

# Le journal des transports

Mars 2011



## RÉGLEMENTATION

### Sécurité routière

- > Le plan d'action de lutte contre l'insécurité routière (p2)

### Marchandises

- > Le relèvement à 44t du poids maximal autorisé : approche réglementaire (p3)

## ACTUALITÉS

### Eclairage

- > Nouvelle organisation des Chambres de Commerce et d'Industrie (p4)

### Voyageurs

- > PrioriT : la SNCF et la région PACA se mobilisent pour une meilleure qualité de service à bord des trains et dans les gares (p5-7)

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

### Marchandises

- > La recherche en Transport et Logistique en PACA (p8-11)
- > Emplois, métiers et formations logistiques : Zoom sur les fonctions d'encadrement (p12-14)

### Bilan

- > 2010, l'année de convalescence ? (p15-17)

## ENTRETIEN

- > LINEA, le réseau de transports urbains de la ville de Gap (p18-19)

L'Observatoire Régional des Transports a tenu son Assemblée Générale Ordinaire le 18 février 2011. Elle a procédé, au terme des mandats statutaires, à l'élection du nouveau Bureau et de son Président (voir Carnet).

C'est au cours de cette assemblée, qu'a été validé le programme d'actions pour 2011.

Au titre des manifestations, un rendez-vous est donc proposé :

- le jeudi 5 mai, pour un court débat sur les enquêtes ménages ;
- le jeudi 30 juin, pour une présentation d'études des membres de l'ORT ;
- le jeudi 22 septembre pour un court débat consacré à la logistique régionale ;
- le mardi 29 novembre pour le colloque annuel qui traitera du thème : « Gares et urbanisme »

L'ensemble de ces thèmes émane des membres réunis en Assemblée Générale et reflète les attentes et les préoccupations des acteurs, professionnels et institutionnels des transports. Ces diverses rencontres constitueront un socle utile aux réflexions et aux actions des décideurs régionaux.

L'équipe de l'ORT



## Réglementation



### Sécurité routière

### Le plan d'action

### de lutte contre l'insécurité routière

Par Valérie CHABRIER,  
Chargée de mission Sécurité et  
Éducation Routières / DREAL PACA /  
STI / Unité Animation des Politiques  
de Transports et de Déplacements

2010 est la neuvième année consécutive de recul de l'insécurité routière avec des baisses de -13,1% du nombre de blessés, de -23% du nombre d'hospitalisations et de -6,5% du nombre de morts. Depuis 2002, la fermeté du Gouvernement a permis de sauver 23 000 vies et d'éviter 300 000 hospitalisations.

Les mauvais résultats du mois de janvier 2011<sup>(1)</sup> doivent inciter à redoubler de vigilance et à renforcer la lutte contre l'insécurité routière. Aussi, le 10 février 2011, le ministre chargé de l'Intérieur a présenté son plan d'action de lutte contre l'insécurité routière qui permettra de mieux faire connaître et respecter les règles du code de la route.

#### [A] Mieux faire connaître les règles du code de la route en renforçant la formation des conducteurs à tous les âges de la vie

- Pour les futurs conducteurs sera mis en place au lycée, dès la rentrée 2011, un module de sécurité routière obligatoire pour sensibiliser les adolescents aux risques de la route et au respect des usagers les plus vulnérables.
- Pour les conducteurs de motocyclettes légères, la formation obligatoire passe désormais de 3 à 7 heures. Cette formation, obligatoire pour tous les conducteurs novices, sera étendue aux conducteurs possédant un permis B mais n'ayant jamais piloté de deux-roues motorisés.
- Pour les conducteurs novices ou, à l'inverse, les personnes âgées, la mise en place de formations complémentaires visant à s'informer des évolutions de la réglementation et de la signalisation routières est favorisée en liaison avec les assureurs.

