

numéro 69

# Le journal des transports

Juin 2010



sommaire...

## RÈGLEMENTATION

### Sécurité routière

> Quatorze mesures et six objectifs (p2-3)

### Marchandises

> Publication de l'arrêté préfectoral  
Fluve-Route autorisant la circulation  
des véhicules de 44 tonnes (p3)

## ACTUALITÉS

### Environnement

> Bientôt un PDA pour la DDTM  
des Bouches-du-Rhône (p4)

### Voyageurs

> Petit point sur le Syndicat Mixte  
des Transports du département  
des Bouches-du-Rhône (p4)

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

### Marchandises

> Portée économique de l'arrêté  
des 44 t pour le mode fluvial (p5)

### Bilan

> Crise et après-crise  
dans le secteur des transports (p6-14)  
> Synthèse emploi formation dans  
la branche Transports 2009 (p15-17)

## ENTRETIEN

> Thierry Coquil, Directeur des  
Transports et des Grands Travaux  
au Conseil Régional  
Provence-Alpes-Côte d'Azur (p18-20)

Élu en 1998 Vice-président du  
Conseil Régional Provence-Alpes-Côte

d'Azur, **M. Gérard Piel** s'est vu confier par le Président Michel Vauzelle  
la responsabilité des transports dans la totale acception du terme,  
aussi bien voyageurs que marchandises, tous modes confondus.

Notre Observatoire Régional ayant, de par son objet même, à connaître des mêmes sujets, Monsieur Gérard Piel est donc devenu tout naturellement notre autorité régionale. Après une période normale d'observation, il nous a conseillés afin que notre action et nos travaux puissent servir de référence dans les nombreuses démarches qu'il a menées pour le développement raisonné du transport dans notre région.

SNCF, autoroutes, gares routières, lignes régulières, transports divers, autant de sujets qu'il a suivis et orientés avec le souci permanent de l'utilisateur et de ses besoins.

Réélu au même poste en 2004, il a accentué son action pour le transport et a toujours su travailler avec l'Observatoire de façon à optimiser ses actions. Il a marqué en permanence son plus vif intérêt pour les différentes actions conduites, colloques, séminaires, Courts Débats ou production de statistiques.

A l'heure où de nouvelles fonctions lui sont confiées, le Président et l'ensemble des membres de l'Observatoire le remercient de son soutien et continueront, comme il l'a toujours souhaité, à œuvrer pour le transport sous toutes ses formes.

Notre activité continue et nous souhaitons la bienvenue à son successeur **Jean-Yves Petit**, Vice-président chargé des Transports et de l'Éco-mobilité, en l'assurant de la poursuite de nos actions en faveur du transport et de l'utilisateur.

© Photo ORT PACA



## Réglementation



### Sécurité routière

Par Valérie CHABRIER,  
Chargée de mission Sécurité et Éducation  
Routières DREAL PACA/STI/UAPTD

## Quatorze mesures et six objectifs

Le 18 février dernier, le Premier ministre, François FILLON, a présidé un Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Ce comité a décidé 14 mesures portant sur des actions de prévention et de répression des infractions les plus graves répondant à 6 objectifs majeurs.

### > Combattre l'alcool et la drogue au volant

Afin d'augmenter les contrôles d'alcoolémie au volant, les véhicules de service de la Police nationale et de la Gendarmerie nationale seront équipés de 5 000 éthylomètres électroniques à compter de 2010 (1 800 de plus qu'actuellement).

100 000 tests salivaires par an de contrôle de stupéfiants seront réalisés par les forces de l'ordre. Les contrôles « stupéfiants » aléatoires concerneront l'ensemble des automobilistes et seront possibles sur réquisition du procureur de la République au même titre que les contrôles d'alcoolémie.



Les frais de dépistage médicaux qui confirment ces tests salivaires positifs seront à la charge du contrevenant et non plus de l'État.

Les débits de boissons (cafés et restaurants ayant une licence qui permet la vente d'alcool ou détenteurs de licence temporaire) mettront à disposition de leurs clients (gratuitement ou moyennant paiement) des éthylotests chimiques ou électroniques certifiés

pour permettre aux clients de tester leur alcoolémie avant de reprendre le volant.

### > Dissuader des excès de vitesse

Les panneaux n'annonceront plus seulement un dispositif radar fixe mais une zone plus vaste de « contrôles radar fréquents » pour lutter contre la pratique de ré-accélération après le passage du radar.

Cent radars « vitesse moyenne » qui contrôleront le temps de parcours moyen sur une distance de quelques kilomètres dans des zones sensibles (franchissement de tunnels ou de ponts, abords de chantiers, virages ou descentes dangereux...) seront déployés à partir de 2011.

### > Sanctionner plus sévèrement les grands délits routiers

Les conducteurs ayant commis une infraction grave au Code de la route (conduite sans permis ou sans assurance, récidive de conduite en état d'alcoolémie illégale, conduite sous l'influence de stupéfiants ou grands excès de vitesse) verront leur véhicule immédiatement immobilisé et placé en fourrière pour une durée de 7 jours au maximum sur simple décision du préfet.

Les auteurs de délit de fuite, notamment suite à un accident grave, avec ou sans blessés, pourront être condamnés à 3 ans de prison et 75 000 euros d'amende.



© Fotolia - Andreas Karelías

### > Sécuriser l'usage des deux-roues motorisés

Bien que le débridage des cyclomoteurs soit interdit, 50% des cyclomoteurs accidentés sont débridés. Il a donc été décidé de créer dans le Code de la route une infraction spécifique punie d'une amende de 135 euros pour les conducteurs de cyclomoteur débridé et de renforcer les contrôles.

Un contrôle technique obligatoire périodique est imposé pour vérifier le bridage des cyclomoteurs à compter de la deuxième année de mise en circulation. Il est également prévu d'entendre aux cyclomoteurs le dispositif d'expertise prévu par le Code de la route en cas d'accident grave. Ces mesures devront garantir un parc roulant respectant les normes de sécurité.

Tout détenteur d'un permis B qui fera assurer pour la première fois une motocyclette légère (de 50 à 125 cm<sup>3</sup>) ou un tricycle à moteur devra suivre une formation obligatoire de 7 heures.

Les équipements d'aménagement de la route devront être moins dangereux pour les deux roues motorisés. Des matériaux moins rigides, déformables ou détachables, seront utilisés pour les supports de signalisation, d'éclairage routier ou de feux tricolores pour, en cas d'accident, amortir le choc.





## Marchandises

# Publication de l'arrêté Préfectoral Fleuve-Route autorisant la circulation des véhicules à 44 tonnes



L'arrêté Préfectoral n°2010-132  
du 11 mai 2010 autorise la circulation  
des véhicules d'un poids total roulant à 44 tonnes  
dans une zone de 100 kilomètres

Par Jacques DE PERETTI,  
Adjoint au Chef de l'Unité  
Régulation et Contrôle  
des Transports (URCT)  
de la DREAL PACA

autour des sites fluviaux de Bollène, de Mondragon, Le Pontet,  
La Courtine et Arles dans le cadre d'un pré- ou post-acheminement  
de marchandises transportées par voie fluviale.



### > Sensibiliser les futurs conducteurs

Le ministère de l'Éducation nationale, en lien avec la Délégation à la sécurité et à la circulation routières, va mettre en place un cadre de sensibilisation des lycéens. Il sera élaboré en partenariat avec les organismes qui interviennent déjà dans les établissements scolaires et les universités, par convention avec le ministère de l'Éducation nationale. Cette mesure doit aussi de permettre de faciliter l'accès des lycéens au « permis à un euro par jour » ou le développement de la conduite accompagnée.

### > Prévenir le risque routier professionnel

En 2008, la CNAMTS (qui couvre 80% des assurés sociaux) indiquait que près de la moitié des décès dans le cadre du travail sont dus à des accidents de la route (469 sur 956 personnes tuées). L'État s'engage à mettre en place, sous un an, un plan de prévention du risque routier professionnel pour ses agents. Les entreprises de plus de 500 salariés sont invitées à négocier un plan de prévention du risque routier professionnel et pour les entreprises de moins de 500 salariés, à ouvrir des négociations interprofessionnelles.



© Fotolia - Hassan Bensliman

Cet arrêté est complété par trois cartes routières définissant la zone des 100 kilomètres autour des ports de Pontet-Courtine, Arles et Bollène-Mondragon.

Le dispositif concerne tout ensemble de véhicules comportant plus de quatre essieux et respectant les conditions suivantes :

#### Mise en circulation

La première mise en circulation des véhicules doit être postérieure au :

- 1<sup>er</sup> octobre 2001 (Euro III) pour la période courant du 1<sup>er</sup> octobre 2006 au 30 septembre 2011,
- 1<sup>er</sup> octobre 2006 (Euro IV) pour la période courant du 1<sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2014,
- 1<sup>er</sup> octobre 2009 (Euro V) à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

#### Poids

Le PTR des véhicules tracteurs doit être au minimum de 44 tonnes et le PTAC des semi-remorques au minimum de 37 tonnes pour des véhicules à deux essieux et 38 tonnes pour les véhicules à trois essieux.

