissement des livraisons aux particuliers en milieu urbain... Ces dynamiques conduisent en outre à mettre de plus en plus les salariés des secteurs concernés dans des relations plus directes avec les particuliers (nouvelles populations urbaines des centres villes, touristes, ...), avec comme enjeu décisif la construction d'une relation-client adaptée et maîtrisée.

3. Maîtriser la technicisation des emplois

A l'instar de nombreux autres secteurs, on constate dans les métiers du transport routier une augmentation du recours aux outils informatisés, qui modifie fortement les conditions d'exercice des métiers. Les conducteurs routiers sont de plus en plus amenés à gérer informatiquement des données associées aux marchandises qu'ils transportent. Celles-ci remontent aux services d'exploitation dont les activités sont aussi fortement impactées.

Au risque d'être identifiée uniquement sous l'angle d'une contrainte supplémentaire pour les salariés génératrice de difficultés dans l'exercice du travail, la maîtrise des nouveaux outils techniques devient dans ce cadre un enjeu majeur des politiques d'amélioration des conditions de travail et de formation des entreprises concernées. Elle peut notamment s'avérer un facteur très favorable au développement d'un élargissement des perspectives de carrière des individus.

L'ADEC pour les transports routiers : un engagement conjoint en faveur de l'emploi et des compétences face à une situation urgente et complexe

Le présent accord cadre national fait suite au contrat d'études prospectives des transports routiers, maritimes et fluviaux conduit par les partenaires sociaux et les pouvoirs publics entre 2011 et 2013.

Le transport routier apparaît comme restant globalement un secteur porteur pour l'emploi malgré la concurrence internationale qui conduit à réduire fortement les perspectives du transport de fret à longue distance. Les facteurs favorables résident dans la diversification des prestations, notamment en matière de livraison urbaine et de transport par autocar, et leur extension à des activités logistiques.

Toutefois, les transports routiers et auxiliaires se caractérisent par des mutations importantes à la fois organisationnelles, réglementaires et économiques. Les entreprises doivent en effet s'adapter à de nombreuses problématiques impactées par la conjoncture (irrégularité de l'activité, délocalisation, perte de compétitivité du pavillon français du fait de l'ouverture du marché européen, obligation pour les petites entreprises de s'adapter aux commandes de leurs clients, étant eux-mêmes de grands groupes).

Face aux mutations économiques, technologiques, réglementaires et sociétales des transports, l'anticipation de l'évolution des métiers et de l'emploi, l'adaptation des compétences et l'accompagnement des salariés et des entreprises dans une gestion active de l'emploi apparaissent prioritaires pour l'avenir.

Plusieurs facteurs vont influencer sur le volume et sur le contenu des emplois. Elles nécessitent de développer et/ou mettre à niveau les compétences des salariés, de les accompagner dans l'évolution de leur métier et de développer leur polyvalence professionnelle.

L'accélération du rythme des mutations dans les secteurs des transports et leur impact sur les entreprises et les personnes incitent les partenaires sociaux du secteur à concentrer leurs efforts sur **l'anticipation de ces changements économiques et sociaux.**

L'objectif est, en effet, de traverser cette période de crise pour développer les compétences des salariés, notamment celles des salariés les plus fragiles, en vue d'une évolution de leur métier au sein de l'entreprise, ou afin de permettre leur mobilité d'une entreprise à l'autre, au sein du secteur des transports ou non. Il s'agit de développer l'employabilité de la personne, c'est-à-dire de sa capacité à se positionner sur le marché de l'emploi en valorisant et en développant ses compétences.

Dans ce contexte, le Ministère du travail, de l'emploi et du dialogue social (et le Ministère du transport à confirmer) ainsi que les organisations signataires ont souhaité lancer ce projet pour assurer aux salariés une meilleure employabilité en participant à la sécurisation de leurs parcours professionnel, tout en renforçant les partenariats pour agir sur la stratégie et la compétitivité des entreprises.

Les partenaires souhaitent, par le présent accord, pouvoir initier ou consolider des actions d'anticipation des évolutions des métiers et des effectifs et faire face aux difficultés conjoncturelles d'emploi.