#### [B] Mieux faire respecter les règles du code de la route en renforçant les moyens de contrôle

- Développement et modernisation des dispositifs de radars automatisés en déployant, d'ici 2012, 1 000 radars supplémentaires dont certains

seront d'un nouveau type comme les radars tronçons (contrôlant la vitesse moyenne), les radars discriminants (distinguant les poids lourds des véhicules légers) et les radars passages à niveau. Un programme de développement de radars mobiles de nouvelle génération visant à contrôler la vitesse dans le flux de circulation va être lancé.



© Photo ORT PACA

- Dotation des forces de sécurité d'équipements nouveaux et à la pointe de la technologie avec le déploiement de 1 800 éthylomètres embarqués supplémentaires, de 326 dispositifs de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) et de 24 000 terminaux participant à la généralisation du processus verbal électronique.

#### [C] Mieux faire respecter les règles du code de la route en améliorant notre organisation et en renforçant le ciblage de nos actions

- Département par département, un diagnostic approfondi des causes des accidents et une cartographie des axes routiers les plus dangereux seront réalisés pour adapter la politique de sécurité routière aux réalités locales.
- Les préfets mobiliseront les commissions départementales consultatives d'usagers pour veiller à la mise en cohérence des limitations de vitesse sur les principaux axes routiers et autoroutiers, proposer les adaptations de limitation nécessaires et participer à l'évaluation de l'utilité des radars fixes déjà implantés afin de proposer leur maintien ou leur éventuel redéploiement.

- Les modes d'action des forces de sécurité seront adaptés, avec l'emploi accru de véhicules banalisés et de motocyclistes en civil pour les contrôles, l'association des polices municipales aux opérations de la police et de la gendarmerie, et la multiplication des opérations de grande ampleur faisant appel, en plus des forces de sécurité, aux douanes, aux contrôleurs des transports terrestres et aux inspecteurs du travail.

Ce plan est complété sur le terrain par la mise en œuvre de la *Loi d'Orientation et de Programmation Pour la Sécurité Intérieure (LOPPSI)* dès sa promulgation qui offre :

- la possibilité pour les préfets d'immobiliser ou de mettre en fourrière les véhicules des conducteurs ayant eu un comportement particulièrement dangereux ;
- l'extension des possibilités de rétention et de suspension du permis de conduire et l'allongement à un an de la suspension administrative de permis ;
- la systématisation des actions de dépistage des produits stupéfiants qui pourront désormais être conduites par des policiers municipaux ;
- l'automatisation de la confiscation du véhicule pour les infractions les plus graves, et la création d'une nouvelle peine complémentaire permettant de contraindre un individu condamné pour conduite en état d'ébriété à ne conduire que des véhicules équipés d'un dispositif d'éthylotest antidémarrage ;
- la qualification du trafic de points en un délit passible d'un an de prison et de 30 000 euros d'amende.

(1) + 21% pour le nombre de morts sur les routes, + 4,1% pour le nombre d'accidents et + 1,7% pour le nombre de blessés.



## Marchandises

# Le relèvement à 44 t du poids maximal autorisé : approche réglementaire



Par Martial FRANÇOIS, Adjoint au chef de l'Unité Régulation et Contrôle des Transports, et Eliane DAVID, Adjointe au coordonnateur du Pôle de Contrôle des Véhicules URCT / STI DREAL PACA

Une évolution réglementaire importante concernant le poids total roulant autorisé des véhicules est intervenue au début de l'année 2011. En effet, le décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif aux véhicules terrestres à moteur autorise la circulation à 44 tonnes des transports agricoles et agro-alimentaires et généralise cette mesure à l'ensemble des transports à la date d'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds avec obligation d'un sixième essieu. Deux arrêtés ministériels parus en février 2011 complètent le dispositif réglementaire concernant les caractéristiques des poids des véhicules<sup>(1)</sup>.

### Mise en place du 44 tonnes

Cette mesure répond à trois objectifs principaux :

- améliorer la compétitivité du secteur des transports (10 pays de l'UE autorisent la circulation à 44 tonnes) ;
- réduire le nombre des poids lourds et les émissions de CO<sub>2</sub> pour une même charge ;
- préserver les infrastructures routières.