En cas de contrôle routier, et dans le cadre de l'application de cet arrêté, le transporteur devra apporter la preuve que les marchandises transportées sont destinées à la voie fluviale, (pré-acheminement) ou qu'elles sont arrivées par cette même voie (post-acheminement). Il est recommandé aux transporteurs de détenir à bord une copie de l'arrêté.

Tous les chargements peuvent bénéficier du régime « 44 tonnes », qu'ils soient en vrac, conteneurisés ou conditionnés.

## Actualités



### Environnement Bientôt un PDA

### pour la DDTM des Bouches-du-Rhône

Par Nicole SAINT-CAST, Responsable  
de la Mission Sécurité des Déplacements  
Pôle Gestion de Crise Transports, Service d'Appui,  
Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Une expérience née du conseil aux entreprises et collectivités

Dans le cadre du précédent puis de l'actuel Document Général d'Orientations définissant la politique sécurité routière du département, le Préfet a confié à la DDE devenue DDTM le co-pilotage d'un groupe d'approfondissement et d'animation du milieu professionnel.

En effet, au niveau départemental, comme au plan national, 60% des accidents mortels du travail se produisent au cours des déplacements domicile-travail et des missions ; le risque routier constitue donc un véritable enjeu.



© Photo ORT PACA

Partie du conseil en sécurité routière de la démarche des Plans de Prévention du Risque Routier, le conseil a été orienté vers des préconisations de mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administrations. Le travail se consacre particulièrement au risque « trajet » pour lequel nous rencontrons le plus grand nombre d'accidents. Nous facilitons la démarche des PDE/PDA en proposant des outils adaptés permettant une mise en œuvre immédiate. Le but du groupe de travail et des échanges entre partenaires du milieu professionnel est de créer également, au niveau départemental, un rapprochement des différents PDE permettant d'aboutir à des politiques de transports communes.

#### > La démarche de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Après la création de la DDTM et la réorganisation des services extérieurs, l'expérience du groupe milieu professionnel méritait d'être utilisée, pour mettre en œuvre son propre plan de déplacements. Il nous a semblé opportun d'associer à la réflexion la DREAL et la DIR pour des actions communes, sur le site Saint-Charles. L'étude et la mise en œuvre du PDA reposent sur trois instances :

- 1 équipe projet : principale cheville ouvrière
- 1 groupe des utilisateurs ou groupe « miroir » associé à chaque étape du PDA pour une démarche participative
- 1 comité de pilotage chargé de valider la mise en œuvre du PDA constitué par le conseil de direction et les chefs de services territoriaux.

Par souci d'efficacité, nous avons divisé notre plan en plusieurs modules : un pour le siège, et un par service territorial. Ces différents modules permettront une analyse spécifique de chaque structure.

La phase « diagnostic » est actuellement en cours.

Gérer la mobilité, c'est comprendre les habitudes et les besoins de chacun, ce point est essentiel ! Pour être pertinent et pérenne, un PDA efficace doit être établi en concertation et avec la compréhension des agents.

Ainsi, un questionnaire est actuellement en ligne pour connaître les habitudes de déplacements et les contraintes du plus grand nombre. Ce « bilan-transports », au-delà des informations récoltées, permet déjà, par le questionnaire, sur le mode de transport utilisé, de travailler sur la gestion du changement : « Mon mode de transport est-il adapté à mes besoins ? »

Les enseignements du diagnostic, avec une place privilégiée pour l'analyse du questionnaire, permettront de mettre en place des actions au plus près des attentes des agents.

Gageons que ce plan « mobilisateur » sera l'occasion d'unifier nos démarches futures pour le bien de tous !



#### PETIT POINT SUR LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Les partenaires du syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône ont soufflé la première bougie de leur association le 11 juin, en fêtant également à quelques jours près l'arrivée du petit dernier : en effet à la satisfaction générale, la communauté d'agglomération du pays d'Aix est venue grossir les rangs et surtout permettre de compter dans le syndicat toutes les autorités de transports que compte le département.

#### Des progrès prévisibles

Les commissions voulues par les créateurs ont été installées et ont commencé à travailler. De gros espoirs se profilent sur la compatibilité des différents systèmes billettiques et l'instauration de titres uniques de

transport tant espérées par les usagers.

L'évolution de l'outil d'information multimodale *Le Pilote* va se concrétiser, apportant aux déjà 8 000 tchateurs quotidiens un système d'aide aux déplacements complètement modernisé et adapté aux demandes des utilisateurs. L'étude de préfiguration va être attribuée, son déroulé permettra aux élus de bâtir l'avenir de la structure et aux techniciens de disposer d'éléments pour l'optimisation des réseaux.

Robert BOURDAREL, Directeur des Transports et des Ports  
du Conseil Général des Bouches-du-Rhône





# Analyses et perspectives

Par Jean-Christophe LEYDET,  
Adjoint au chef de l'Unité Animation des Politiques de Transports et  
de déplacements (UAPTD/Service Transports et Infrastructures/DREAL PACA.

Marchandises



## Portée économique de l'arrêté d'autorisation des 44 t pour le mode fluvial

Prise de l'arrêté autorisant les camions de 44 tonnes pour les pré- et post-acheminements :  
une mise en cohérence pour l'ensemble des sites concourant au report modal

Pour atteindre les objectifs du Grenelle en matière de report modal, l'État français s'est engagé dans une politique d'harmonisation visant à favoriser la compétitivité de la chaîne multimodale pour l'ensemble des modes.

Ainsi, le décret 2009-949 du 29 juillet 2009 ouvre la possibilité aux préfets de région d'autoriser un PTR de 44 tonnes pour les véhicules terrestres venant charger ou décharger une unité fluviale. Cette autorisation est valable dans un rayon de 100 km autour du port fluvial concerné.

Michel Sappin, le Préfet de la Région PACA, a pris le 11 mai 2010 un arrêté allant en ce sens pour les sites fluviaux suivants :

- Zone industrielle et portuaire de Bollène,
- Site fluvial de l'Île Vieille à Mondragon,
- Zone portuaire du Pontet,
- Zone industrielle et portuaire de Courtine,
- Zone industrielle et portuaire d'Arles.

Pour chacun de ces sites, le rayon de 100 km permet de desservir l'ensemble des implantations industrielles et zones logistiques présentes dans les départements de part et d'autre de la vallée du Rhône, soit le Gard, l'Ardèche, la Drôme, le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône. Les départements limitrophes sont partiellement concernés par cette dérogation, avec notamment le secteur de Montpellier situé dans l'Hérault.

Ainsi, les marchandises transitant par ces sites fluviaux, bénéficient d'un gain de 4 tonnes de charge utile pour leur pré et post-acheminement par la route. Ce gain est de nature à rééquilibrer les surcoûts induits par les pré et post-acheminements routiers dans la chaîne de transport multimodale empruntant l'axe fluvial à grand gabarit Rhône-Saône et transitant par l'un des ports fluviaux de la région PACA.

Ce relèvement du PTR vient ainsi homogénéiser les conditions pour les pré et post-acheminements entre toutes les solutions alternatives à la route, puisque la dérogation pour la circulation d'ensembles routiers d'un PTR de 44 tonnes était déjà en vigueur pour le transport combiné rail-route, les autoroutes ferroviaires et la desserte terrestre des ports maritimes.

Enfin, on notera que l'inscription de la zone portuaire de Courtine anticipe un développement à venir de ce site.



© Photo ORT PACA



© Photo ORT PACA



## Marchandises

### Crise et après-crise dans le secteur des transports (court débat ORT PACA du 29 avril 2010)

Une journée d'analyse sur cette crise sans précédent, aux conséquences jamais rencontrées pour l'économie en général, et le transport de marchandises en particulier.  
Une journée pour dresser des perspectives de chacun des modes suivants : routier, ferroviaire, maritime et fluvial.  
Une volonté affichée : donner un focus sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le Journal des transports n° 66 de juin 2009 était entièrement consacré à la publication des débats et échanges de la journée de l'ORT-PACA du 29 mai 2009 « *Connaissance des chargeurs en PACA* ». On y relèvera cette première conclusion « *L'éphémère, le seul intérêt à court terme, le chacun pour soi ne peuvent conduire qu'à l'affaiblissement économique de notre pays et à la dégradation de notre cadre de vie* ».

Qu'en est-il près d'un an plus tard ?  
Peut-on voir des évolutions majeures, structurelles pour un nouveau paradigme du transport de marchandises ?

Comme l'a rappelé le président de l'ORT-PACA, Jean-Louis AMATO, lors de son introduction, « *Lorsque nous abordons la question de la crise financière qui a secoué le monde, nul encore aujourd'hui, n'est en mesure d'identifier dans sa durée et dans son importance, la crise que traversent nos économies occidentales.*

« *Elle a bien entendu des effets considérables sur le transport de marchandises qu'il s'agisse du maritime, du fluvial, du ferroviaire et bien sûr du routier, qui pour la partie terrestre est le mode dominant.*

« *Mais ne perdons pas de vue que tous ces modes sont interdépendants et que le transport dans son ensemble constitue une chaîne, qui n'a de résistance que par celui de son maillon le plus faible.*

« *Cette chaîne du transport a aussi la particularité d'être un bon indicateur avancé de l'économie.* »

Depuis 2007, début de la crise, la chute de l'activité économique a été continue, notamment dans les secteurs pourvoyeurs de fret (Industrie, Construction, etc.). Les contrecoups se poursuivent

aujourd'hui encore, pour quelques mois, voire quelques années.