A la suite du contrat d'études prospectives des transports routiers, maritimes et fluviaux conduit par les partenaires sociaux et les pouvoirs publics entre 2011 et 2013, les parties signataires du présent accord cadre souhaitent mettre en œuvre les recommandations d'actions identifiées en développant des actions d'anticipation de l'emploi, notamment auprès des PME/TPE, de formation des salariés afin de développer leurs compétences et leur employabilité et d'accompagnement des mutations.

Il s'agit pour les parties signataires :

- de sécuriser les parcours professionnels des salariés, en particulier les plus fragilisés au regard des évolutions de l'emploi; la déclinaison de l'accord cadre devra s'inscrire en bonne cohérence avec les projets de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences territoriales déjà existants sur le territoire,
- d'accompagner la transformation des métiers et favoriser une gestion active de l'emploi dans les entreprises,
- de développer les actions emploi/ formation régionales afin de répondre aux problématiques locales,
- de valoriser les métiers et de fidéliser les salariés.

Sur la base du présent accord, des actions complémentaires pourront être mises en œuvre au niveau territorial par les DIRECCTE en relation avec les observatoires des métiers territoriaux.

Par ailleurs, les parties au présent accord conviennent de l'intérêt pour renforcer sa portée, que les acteurs de la filière du transport routier, présentent un projet dans le cadre de l'appel à projet sur "les partenariats pour la formation professionnelle et l'emploi" du programme Investissement d'Avenir.

Article 1 : Champ d'application de l'ADEC

Cet accord s'applique à toutes les entreprises relevant de l'accord sur la formation professionnelle dans les transports routiers et activités auxiliaires, quelle que soit leur taille, dans le respect des conditions communautaires d'encadrement des aides.

Le secteur des transports routiers recouvrent dans le présent accord plusieurs activités et sous-activités :

- **Le transport de marchandises**
 - Les transporteurs routiers de fret, et messagers, qui acheminent des marchandises avec leurs véhicules pour le compte de leur client (producteurs, distributeurs...),
 - Les commissionnaires de transport qui organisent les transports pour le compte des donneurs d'ordre en faisant appel, si besoin, à des transporteurs,
 - Les prestataires logistiques qui assurent des prestations connexes au transport (non frigorifique) : stockage, préparation de commandes, manutention...
 - Les coursiers qui assurent la livraison de petits colis et de plis dans les agglomérations,
 - Les transporteurs de fonds et valeurs,
 - Les déménageurs qui interviennent tant pour les particuliers que pour les entreprises, et sont également amenés à faire du garde-meubles.
- **Le transport de voyageurs**
 - Les services réguliers (services scolaires, lignes régulières et transports à la demande dont l'organisation – itinéraires, fréquences, tarifs, ...- est fixée à l'avance),
 - Les services occasionnels (répondant à des besoins ponctuels du public),
 - Les services de transport à la demande (notamment pour les personnes à mobilité réduite) dont l'organisation implique l'action d'un opérateur pour prendre en charge les voyageurs,
 - Les services routiers touristiques.
- **Le transport sanitaire.**

Les codes NAF correspondent au champ de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (cf. annexe 1).

Les entreprises bénéficiaires du présent accord seront prioritairement des PME de moins de 250 salariés ; un effort particulier sera engagé pour l'accès des entreprises de moins de 50 et de moins de 10 salariés au dispositif prévu par l'accord.

Les organisations professionnelles, et les pouvoirs publics s'engagent à favoriser les démarches d'anticipation des entreprises, en priorité des TPE/ PME.

Les catégories de bénéficiaires visées en priorité sont les catégories socio professionnelles ouvriers et employés, sans que soient exclues les autres catégories (techniciens, agents de maîtrise et cadres) en vue du développement de compétences clés ; des actions expérimentales de développement des compétences pourront concerner des chefs d'entreprise de TPE et de PME.

Pour l'ensemble des salariés bénéficiaires, une attention particulière sera portée sur la réduction des inégalités, en particulier hommes-femmes, d'accès à la qualification.

Article 2 : Finalités et objectifs opérationnels de l'ADEC

Le présent accord-cadre concerne la mise en place d'actions pour le développement de l'emploi et des compétences et pour la sécurisation des parcours au sein des transports routiers et activités auxiliaires.