Cette autorisation de circulation à 44 tonnes s'ajoute aux autorisations déjà prévues par l'article R312-4 du code de la route :

- les transports combinés : véhicules acheminant un semi-remorque, une caisse mobile ou un conteneur en provenance ou à destination d'une voie navigable ou de la voie ferrée dans le cadre des transports combinés rail-route ou voie navigable-route ;
- la desserte des ports maritimes dans un rayon de 100 km ;
- la desserte des ports intérieurs et sites fluviaux aménagés en bordure des voies navigables dans un rayon de 100 km.

Des arrêtés préfectoraux de portée locale (APL) peuvent fixer une liste d'itinéraires autorisés et des restrictions à la circulation, notamment lorsque les exigences de sécurité ou de préservation du bon état de la voirie le justifient.

### Principaux changements introduits par le décret

L'autorisation de circuler à 44 tonnes entre en vigueur progressivement, selon le calendrier suivant :

- immédiate pour le transport des produits agricoles et agro-alimentaires dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des Transports<sup>(1)</sup>, sans limitation de distance

- à la date de mise en application de l'éco-redevance poids lourds pour tous produits avec obligation d'un sixième essieu :
  - pour les véhicules moteur mis en circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 ;
  - pour tous les véhicules à compter de 2019.

Par ailleurs, un régime dérogatoire est mis en place par arrêté ministériel pour autoriser temporairement les ensembles routiers de 5 essieux à circuler à 44 tonnes sous réserve que les caractéristiques techniques figurant sur leur carte grise le permettent :

- le PTRM du véhicule moteur doit être d'au moins 44 tonnes
- le PTAC (poids total autorisé en charge) de la semi-remorque doit être à au moins 37 tonnes (pour les 2 essieux) et 38 tonnes (pour les plus de 2 essieux).

Ce régime dérogatoire est très strictement encadré par un échancier (voir paragraphe ci-après).

### Types d'ensembles de véhicules autorisés à circuler à 44 tonnes

Les ensembles routiers dont le véhicule moteur aura été mis en circulation pour la première fois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, devront disposer de 6 essieux pour bénéficier de la possibilité de circuler à 44 tonnes. Dans le cas contraire, ils ne seront pas autorisés à dépasser 40 tonnes.

Les ensembles de 6 essieux bénéficieront d'un abattement d'une tonne sur leur poids total roulant pour tenir compte de la charge fixe de l'essieu supplémentaire. Une mention spécifique sera introduite à cette fin sur la carte grise du véhicule.

Concernant les ensembles routiers 5 essieux, un échancier restrictif pour les véhicules moteurs en relation avec les normes de pollution EURO III, EURO IV et EURO V encadre le régime dérogatoire applicable. Ces ensembles sont autorisés à circuler à 44 tonnes dans les conditions suivantes :

- à compter du 17 janvier 2011 et jusqu'au 30 septembre 2011 pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1<sup>er</sup> octobre 2001 ;
- à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2011 et jusqu'au 30 septembre 2014 pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1<sup>er</sup> octobre 2006 ;
- à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et jusqu'au 31 décembre 2018 pour les ensembles routiers dont la date de première mise en circulation du véhicule moteur est postérieure au 1<sup>er</sup> octobre 2009 et antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, tout ensemble de véhicules circulant à 44 tonnes devra donc être équipé de 6 essieux, quelle que soit la date d'immatriculation du véhicule moteur.