Certes la France est sortie de la récession au 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, la progression du chômage se poursuit par un effet décalé par rapport à la variation du PIB (+ 74 000 chômeurs au premier semestre 2010). La croissance,

peut-être contrainte du fait d'une possible rechute de l'immobilier et de l'arrêt de la prime à la casse automobile, sera a contrario probablement soutenue par une reconstitution des stocks.

**Pour le Transport Routier de Marchandises (TRM)**, 2010 se présente comme l'année de tous les dangers.

#### UNE NOUVELLE FORMULE POUR ANIMER LA JOURNÉE

Chaque intervenant du matin apporte au débat des éléments, des éclairages. Les questions à poser sont recueillies sur papier pour être reprises l'après-midi, synthétisées et regroupées, renforçant ainsi les questionnements.

**Matinée pour connaître le panorama du transport de marchandises dans l'économie en générale, en abordant les thématiques suivantes :**

- **Conjoncture économique générale**  
M<sup>lle</sup> Virginie MEYER, Adjointe au Chef du département Conseil et Expertise auprès des collectivités territoriales, INSEE PACA
- **Transport routier**  
M. Alexis GIRET, Directeur du Comité National Routier (CNR)
- **Transport ferroviaire**  
M. Jean-Paul DUCOURTIOUX, délégué régional PACA (SNCF GEODIS), et M. Franck LE COURTOIS, adjoint au Directeur Général Délégation et Aménagement des territoires ferroviaires (SNCF-GEODIS)
- **Transport maritime**  
M. Frédéric DAGNET, Directeur de la Stratégie (GPMM)
- **Transport fluvial**  
M. Rachid BIOUD, Chef de l'unité Économie, Transports, Prospective (VNF)

**Après-midi : une table ronde pour répondre aux questions soulevées au cours de la matinée et reprises en synthèse et compléments pour aller plus loin avec :**

- M. Nicolas PATIN, Chef de l'Unité Animation Politique Transports Déplacements (DREAL-PACA)  
MM. Jean-Paul DUCOURTIOUX et Franck LE COURTOIS (SNCF GEODIS) ;  
M. Alexis GIRET (CNR) ; M. Frédéric DAGNET (GPMM) ; M. Rachid BIOUD (VNF).

Les présentations apportées par les intervenants sont téléchargeables sur le site de l'ORT-PACA : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)



© Fotofia Michael Damkler



Il faut se souvenir qu'en 2008, Le TRM est entré dans la crise fragilisé par l'envolée des prix du pétrole, pour prendre ensuite de plein fouet la chute sans précédent de la demande transport (tableau n° 1). On peut affirmer

que le secteur du TRM en France est certainement celui qui a subi le plus ce recul, traduisant un nombre considérable de défaillances (voir tableau n° 2). Le compte propre redémarre moins vite que le compte pour autrui.

Dans le secteur du fret ferroviaire les pertes abyssales de la branche Fret SNCF (chute de 27% de l'activité nationale, et pertes de 520 millions d'euros

dont 65% imputables à la branche dite « wagon isolé ») sont dues essentiellement à une conjonction de trois événements majeurs :

- le renforcement de la concurrence, avec des acteurs plus présents, plus en place, plus agressifs commercialement ;
- la baisse du coût du TRM (principalement par la baisse du prix du pétrole) ;
- la chute d'activité des filières habituelles du transport ferroviaire et pourvoyeuses de volume (l'industrie et le bâtiment notamment) ;

Tableau n° 1 – Chronologie des faits dans le TRM

2007				2008				2009			
1 <sup>er</sup> trimestre	2 <sup>ème</sup> trim.	3 <sup>ème</sup> trim.	4 <sup>ème</sup> trim.	1 <sup>er</sup> trim.	2 <sup>ème</sup> trim.	3 <sup>ème</sup> trim.	4 <sup>ème</sup> trimestre	1 <sup>er</sup> trimestre	2 <sup>ème</sup> trimestre	3 <sup>ème</sup> trim.	4 <sup>ème</sup> trim.
Début de la crise des subprimes aux USA						Faillite de Lehman Brother	<ul style="list-style-type: none"><li>Plans de soutien aux secteurs bancaires européens (1 700 Mds d'euros)</li><li>Plan de relance de l'économie française 2009-2010</li></ul>	Annnonce du plan de relance du secteur automobile français (6 Mds d'euros pour PSA et Renault, doublement de l'aide aux sous-traitants et aux filiales financières des deux constructeurs)	<ul style="list-style-type: none"><li>Réunion du G20 (redéfinition du capitalisme mondial)</li><li>Reprise progressive de l'économie</li></ul>		
						PIB France : croissance négative [%]					
						-0,40	-0,20	-1,50	-1,40		
						Flambée du prix du gazole		Chute des tonnes.km du TRM en France			

Source : CNP, Alexis Girot – 20 avril 2010

Source : CNR, Alexis Giret – 29 avril 2010

Tableau n° 2 – TRM France : Défaillances d'entreprises

	2006	2007	2008	12 mois glissants*	Évolution sur 12 mois (%)
Transports routiers de marchandises de proximité	747	670	832	945	13,58
Transport routiers de marchandises interurbains	422	332	376	557	48,14
Déménagement	60	63	60	101	68,33
Location de camions avec conducteur	36	27	20	41	105,00
<b>Total Transport Routier de Marchandises</b>	<b>1 265</b>	<b>1 092</b>	<b>1 453</b>	<b>1 856</b>	<b>27,64</b>
<b>Total Transports terrestres</b>	<b>1 432</b>	<b>1 247</b>	<b>1 453</b>	<b>1 856</b>	<b>27,74</b>
<b>Total Transports et Logistique</b>	<b>1 664</b>	<b>1 435</b>	<b>1 644</b>	<b>2 129</b>	<b>29,50</b>
<b>Total toutes activités</b>	<b>46 735</b>	<b>49 937</b>	<b>55 186</b>	<b>63 227</b>	<b>14,57</b>

Source : COFACE

\* Comptage arrêté fin décembre 2009

## Crise et après-crise dans le secteur des transports (suite)

Concernant les activités portuaire et maritime (soit 80 à 85% des flux de marchandises dans le monde) l'effet ciseau entre la baisse des volumes et la poursuite de la croissance des capacités des flottes conteneurs et vraquiers (par la mise en service de navires commandés dans une période d'euphorie alimentant un parc déjà surcapacitaire – voir tableau n° 3 sur la flotte conteneurs) a eu pour conséquence une guerre des prix. Ainsi certains acteurs se sont engagés dans une fuite en avant, par exemple par des remises sur les taux de fret ou sur les passages portuaires (le Port d'Hambourg a proposé des remises jusqu'à 50%). A noter toutefois la résistance de certaines filières, spécialement celle des céréales.

Au niveau fluvial, on a noté un repli de 1,7% de l'activité en France, dont la cause principale est la baisse des