Il s'agit de :

- Anticiper les mutations et professionnaliser certains métiers en permettant l'acquisition des compétences nécessaires à l'emploi et à la compétitivité des entreprises,
- Améliorer les pratiques de gestion et de développement des compétences des salariés dans les entreprises. Il s'agira de mettre à disposition des outils permettant l'anticipation et la sécurisation des emplois,
- Attirer des candidats à l'emploi par des actions d'orientation et d'information et par le développement du tutorat, fidéliser les salariés en poste en favorisant les évolutions de carrière et sécuriser les parcours professionnels.

Plusieurs actions sont à coordonner afin de créer un espace ressource de branche facilitant les recrutements (Bourse de l'emploi), les mobilités internes (compétences clés et parcours professionnels intra branches) et externes (passerelles inter branches) et l'anticipation et le déploiement de la gestion des emplois (CQP et CQPI).

Article 3 : Axes de développement de l'emploi et des compétences des entreprises et des salariés des transports routiers

Axe 1 : Développer l'attractivité des métiers, fidéliser les salariés et sécuriser les parcours professionnels

- 1.1 Développer, promouvoir et pérenniser les qualifications de branche
- 1.2 Fidéliser les salariés par le développement de la VAE et de la bi qualification
- 1.3 Améliorer l'accueil et l'intégration des salariés par le tutorat
- 1.4 Valoriser les métiers du transport routier et mieux les faire connaître

Axe 2 : Anticiper les mutations, adapter les compétences, professionnaliser les métiers et accompagner les salariés et les entreprises

- 2.1 Sécuriser les parcours professionnels des métiers de la conduite et de la logistique
- 2.2 Professionnaliser les métiers de l'exploitation
- 2.3 Améliorer les compétences RH des dirigeants d'entreprises notamment de TPE-PME

Axe 3 : Anticiper les besoins en compétences et les emplois : construire des outils de branche

- 3.1 Améliorer les process d'emploi, de recrutement et d'insertion par la création d'une bourse à l'emploi
- 3.2 Créer un espace ressource, en lien avec le site de la bourse de l'emploi, dédié à la gestion des emplois pour la branche

3.3 Concevoir et développer des outils de diagnostics de branche

3.4 Accompagner les entreprises dans la gestion des ressources humaines

Axe 4 : Pilotage, communication et évaluation de l'accord

4.1 Informer et sensibiliser des entreprises sur les préconisations du CEP, sur les actions et les résultats de l'accord cadre

4.2 Moyens humains liés à la mise en œuvre, au suivi et au pilotage de l'accord

4.3 Evaluation globale de l'accord et évaluation des actions.

Les axes de développement ci-dessus seront détaillés dans les fiches actions jointes à la convention financière.

Article 4 : Modalités de suivi et de pilotage et durée de l'accord

Il est mis en place un comité national tripartite assurant le suivi et le pilotage de l'ensemble des mesures de l'accord cadre national. Le comité de pilotage est composé des signataires de l'accord. Sont également invités les Présidents et Vice-Président de la Section Paritaire Professionnelle (SPP) et de la Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi (CPNE). Des représentants des régions pourront être invités en tant que de besoin.

Le comité de pilotage est présidé par la DGEFP.

Ce comité est réuni au minimum deux fois par an sur la base de documents établis par l'OPCA TRANSPORTS (informations nécessaires au pilotage en cours de réalisation, bilan consolidé) et par la DGEFP.

Dans ce cadre, l'OPCA met à la disposition du comité les informations permettant à celui-ci d'apprécier la plus-value de l'intervention de l'Etat, y compris au plan financier.

L'OPCA-TRANSPORTS est chargé de la mise en œuvre opérationnelle et du suivi de l'accord.

L'OPCA-TRANSPORTS assure le secrétariat des comités de pilotage.

Le présent accord cadre prévoit la mobilisation des équipes de l'OPCA TRANSPORTS pour assurer la gestion du dispositif et son pilotage opérationnel.

Article 5 : Organisme relais

L'OPCA-TRANSPORTS est mandaté par l'Etat et les partenaires sociaux du secteur constitués en comité de pilotage pour mettre en œuvre les dispositions de l'accord cadre et en assurer le suivi.

Il assure le portage administratif et financier de l'accord.