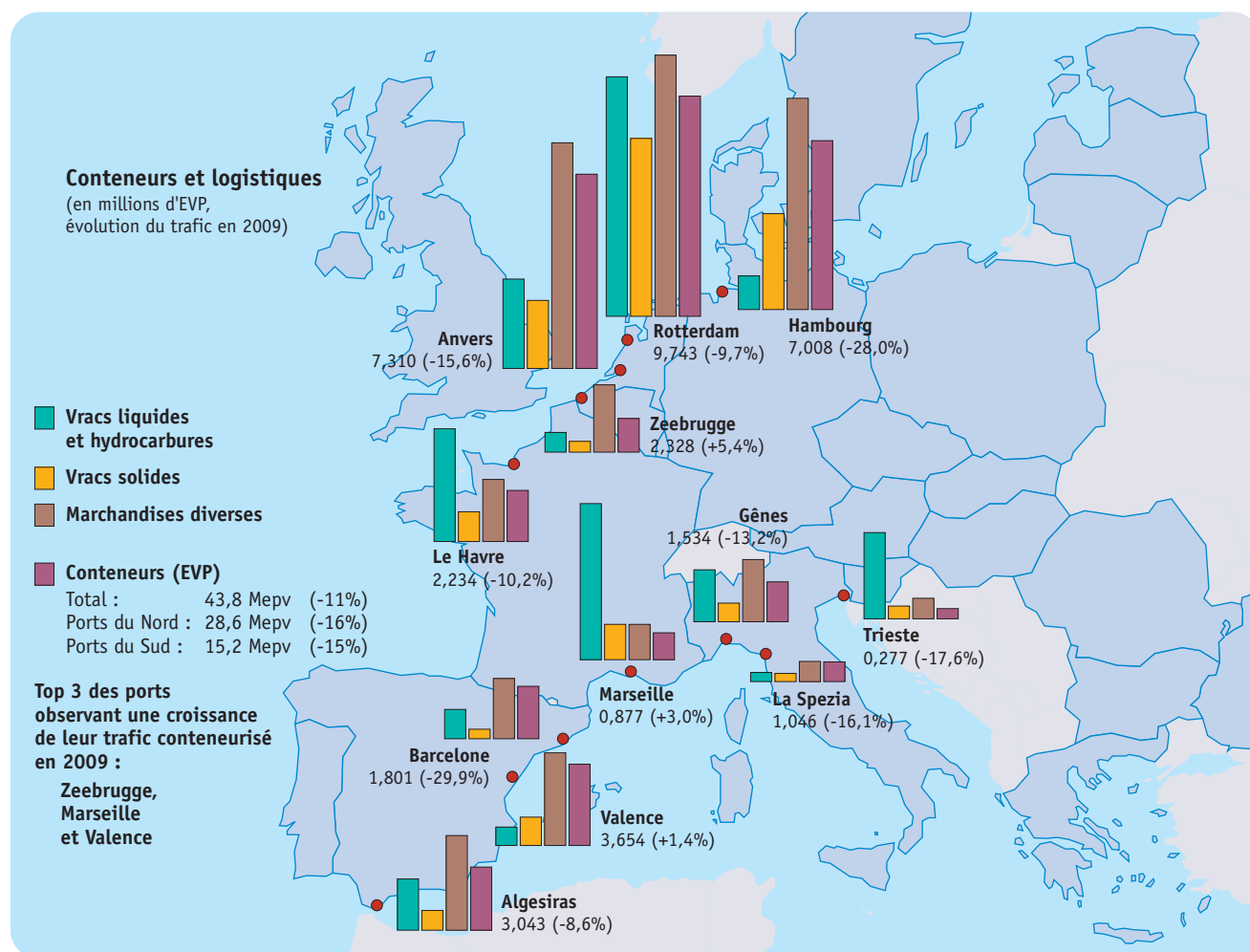
trafics internationaux (-14,3%). Le marché intérieur a, lui, retrouvé une croissance de +6,8% et même +12% sur la filière conteneurs, un niveau proche de 2007. En 2009, deux faits notables sont à relever : le Grenelle de l'Environnement qui affiche clairement un intérêt pour le fluvial, et la

mise en place de la réforme portuaire permettant à VNF de rejoindre les gouvernances des Grands Ports Maritimes (50% des trafics du mode fluvial sont liés aux GPM).

### Pourquoi le transport de fret aérien n'a-t-il pas été abordé ?

Représentant la part la plus faible des volumes de marchandises traitées en région PACA, le transport de fret aérien n'a pas été abordé dans cette journée (l'activité ayant subi les mêmes effets que les autres modes).

## Trafics des principaux ports européens – données 2009



Source : Marseille Fos





## Comment s'est fait ressentir cette crise en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

Le *Journal des transports* n° 68 de mars 2010 de l'ORT PACA a abordé cette question avec la mise à disposition de beaucoup d'éléments chiffrés. Il s'agit ici d'apporter des compléments, notamment par la perception des acteurs, pour aller au-delà de la lecture de données chiffrées.

Au niveau des dernières actualisations de l'INSEE, on retiendra que la région PACA détruit moins d'emplois qu'au niveau national dans les secteurs de l'industrie et du tertiaire, mais a contrario le secteur de la construction a proportionnellement engendré plus de pertes d'emplois dans la région PACA qu'au niveau national, ces particularités régionales n'étant qu'une logique traduction de la structure de l'économie régionale par rapport à l'économie nationale (moins d'industrie et plus de BTP).

**Les transports routiers de marchandises** générés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur diminuent continuellement. Le recours au chômage partiel est un des indicateurs de cette dégradation : le secteur des transports représente un tiers du volume total d'heures de chômage partiel autorisées dans le secteur tertiaire, alors que ce secteur ne regroupe que 6% des emplois.

En région PACA 80% du **fret ferroviaire** se traite dans un triangle englobant Marseille et les bassins économiques de l'ouest des Bouches-du-Rhône (dont 60% de trafics liés à la zone industrialo-portuaire de Marseille-Fos). En 2009, le fret ferroviaire régional traité par la SNCF a un peu moins souffert qu'au niveau national (bénéficiant d'une baisse moindre du trafic de Matières Dangereuses, filière qui représente 44% des flux de fret ferroviaire régionaux). Toutefois dans la région le fret ferroviaire a été soumis à

## LES TMS : SOURCE D'EFFICACITÉ DANS UNE MONDIALISATION

L'organisation du transport international se complexifie sous l'impact de la crise économique et le poids grandissant des réglementations environnementales. Les logiciels de gestion dédiés au transport international (Transportation Management System, TMS) peuvent permettre des gains importants, notamment par une aide en vue de :

- combiner les modes pour une recherche optimale économique, environnementale ou sociale,
- définir les priorités dans un ensemble d'ordre de transport et en fonction de la politique de l'entreprise,
- proposer des réponses face aux dysfonctionnements et aléas.

Les retours sur investissements sur cet outil logiciel sont de l'ordre de 6 mois (à moduler en fonction de chaque entreprise).

(Extrait article Transports Actualités n° 932 de janvier 2010)

des évolutions brusques liées aux événements conjoncturels locaux (rupture du pipeline dans la plaine de la Crau, mouvements sociaux aux bassins Est, mesures douanières contraignantes pour les exportations vers l'Algérie).

**Côté maritime**, l'activité du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) résulte de la combinaison de ses propres éléments structurels et de l'évolution mondiale de la crise : surmultiplication des effets négatifs (-40% d'évolution annuelle des vrac solides) ou, au contraire, croissance (+4% en un an du trafic de conteneurs, à rebours de l'évolution du secteur mondial fortement marqué par la baisse – voir carte page 8 : *Trafics des principaux ports européens, données 2009*).

En ce qui concerne le **trafic fluvial**, la particularité du bassin Rhône-Saône, non connecté à d'autres grands bassins fluviaux, le protège relativement des fluctuations mondiales de l'activité en le rendant captif de l'activité de son hinterland. Néanmoins la reprise est contrastée suivant les filières (filière industrielle en retrait, filière céréales en croissance).

## Perspectives ou prospectives ?<sup>1</sup>

Exercice difficile dans cette période tourmentée, caractérisée par de très fortes variations des principaux indicateurs de l'économie, les analyses suivantes pourront être complétées par l'intégration des indicateurs socio-économiques parus depuis.

Par mode, les aspects les plus marquants du moyen terme, voire long terme :

- **Le TRM** : il semble que l'on soit au bout de l'allègement des contraintes économiques et administratives qui pèsent sur le TRM français, dans le cadre des obligations européennes, même si le dossier d'autorisation du camion 44T (+4 t de charge utile) est revenu ces dernières semaines sur le devant de la scène. Les acteurs du TRM sont très pessimistes. Enchaînant deux années difficiles, l'ensemble des représentants du TRM envisage une année 2010 plus difficile encore que 2009, au vu de certains signaux négatifs : hausse du pétrole, euro qui se déprécie, hausse

<sup>1</sup> Définitions – Extrait du dictionnaire LAROUSSE :

**Prospective** = science ayant pour objet l'étude des causes techniques, scientifiques, économiques et sociales qui accélèrent l'évolution du monde moderne, et la prévision des situations qui pourraient découler de leurs influences conjuguées. Prévision économique à long terme.

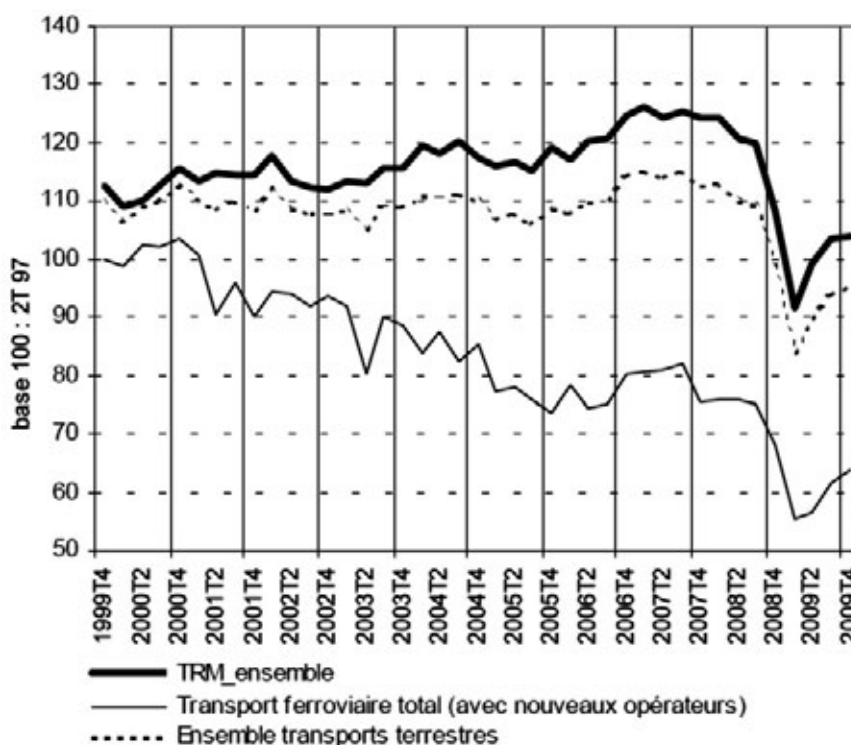
**Perspective** = ensemble d'événements, de projets ou évolution, devenir de quelque chose qui se présente comme probable ou possible ; éventualité, horizon.

## Crise et après-crise dans le secteur des transports (suite)

du chômage, essoufflement de la consommation des ménages. Le TRM est loin de retrouver les niveaux de 2007 (cf. graphique ci-contre, *Volume de la demande de transport, TRM France*).

- Les engagements portés fin 2009 par le MEEDDM et SNCF-GEODIS vont redessiner un nouveau paysage de l'offre fret ferroviaire, avec des segmentations affirmées (comme par exemples : OFP, Autoroutes Ferroviaires, Fret à Grande Vitesse), qui devraient démultiplier l'attractivité du fer. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, c'est le renforcement de la plate-forme de Miramas comme articulation des flux dans le sud, la modernisation du chantier de Transport Combiné d'Avignon (le deuxième chantier de liaisons terrestres de France), et les projets en lien avec le GPM de Marseille.
- Dans le domaine des activités maritimes et portuaires, les armateurs ont encore quelques mois voire années pour redresser une situation complexe (essentiellement dans l'activité conteneurs) mais paradoxalement leurs dernières prévisions sur le trafic à long terme sont plus optimistes que jamais. Le GPM de Marseille continue à fortement investir, créant ainsi une dynamique multifilières pour apporter des résultats complémentaires aux activités historiques, ce qui a priori peut être

Volume de la demande de transport (tonnes.km) pour le TRM France



T2 2007 : sommet historique, indice environ 127.

T1 2009 : plancher de l'activité TRM, indice environ 91. Chute de 28% par rapport au sommet.

T4 2009 : reprise de 13% par rapport au plancher, mais encore 15% sous le sommet.

Source : CNR, SOeS, données CVS-CJO



© Fotolia Lucastor

perçu comme le gage d'une croissance soutenue, probablement visible dès cette année (prévisions 2010 : +11% à 92 millions de tonnes – voir tableau n° 3 : *Les principaux lancements 2010 par le GPM de Marseille*)

- Dans le domaine fluvial, le bassin Rhône-Saône, de par ses spécificités (fermé à la concurrence d'autres bassins auxquels il n'est pas relié, utilisé au tiers de ses capacités structurelles, unique dans le sud de l'Europe) conjuguées à des offres plus diverses et progressives, continuera à progresser. Néanmoins, il faut bien garder à l'esprit que cet avantage d'enclavement est aussi une contrainte pour une exploitation progressive : effectivement le

Tableau n° 3- Les principauxancements 2010 par le GPM de Marseille

EN 2010 LA CRISE N'ENTAME PAS LA CAPACITÉ DE DÉVELOPPEMENT DU PORT	
Démarrage des travaux	En débat public
Usine de biodiésel Biocar	Terminal méthanier Faster
Terrasses du port	Extension terminai GDF Tonkin
Choix du lauréat	Enquête publique
Terminal voitures	Hub de raffinés OTMM

Source : Marseille Fos

convoyage d'un navire depuis un autre bassin a un tel coût (100 à 150 000 €) qu'il nécessite un haut niveau de certitude quant à la réalité d'un trafic pour justifier l'acheminement du matériel nécessaire à son exploitation. De fait certaines filières (utilisant des navires spécifiques), ne progressent que par palier sous l'effet de l'arrivée d'un navire supplémentaire dans le bassin.

## Une conclusion ?

Comment conclure après deux ans d'une crise sans précédent et face à des incertitudes extraordinairement fortes, situation que nul n'a pu connaître dans sa vie professionnelle ?

Cette crise remet en cause de nombreuses certitudes acquises au cours de ces dernières décennies, elle dresse des perspectives fortement incertaines entre le retour attendu d'une dynamique économique et des

changements profonds, structurels, du fonctionnement de l'économie en général, de celle du transport de marchandises en particulier : nouveaux acteurs, nouveaux flux, nouvelles offres, nouveaux schémas organisationnels. Ce sont probablement de nouvelles stratégies qui sont à découvrir, à bâtir.

Le président de l'ORT-PACA, Jean-Louis AMATO, dans la conclusion de cette journée, a probablement dessiné l'un des enjeux majeurs pour notre

région, rappelant combien il est primordial d'apporter des réponses structurelles pour permettre les pré-et post-acheminements pour Fos 2XL, 3XL et 4XL, et concluant par le souhait d'une approche collective :

*« Et au-delà de cette spécificité régionale, les rencontres, l'écoute et la compréhension sont sources d'enrichissement mutuel, fondement du renforcement des acteurs régionaux du transport de marchandises. »*

## ENTENDU AU COURS DES DÉBATS

- « *Le Poids Lourd c'est le transport en commun de la marchandise.* »
- « *Attention aux fausses bonnes idées vis-à-vis des problèmes environnementaux.* »
- « *Le short-sea shipping (cabotage) représente plus de 40% des échanges européens.* »
- « *Chaque mode a sa pertinence.* »



## Crise et après-crise dans le secteur des transports (suite)

Au jeu des questions-réponses, quelques compléments enrichissants !

### Un OFP en PACA ?

(réponse de Jean-Paul DUCOURTIOUX – SNCF-Geodis)

Une étude sur les opportunités dans la région a été faite par JONCTION, définissant deux types d'OFP :

- OFP de ramasse dans une zone à densité de trafic justifiée
- OFP terminaliste adossé à la zone portuaire.

A cette date il n'y a pas d'opportunité dans la région qui soit clairement affirmée et garantissant une viabilité et pérennité de l'OFP, hormis sur le port de Marseille. Cet OFP sur le port serait plus un terminaliste exploitant le réseau ferroviaire du GPM de Marseille qu'un OFP pour apporter des trafics nouveaux sur le réseau ferré.

### Comment le ferroviaire peut-il s'articuler avec une Autoroute de la Mer ?

(réponse de Jean-Paul DUCOURTIOUX – SNCF-Geodis)

Dans l'expérience de l'Autoroute de la Mer de Toulon-Civitavecchia, une part des flux terrestres était assurée par voie ferroviaire. Ce qu'il faut bien retenir, c'est que contrairement à l'Autoroute de la mer qui n'est en fait qu'un navire qui peut être placé dans d'autres ports si l'activité baisse, les infrastructures ferroviaires deviennent inutilisées. Quand une Autoroute de la Mer démontre sa pérennité sur le long terme, elle se doit d'être reliée à une offre ferroviaire.



© Fotolia Tentacle



© Fotolia Imageman



## Une Autoroute de la Mer au GPM de Marseille ?

(réponse de Frédéric DAGNET – GPM Marseille)

La mise en place et la réussite des Autoroutes de la Mer c'est un enjeu de report modal, avant même d'être un enjeu de gain de trafic massif pour le GPM de Marseille.

Il y a eu des tentatives, d'autres projets sont en cours (dans le cadre du corridor « WestMed ») : pour une Autoroute de la Mer viable il faut une justification économique, un lien favorable (comme par exemple Espagne-Italie, liaison qui a du sens).

D'autre part, ne doit-on pas se poser la question sur d'autres approches que la prise en charge de la remorque : « Il n'est pas normal d'empiler les conteneurs (remorque + container), on transporte de la ferraille ».

## Quid de l'axe ferroviaire Marseille-Vintimille ?

(Réponses SNCF-Geodis, RFF et DREAL)

L'axe Marseille-Vintimille c'est 50 trains de fret par semaine (chimie, gaz et ferrailles) auxquels il faut rajouter 40 trains de traitement terminaliste. Or, les contraintes diverses (travaux, sécurité en tunnel, capacité accueil train long...) et le manque de sillons fiables ne donnent pas de possibilité de renforcer l'offre. De fait l'urgence consiste avant tout à redonner un niveau acceptable de fiabilité de l'infrastructure malgré les travaux perturbants.

Il est aussi primordial de garantir, dans ces territoires soumis à des pressions immobilières colossales, la préservation de toutes les emprises nécessaires pour l'infrastructure.

## Transport de Marchandises en Ville : comment cette activité traverse-t-elle la crise ?

(réponse de Alexis GIRET – CNR)

Le Transport de Marchandises en Ville n'est pas suivi par des indicateurs. Par contre on peut faire une analyse par des indicateurs de filière. Ainsi la vente directe du producteur au consommateur (le « B to C ») est en croissance forte, traduisant un changement du mode d'achat du consommateur au profit d'Internet. En croisant avec les indicateurs de la consommation des ménages qui s'est maintenue dans cette période de crise, on peut estimer que l'activité du transport de marchandises a gardé une activité stable, voire en croissance.





## Crise et après-crise dans le secteur des transports (suite)

Au jeu des questions-réponses, quelques compléments enrichissants ! (suite)

### Transporteurs illicites, auto-entrepreneurs : des concurrences illégales de plus en plus présentes

(réponses CNR, DREAL, ORT-PACA)

Les marges dans le TRM sont faibles (1,5 à 2%), incitant certains à contourner la loi, à ne pas respecter la réglementation permettant de dégager des gains atteignant 25%.