Il a également pour mission :

- d'informer l'ensemble des entreprises de la mise en œuvre de l'accord-cadre et des actions dont elles peuvent bénéficier en lien avec le secteur,
- d'accompagner le pilotage de l'accord (mise en place d'outil de suivi, participation aux comités de pilotage nationaux et territoriaux, réalisation des bilans),
- de coordonner l'évaluation de l'accord et de faire des propositions d'ajustement.

Article 6 : Financement

Une convention financière pour 2014, 2015, 2016 et 2017 est conclue entre l'Etat et l'OPCA-TRANSPORTS dûment mandaté par le comité de pilotage pour la mise en œuvre du présent accord.

Les moyens de financement relevant des professions et de l'Etat mobilisés dans le cadre de l'accord sont, en particulier, les fonds mutualisés par l'OPCA, les fonds du ministère chargé de l'emploi et les fonds des entreprises.

La part de l'Etat s'élève à 30% du montant total de l'accord, soit au maximum 1 902 000 €. La part cumulée des entreprises et de l'OPCA-TRANSPORTS s'élève à 70% du montant total de l'accord soit au maximum 4 438 000 €.

Le montant total de l'accord est ainsi un montant maximum de 6 340 000€.

L'annexe 2 du présent accord-cadre précise la ventilation prévisionnelle de ces montants par axes.

La participation de l'Etat au financement des opérations prévues s'effectue en application des règles relatives à l'encadrement communautaire des aides qui plafonnent la part des fonds publics dans de tels financements.

Article 7 : Evaluation de l'ADEC

Il sera procédé à une évaluation finale du présent accord par un organisme extérieur sous l'égide du comité national tripartite de pilotage.

Cette évaluation sera pilotée au plan national par l'OPCA-TRANSPORTS. Elle devra permettre d'analyser la mise en œuvre de l'accord et l'impact de l'ensemble des mesures visées par celui-ci ainsi que de mettre en évidence la plus-value de l'intervention de l'Etat, y compris au plan financier.

La gestion de cette évaluation est confiée à l'OPCA-TRANSPORTS.

Une évaluation sera réalisée de façon globale et au niveau de chacune des actions. Les effets produits auprès des bénéficiaires seront mesurés selon une méthodologie spécifique à chacune des actions.

Un bilan intermédiaire d'avancée des actions et des dépenses sera également réalisé dans le courant du premier semestre 2016.

Article 8 : Dénonciation de l'accord

L'Etat peut dénoncer le présent accord s'il apparaît que les objectifs et les moyens mis en œuvre ne correspondent pas à ceux fixés dans le présent accord-cadre.

Fait à Paris, le 2014

Entre l'Etat

Pour la Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation professionnelle

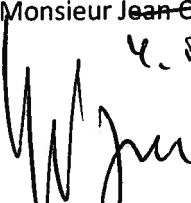
Et le secteur des transports routiers et activités auxiliaires via les membres désignés en CPNE

Les organisations professionnelles

**Fédération nationale des Transports Routiers
FNTR**

représentée par Monsieur René PETIT
Madame Florence BERTHELEMY


**Fédération des entreprises de transport et
Logistique de France – TLF**

représentée par Monsieur Jean CHABRERIE
Y. FARGUES


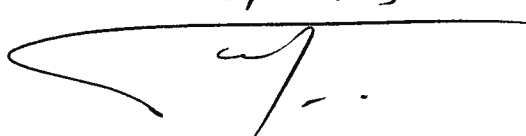
**Fédération des entreprises de la sécurité fiduciaire
Chambre syndicale nationale des entreprises
de transports de fonds et valeurs – FEDESFI**

représentée par Monsieur Bernard MOTTIER
Plo Olivier DUCHER

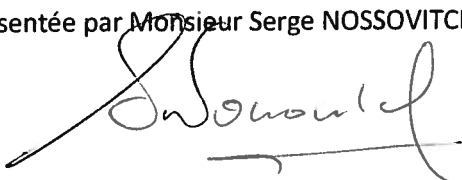

**Fédération nationale des Transports
de Voyageurs – FNTV**

représentée par Monsieur B. BARTHELEMY


**Chambre Syndicale des entreprises de
Déménagement et garde-meubles de France
CSD**

Représentée par Thierry GROS


**Chambre syndicale Nationale des Services
d'Ambulances – CNSA**

représentée par Monsieur Serge NOSSOVITCH


**Fédération Nationale des Artisans
Ambulanciers – FNAA**

Représentée par Monsieur Jean-Louis DARGENT

**Fédération nationale des ambulanciers
Privés – FNAP**

représentée par Monsieur Bernard PELLETIER

**Fédération Nationale des Transports Sanitaires
FNTS**

Représentée par Monsieur Thierry SCHIFANO

**Fédération nationale des Entrepoteires
Distributeurs prestataires logistiques et
des Magasins généraux agréés par l'Etat
FEDIMAG**