Certaines administrations, assureurs et même des transporteurs, ont entendu certains auto-entrepreneurs se proposer en tant que transporteurs grâce à la simple obtention d'un code INSEE. Et pourtant ils sont dans l'illégalité, ne satisfaisant en rien les exigences réglementaires, notamment en ce qui concerne l'accès à la profession et l'inscription au registre des transporteurs (DREAL) ainsi que l'exigence de la capacité financière.



© Approche

### Les capacités des infrastructures alternatives à la route peuvent-elles accepter une brusque croissance des flux (sous l'effet d'une flambée du prix du pétrole, pour accompagner Fos 2XL, ...) ?

(réponses de Jean-Paul DUCOURTIOUX – SNCF-Geodis, Frédéric Dagnet – GPMM et Rachid Bioud – VNF)

Carbone 4, cabinet d'audit et de conseil spécialisé en stratégie carbone, a réalisé une étude pour la SNCF sur différents scénarios autour de l'évolution du prix du pétrole.

Réponse : « Oui, la SNCF peut absorber beaucoup plus de fret qu'aujourd'hui. Toutefois, pour y parvenir, il est nécessaire de mettre en place un partenariat avec RFF pour obtenir des sillons de qualité, réservés au fret ». A noter que le ministre Jean-Louis Borloo a confirmé que la ligne ferroviaire sur la rive droite du Rhône était consacrée au fret.

Le Rhône peut accepter un passage annuel de 4 millions de tonnes (du fait de son écluse limitante), soit la possibilité de multiplier par trois fois les flux actuels. Néanmoins il est important de comprendre que ce n'est pas que la capacité du fleuve qu'il est nécessaire de considérer, mais que l'offre fluviale est une chaîne qui se doit d'être compétitive. Or, le point dur, c'est le passage portuaire : un développement important (220 millions d'€) est programmé sur 2007-2013 pour les ports du bassin Rhône-Saône.

**Pour une bonne analyse des enjeux à venir :** il ne faut pas prendre les 2 à 3 millions d'EVP supplémentaires annoncés sur Fos comme une valeur absolue. Effectivement il est nécessaire de retrancher à ces nouveaux flux, attendus sur Fos, les flux gagnés aux autres ports et qui jusqu'à présent revenaient par la route dans notre région. *In fine* la croissance effective sur les routes, voies ferrées et fluviales, se situera a priori très sensiblement en deçà des flux bruts réceptionnés à Fos.

© Fotolia Christophe Baudot



Par Guy Logoz (AFT), AF-IFTIM, mai 2010.  
Document de synthèse élaboré  
à partir du tableau de bord régional de l'emploi  
et de la formation de l'AFT par le Conseiller Régional à l'Emploi  
et en Formation dans le cadre de l'Observatoire Prospectif des métiers  
et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL).

## Bilan – Synthèse emploi formation dans la branche transports (région PACA, 2009)



Observatoire Prospectif des métiers et qualifications  
dans les Transports et la Logistique.  
Représentation régionale : Provence-Alpes-Côte d'Azur

La synthèse du tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle de la branche transports, réalisé dans le cadre de l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique, est parue. Outre cette version « papier », nous vous invitons à la retrouver sur le site de l'ORT.

### > La branche transports, c'est :

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| <b>En France</b>        | <b>En région PACA</b>  |
| • 36 152 établissements | • 3 218 établissements |
| • 612 704 salariés      | • 42 932 salariés      |

### Evolution des effectifs sur 5 ans

En France (au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année)

2004	2005	2006	2007	2008	2009
564 162	566 692	569 854	580 606	599 607	598 344

Source : UNEDIC sans les prestataires logistiques

En région PACA (au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année)

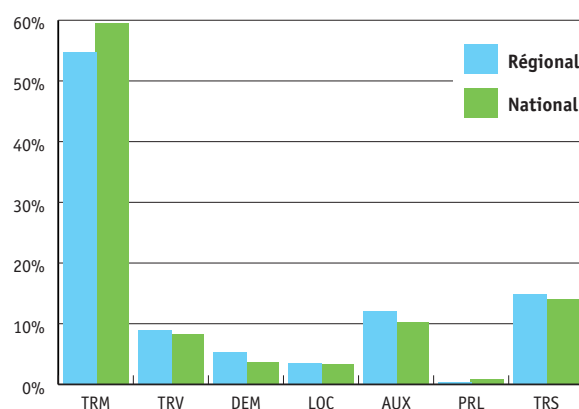
2004	2005	2006	2007	2008	2009
41 217	41 496	41 862	41 819	43 409	42 771

Source : UNEDIC sans les prestataires logistiques

### > Physionomie des secteurs de la branche

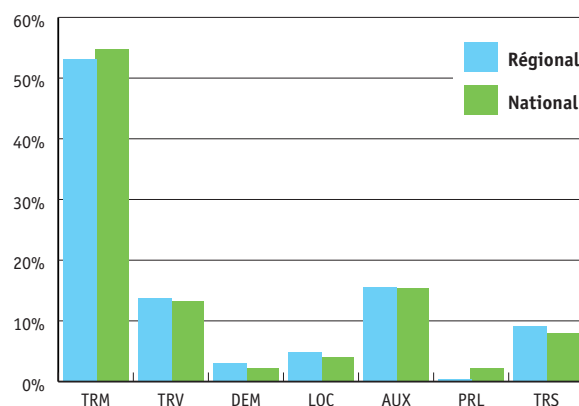
Transport routier de marchandises (TRM)	
49.41 A	Transports routiers de fret interurbains
49.41 B	Transports routiers de fret de proximité
53.20 Z	Autres activités de poste et de courrier
80.10 Z	Activités de sécurité privée (partie transports de fonds)
Transport routier de voyageurs (TRV)	
49.39 A	Transports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

### Répartition des établissements par secteur d'activité



Source : UNEDIC

### Répartition des effectifs par secteur d'activité



Source : UNEDIC

### > Familles professionnelles

#### Direction

Emplois de direction, notamment dans les petites entreprises (au moins un salarié), et de direction générale avec statut de salarié ou assimilé.

#### Gestion

Emplois relevant des services généraux de l'entreprise.

- Finances/Comptabilité
- Administration
- Personnel/Formation
- Informatique

#### Ventes/Achats

Emplois caractérisés par le démarchage, la visite et la négociation auprès des clients et auprès des fournisseurs y compris les postes liés aux fonctions d'accompagnement : marketing, publicité, relations publiques.

## Synthèse emploi formation dans la branche transports (suite)

### Techniques d'exploitation

Emplois caractérisés par l'utilisation de techniques ou l'application de réglementations, les unes et les autres propres aux activités du transport.

### Manutention/Magasinage

Emplois liés aux opérations de manutention, de stockage et de magasinage.

### Conduite de véhicules

Emplois caractérisés par la conduite de véhicules de transport routier, quelles que soient leurs caractéristiques et les distances parcourues.

### Maintenance des véhicules

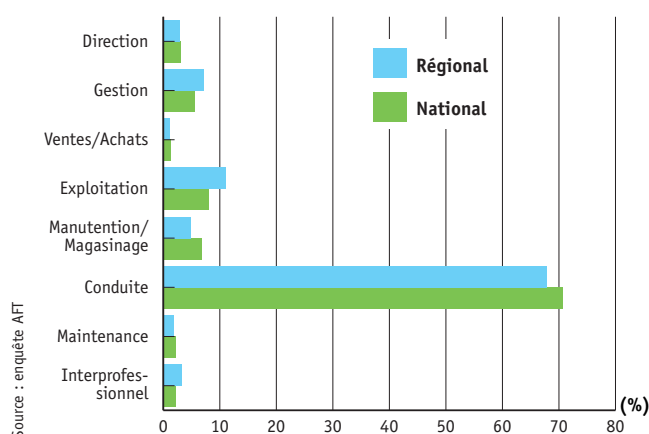
Emplois caractérisés par l'entretien, le maintien et/ou la remise en ordre de véhicules de transport routier (fonction technique, atelier).

### Interprofessionnel

Tous les emplois ne relevant pas des catégories précédentes et, en principe, à caractère interprofessionnel (secrétariat, gardiennage, etc.).

### Répartition des effectifs par famille professionnelle

Familles Profession. (%)	Régional	National
Direction	3,0	3,1
Gestion	7,2	5,6
Ventes/Achats	1,1	1,4
Exploitation	11,0	8,0
Manutention/Magasinage	4,8	6,8
Conduite	67,8	70,6
Maintenance	1,9	2,3
Interprofessionnel	3,3	2,2
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>



### > Répartition des établissements par taille

Source : enquête AFT

Taille (% au 01/01)	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1 à 9	64,4	63,5	63,7	64,8	64,2	65,7
10 à 49	31,1	31,6	31,9	30,9	31,1	29,5
50 et +	4,5	4,8	4,3	4,3	4,7	4,8
<b>TOTAL</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### > Nombre de femmes/hommes

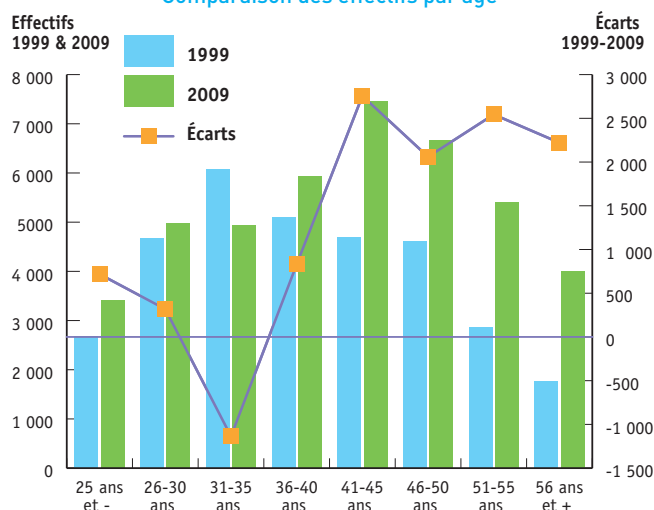
	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	TRS	Tous
Femmes	2 527	1 281	229	167	2 141	41	1 256	7 642
Hommes	20 329	4 617	1 066	1 915	4 553	120	2 690	35 290
<b>TOTAL</b>	<b>22 856</b>	<b>5 898</b>	<b>1 295</b>	<b>2 082</b>	<b>6 694</b>	<b>161</b>	<b>3 946</b>	<b>42 932</b>

Source : UNEDIC

### > Evolution de la structure par âge de la branche à 10 ans (hors prestataires logistiques)

Âge (nombre au 01/01)	1999	2009	Écarts
25 ans et -	2 687	3 405	+718
26 - 30 ans	4 663	4 981	+318
31 - 35 ans	6 076	4 940	-1 136
36 - 40 ans	5 098	5 928	+830
41 - 45 ans	4 696	7 452	+2 756
46 - 50 ans	4 601	6 661	+2 060
51 - 55 ans	2 866	5 410	+2 544
56 ans et +	1 773	3 994	+2 221
<b>TOTAL</b>	<b>32 460</b>	<b>42 771</b>	<b>+10 311</b>

### Comparaison des effectifs par âge



## > Formations

### Nombre de personnes formées

#### Formations FIMO et FCOS/FCO

FIMO <sup>1</sup>	2005	2006	2007	2008	2009
Compte d'autrui "Marchandises"	1 091	1 365	1 522	1 583	1 329
Compte d'autrui "Voyageurs"	297	405	423	387	440
Compte propre	75	139	187	267	227
TOTAL	1 463	1 909	2 132	2 237	1 996

Source : AFT

FCOS/FCO <sup>2</sup>	2005	2006	2007	2008	2009
Compte d'autrui "Marchandises"	4 982	3 200	2 812	3 816	3 010
Compte d'autrui "Voyageurs"	1 642	499	396	527	868
Compte propre	997	1 889	925	1 039	1 308
TOTAL	7 621	5 588	4 133	5 382	5 186

Source : AFT

1 – FIMO = Formation Initiale Minimale Obligatoire

2 – FCO = Formation Continue Obligatoire

### Utilisation des dispositifs de formation

En 2009	C. Pro <sup>3</sup>	P. Pro <sup>4</sup>	DIF <sup>5</sup>	Plan < 10	Plan > 10
Marchandises	148	192	613	806	4 660
Voyageurs	107	26	76	149	644
Sanitaire	7	36	24	74	226
TOTAL	262	254	713	1 029	5 530
En 2008	C. Pro <sup>3</sup>	P. Pro <sup>4</sup>	DIF <sup>5</sup>	Plan < 10	Plan > 10
TOTAL	446	109	329	804	4 002

Source OPCA Transports

3 – C. Pro = Contrat de Professionnalisation

4 – P. Pro = Période de Professionnalisation

5 – DIF = Droit Individuel à la Formation

## > Situation nationale/position de la Commission Paritaire Nationale professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNE)

L'année 2008 a été marquée par une forte baisse du transport routier de marchandises sous pavillon français mesuré en tonnes-kilomètres : -5,9 % en moyenne annuelle (avec une chute importante au quatrième trimestre 2008), après une hausse de +3,7 % en 2007.

Au 01/01/2009, on compte 36 152 établissements avec salariés dans la branche conventionnelle, soit une progression de +0,3 % sur l'année.

Avec 612 704 salariés au 01/01/2009, les effectifs de la branche conventionnelle représentent 3,7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'économie française.

### Liens utiles :

- [www.optl.fr](http://www.optl.fr)
- [www.aft-iftim.com](http://www.aft-iftim.com)



© Fotolia Endostock

### Entreprises de transport pour compte propre / compte d'autrui

Sont considérés comme transports pour compte propre les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise, et que celle-ci exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise, ou des intérimaires, ou des salariés du loueur de véhicules. Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre.

Tout transport qui n'est pas défini comme transport pour compte propre peut être qualifié de transport pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui représente 80 % de l'activité totale des transports.



## Entretien

Avec Thierry COQUIL,  
Directeur des Transports  
et des Grands Travaux au Conseil  
Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur



### Le volet transport du Contrat de projet État-Région

*Le contrat de projet État-Région 2007-2013 arrive à mi-parcours. Quel bilan en faites-vous à ce stade ?*

Le volet transport du CPER de la région PACA est parmi les plus avancés en France, grâce notamment à une bonne coopération entre les partenaires mais surtout au fait que nous avons de nombreux projets prêts ou en travaux en 2007. Techniquement, nous pourrions certainement atteindre un 100% de réalisation, et même plus ! La principale incertitude concerne la contrainte financière qui pourrait infléchir cette tendance favorable dans les prochaines années.

*Une des opérations emblématiques, même si elle relève plutôt du CPER précédent, a été le doublement partiel de la ligne Aix-Marseille. Peut-on déjà dresser un bilan de cette opération ?*

Dès la première année on a atteint le trafic prévu 3 ans après la mise en service.

Dans le même temps, la fréquentation des autocars du Conseil Général n'a pas réellement diminué. Il s'agit donc bien d'usagers qui se sont reportés de la voiture vers le train. Il y a encore 300 000 personnes chaque jour sur l'autoroute : on a de la marge de progression.

Du point de vue du fonctionnement de la ligne, la régularité est une des meilleures de la région (92%), mais il y a encore trop de suppressions de trains (plus de 10%), notamment liés au problème du dialogue social à la SNCF. Nous travaillons avec l'exploitant ferroviaire pour essayer de retrouver le chemin de la fiabilité de la production et de la confiance des usagers.

Pour Aix-Marseille, plusieurs phases 2 sont possibles, plus ou moins chères. En tout cas, sans déflorer les arbitrages du futur CPER, qui sont loin d'intervenir, la poursuite de cette opération fera

certainement partie des sujets de discussions.

Sans aller jusqu'au doublement complet de la voie, très coûteux, des travaux d'adaptation pourraient améliorer l'offre : reprises de signalisation, création d'évitements partiels...



© Photo ORT PACA

*Comment s'annonce la deuxième phase du CPER (2010-2013) ? Des projets devront-ils être mis de côté ?*

On peut s'attendre à des difficultés financières : augmentation du coût de certains projets, inquiétudes quant aux capacités de financement de l'État mais aussi des collectivités du fait de la réforme fiscale à partir de 2011. Le point qui va être fait entre l'État et la Région (la « revoyure ») va être difficile. Au second semestre 2010, la maquette devrait être faite. Vu le bon taux d'engagement en matière de transports, et du moindre avancement dans d'autres domaines, il pourrait être envisagé des redéploiements. Cette solution risque cependant d'être difficile à faire accepter par l'État du fait des faibles marges de fongibilité des dotations d'un ministère à l'autre.

L'enjeu de la revoyure est qu'aucun engagement ne soit sacrifié. La Région aura une position volontariste, notamment concernant les trois opérations restant à engager au CPER :

- seconde tranche d'Avignon-Carpentras,
- Toulon-Hyères,
- augmentation de capacité vers Pertuis-Manosque.

*La région est devenue concessionnaire des Chemins de Fer de Provence en janvier 2007 et en a confié l'exploitation à la compagnie ferroviaire Sud France, filiale de Veolia.*

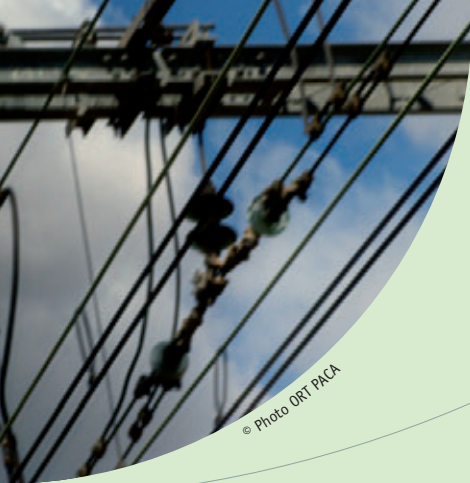
La région est devenue concessionnaire des Chemins de Fer de Provence en janvier 2007 et a repris à son compte la DSP que le SYMA avait confié à la compagnie ferroviaire Sud France, filiale de Veolia.