Représentée par Madame M-F. COURTIN

**Organisation des Transports routiers européens
OTRE**

représentée par Madame Aline MESPLES

UNOSTRA

représentée par Madame Catherine PONS

Les organisations syndicales de salariés

**Fédération Générale des Transports et de
l'Équipement CFDT**

représentée par *André MILAN*

Fédération Générale CFTC des Transports

représentée par Monsieur Thierry DOUINE

**Fédération Nationale des Syndicats de Transport
CGT**

représentée par Monsieur Jérôme VERITE

**Fédération nationale des transports et de la logistique
FO – UNCP**

représentée par Monsieur Patrice CLOS

**Syndicat National des Activités du Transport et du Transit
CFE CGC**

Représenté par Monsieur Frédéric BERARD

ANNEXE 1

Codes NAF de la convention collective nationale
des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
(NAF rév 2)

Terminologie	NAF rév. 2	Intitulé de poste
Transport routier de marchandises (TRM)	49.41A	Transports routiers de fret interurbains
	49.41B	Transports routiers de fret de proximité
	53.20Z	Autres activités de poste et de courrier
	80.10Z	Activités de sécurité privée (transport de fonds et de valeurs)
Transport routier de voyageurs (TRV)	49.39A	Transports routiers réguliers de voyageurs
	49.39B	Autres transports routiers de voyageurs
Déménagement (DEM)	49.42Z	Déménagement
Location (LOC)	49.41C	Location de camions avec chauffeur
	77.12Z	Location et location-bail de camions
Auxiliaires de transport (AUX)	52.29A	Messagerie, fret express
	52.29B	Affrètement et organisation des transports
Prestataires logistiques (PRL)	52.10B	Entreposage et stockage non frigorifiques
Transport sanitaire (TRS)	86.90A	Ambulances

ANNEXE 2

Ventilation financière prévisionnelle par axes



DÉLÉGATION
GÉNÉRALE
DE L'EMPLOI
ET À LA FORMATION
PROFESSIONNELLE
www.emploi.gouv.fr

noj 1405271046

Accord cadre national pour le développement de l'emploi et des compétences des salariés et des entreprises de la branche des transports routiers 2014 - 2017

Fonctionnement	Dépenses			Prévisionnel					Ressources			
	Partis	Unité de compte	Céd. unitaire	Nombre	TOTAL dépenses	Taux d'investissement	Financement Etat TOTAL	Parti	CPE	Financement OPCVA Pro	Etudes et recherches TOTAL	TOTAL ressources
Axe 1 : Développer l'attractivité des métiers, fidéliser les salariés et sécuriser les parcours professionnels												
		prestation	à définir	à définir	1 268 000,00 €	30,00%	380 400,00 €					
		TOTAL Axe 1			1 268 000,00 €		380 400,00 €					
Axe 2 : Anticiper les mutations, adapter les compétences, professionnaliser les métiers et accompagner les salariés et les entreprises												
		heure	à définir	à définir	3 170 000,00 €	30,00%	951 000,00 €					
		TOTAL Axe 2			3 170 000,00 €		951 000,00 €					
Axe 3 : Anticiper sur les besoins en compétences et les emplois : construire des outils de branche												
		prestation	à définir	à définir	1 775 200,00 €	30,45%	540 600,00 €					
		TOTAL Axe 3			1 775 200,00 €		540 600,00 €					
Axe 4 : Pilotage, communication et évaluation de l'accord												
		prestation	à définir	à définir	126 800,00 €	23,66%	30 000,00 €					
		TOTAL Axe 4			126 800,00 €		30 000,00 €					
BUDGET GLOBAL					6 340 000,00 €		1 902 000,00 €				4 438 000,00 €	6 340 000,00 €
Taux d'investissement général						29,53%						