Du fait d'une longue période de sous-investissement, la ligne des Chemins de Fer de Provence a survécu parce qu'elle a bénéficié d'un large appui. C'est un service public essentiel pour ces territoires très enclavés de l'arrière-pays niçois et des Alpes de Haute-Provence. En reprenant cette infrastructure début 2007, la Région a souhaité en garantir le maintien et surtout le développement. Je crois qu'elle n'imaginait pas l'ampleur de la tâche, des moyens et de l'énergie qu'il faudrait déployer pour assainir la situation. Au terme d'un diagnostic technique achevé en 2008, faute d'une documentation existante, l'infrastructure s'est révélée dans un état préoccupant tant du point de vue de la fiabilité que de la sécurité et de la pérennité des ouvrages.

Par ailleurs, les 6 rames existantes sont à bout de souffle et il est urgent que les 4 nouveaux autorails puissent être mis en service pour pouvoir rénover les anciens. Malheureusement, nous cumulons les obstacles. La modernisation complète de la ligne est un chantier à 10 ans, à mettre en perspective avec les 100 ans sans régénérations majeures. L'investissement – qui devrait s'étaler sur deux CPER – montera certainement à plus de 150 M€, y compris le matériel. Heureusement, les premiers résultats seront perceptibles bien avant. Dès



© Damien Viano



© Photo ORT PACA

mi-2011, cela devrait commencer à aller beaucoup mieux.

D'ici là, ce sera très compliqué, entre les coupures liées aux travaux d'infrastructures, l'adaptation des équipements de maintenance, la révision à mi-vie des rames existantes et les essais des nouveaux matériels. Il va falloir gérer des phases provisoires permanentes.

Ce formidable défi a amené la Région à se structurer peu à peu du point de vue technique. On essaie de recruter des expertises rares (sécurité exploitation, ouvrages d'art...) et c'est très difficile.

partie basse de la ligne (arriver à une cadence potentielle de 4 trains par heure) et moderniser les pôles d'échange.

#### *Et à plus long terme ?*

Des études de développement seront engagées dès lors que les opérations d'urgence auront été traitées. On peut imaginer des opérations de modernisation lourde sur le bas de la ligne, voire même un franchissement du Var et un prolongement jusqu'à la gare du sud desservie par le tramway.

Il y a un enjeu important par rapport à l'Opération d'Intérêt National de la plaine du Var, notamment en matière de pôles d'échange. Ceux-ci peuvent être

actuellement les déplacements « loisirs » sont déjà très importants et nous refusons de la demande faute d'une offre suffisante ! Une telle valorisation touristique des services ferroviaires serait également à rechercher dans la Roya et sur la Côte Bleue.

#### *Cette prise en charge des Chemins de Fer de Provence signifie aussi que l'action de la Région en matière de transport évolue ?*

Oui, de plus en plus la Région devient un gestionnaire de services publics, au-delà de son action classique de stratégie et d'incitation par le biais de subventions. Il y en a d'autres exemples : la gestion directe des Lignes Express Régionales (180 départs d'autocars par jour), qui dans de nombreuses autres régions sont sous-traitées à la SNCF ou la maîtrise d'ouvrage de l'enquête ménages-déplacements des Bouches-du-Rhône. Cette évolution implique évidemment de nouvelles compétences et une organisation adaptée, ce qui nécessite du temps.

#### *C'est aussi le cas avec le transfert de l'aéroport d'Avignon à la région ?*

Oui, l'objectif premier était le maintien de l'aéroport, qui aujourd'hui est assuré pour l'essentiel par des liaisons avec la Grande Bretagne et par l'aviation d'affaires. Nous avons également avec la CCI – concessionnaire de l'aéroport – un projet de réouverture de la liaison avec Paris qui répond à une forte demande des milieux économiques notamment pour des correspondances avec des liaisons aériennes internationales.

Au-delà du transport aérien, la Région cherche à valoriser ce patrimoine important (162 ha), en accueillant des activités connexes (hangars de remisage d'avions...) mais aussi des entreprises intéressées par la présence d'installations aéronautiques. Un projet de pépinière pour entreprise de pointe est



© Damien Viano

#### *Quelles opérations concernent l'actuel CPER ?*

Au total cela représente 55 M€ en investissements d'infrastructure (tunnels, ouvrages d'art) et environ 30 M€ en matériel roulant et ateliers.

En parallèle au CPER, nous travaillons avec la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur et le Conseil Général des Alpes-Maritimes sur un programme de modernisation complémentaire de l'ordre de 30 M€ pour renforcer la capacité de la

l'accroche de noyaux d'urbanisation dans une logique de développement durable. Il faut donc rapidement avoir une idée de la stratégie urbaine afin de caler les projets d'infrastructure. Par ailleurs, les ateliers de Lingostière, situés en plein cœur de l'OIN, pourraient être déplacés, ce qui crée pour nous une incertitude complexe à gérer. La phase ultérieure sera de valoriser la fonction touristique et économique de la ligne des Chemins de Fer de Provence. Ses atouts sont évidents :



## Le volet transport du contrat de projet État-Région (suite)

ainsi en cours de démarrage avec le soutien du pôle de compétitivité aéronautique Pégase. Actuellement, la plate-forme aéroportuaire induit environ 150 emplois et nous visons à tripler ce chiffre.

*Le RTE-T est en cours de révision et à cette occasion la Région veut se faire entendre*

La Région souhaite défendre nos intérêts à l'occasion de la révision du Réseau Trans-Européen de Transports (RTE-T). Le schéma actuel, qui date de 1995, prend peu en compte la dimension internationale des transports et notamment les portes d'entrée de l'Europe et les logiques d'intégration avec les territoires limitrophes (Afrique, Moyen-Orient). De mon point de vue, il faut diversifier les portes d'entrée de l'Europe en renforçant le rôle des ports de la Méditerranée, et notamment celui de Marseille. Il s'agit de rééquilibrer les points d'entrée de l'Europe entre le nord et le sud et de limiter au strict nécessaire les flux terrestres intra-européens, source de congestion, de nuisances et de coûts importants, à

partir de cette logique de nœuds de transports. La question de l'accessibilité des ports est également essentielle, qu'il s'agisse du fluvial, du ferroviaire mais aussi des routes, compte tenu de la prédominance durable du mode routier.

Par ailleurs, pour favoriser le report modal, les infrastructures ne suffisent pas, il faut aussi prendre en compte les problématiques de services, et peut-être en subventionner certains. Les investissements en infrastructures doivent être accompagnés d'une politique globale de gestion du report modal à l'échelle du RTE-T.

### *Et promouvoir l'arc méditerranéen ?*

Il faut qu'il soit mieux pris en compte au niveau européen, et en matière de transports les principales opportunités sont, pour les voyageurs, les lignes à grande vitesse telles que la LGV PACA. Pour les marchandises le mode maritime semble le plus à même d'infléchir à court terme la prédominance du transport routier. À ce titre les projets d'autoroutes de la mer entre les grands pôles de l'arc méditerranéen doivent être soutenus.

## carnet...

**Jean-Paul DUCOURTIOUX, Secrétaire de l'ORT, qui a fidèlement représenté la SNCF, quitte ses fonctions à Fret SNCF/GEODIS.**

Il va désormais transférer ses compétences dans le domaine des ressources humaines où, nous n'en doutons pas, ses qualités humaines et professionnelles feront merveille. L'ensemble des membres de l'ORT tient à lui dire combien ont été appréciés, tout au long de ces dernières années, son professionnalisme, son sens de la diplomatie et ses capacités pédagogiques, sans parler de son extrême disponibilité et de son assiduité à nos réunions. Il avait ainsi su mobiliser, en 2007, lors du court débat sur les transports combinés, toute l'équipe dirigeante du sud-est de la SNCF. Nous lui souhaitons donc toutes sortes de satisfactions dans son nouveau poste.

**Jacques DE PERETTI, Adjoint au Chef de l'Unité Régulation et Contrôles des Transports de la DREAL PACA, part en retraite.**

Il prive ainsi d'une part la DREAL de sa compétence et d'autre part l'ORT de l'un de ses plus fidèles rédacteurs. Mais ce n'est pas tout... Jacques est la mémoire du service dans lequel il est arrivé en septembre 1979. Rien des transports de voyageurs et de marchandises régionaux ne lui est ainsi étranger ; il a assisté et participé aux grandes mutations du secteur, que ce soit dans le domaine réglementaire avec la suppression de la TR0, la libéralisation européenne, l'évolution de l'accès à la profession. Mais il a aussi participé à celles du métier de Contrôleur des Transports Terrestres dont il a gravi tous les échelons et également assisté à la mutation des tâches et des techniques. Relais indispensable entre l'Administration et les Professionnels, il a su jouer le rôle de modérateur absolument nécessaire dans ces relations et notamment par sa disponibilité dans le domaine de la formation et de l'information. Nous lui souhaitons une bonne et paisible retraite.



Région  
PACA



Éditeur : Observatoire Régional des  
Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

16 rue Antoine-Zattara  
Marseille Cedex 3  
Tél. 04 88 00 44 28/04 88 00 44 45/  
04 88 00 44 47

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

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

Conception et réalisation :  
Approche texte & image (Marseille)