(1) Principales références réglementaires :

– Décret n° 2011-64 du 17 janvier 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur ; – Arrêté du 17/01/2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur utilisés pour le transport combiné, la desserte des ports maritimes et fluviaux et le transport de certains produits agricoles et agro-alimentaires (NOR : DEVT1003986A) ; – Arrêté du 2 février 2011 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules de la catégorie internationale N3 et au poids total autorisé en charge des véhicules de la catégorie internationale O4 (NOR : DEVR1103686A) ; – Arrêté du 9 février 2011 modifiant l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules (NOR : DEVS1104217A)

## Actualités



### Éclairage

Par Christophe GLORIAN,  
Chargé d'études Environnement CCIR PACA

## Nouvelle organisation des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)

La réforme des CCI intervenue en début d'année est l'opportunité de faire un rappel sur l'organisation et les missions de ces établissements publics de l'État pilotés par des chefs d'entreprises élus par leurs pairs, dont le fonctionnement et les missions sont souvent mal connus à l'extérieur.

Cette réorganisation s'inscrit dans le cadre de la **Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP)** et engage une mutualisation des coûts de fonctionnement.

Sur les missions, l'objectif recherché est d'aboutir à plus de cohérence et de visibilité à l'échelle régionale et nationale des actions menées par les CCI, tout en améliorant la qualité des services rendus aux entreprises de leurs territoires.

Ce remaniement de la carte consulaire s'accompagne d'une nouvelle organisation régionale. La réforme renforce le rôle des Chambres de Commerce et d'Industrie Régionales (CCIR). Les 22 chambres régionales deviennent ainsi « l'interlocuteur unique » de l'État et de la Région. Les CCIR assurent notamment la collecte de la taxe d'apprentissage et sa répartition, et fixeraient le taux unique de la taxe de la contribution économique du territoire.



Fronton de la Chambre de commerce de Marseille

© Fotolia - Pierre Fraret

#### A ce titre :

- 1] elles sont consultées par le Conseil Régional sur tout dispositif d'assistance aux entreprises dont la région envisage la création ;
- 2] elles sont associées à l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT);
- 3] elles sont associées, dans les conditions prévues par le code de l'urbanisme, à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale lorsque ces schémas excèdent la circonscription d'une chambre territoriale ;
- 4] elles peuvent assurer la maîtrise d'ouvrage de tout projet d'infrastructure ou d'équipement, notamment de transport, et gérer tout service concourant à l'exercice de leurs missions ; elles peuvent également être chargées de réaliser de tels projets par contrat avec l'État, la Région, les autres collectivités territoriales de la circonscription régionale ou leurs établissements publics.

Les chambres de commerce et d'industrie de région encadrent et soutiennent les activités des chambres territoriales qui leur sont rattachées. Elles définissent une stratégie pour l'activité du réseau dans leur circonscription, à l'aide notamment de schémas régionaux sectoriels : formation & enseignement, création et transmission d'entreprises, équipements ports et aéroports, développement durable.

Les CCIR assurent des fonctions d'appui et de soutien pour le compte des chambres de leur circonscription. Parmi ces missions figurent des Pôles régionaux spécialisés dans l'action économique, l'intelligence économique, l'innovation, l'environnement et le développement international.

**Au plan national**, l'ACFCI est chargée de définir les orientations des missions économiques et la politique sociale du réseau.

*(Loi n° 2010-853 du 23 juillet et le Décret n° 2010-1463 du 1<sup>er</sup> décembre 2010 mettant en œuvre la réforme du réseau des chambres de commerce et d'industrie).*



© Photo SNCF - DR PACA

## Voyageurs



## PrioriT : la SNCF et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur se mobilisent pour une meilleure qualité de service à bord des trains et dans les gares

Le plan de redressement PrioriT, finalisé à l'automne 2010, a amené la signature d'un protocole de sortie de crise signé le 14 janvier 2011 par Michel Vauzelle, Président du Conseil Régional, Guillaume Pepy, Président de la SNCF et Philippe Bru, Directeur régional SNCF.

Il a pour objectif de redresser la qualité de service d'ici la fin 2011. Les premiers résultats observés au dernier trimestre 2010 et ceux de 2011 sont encourageants.

Par Dominique ROVETTA,  
Chargée de projet à la Direction aux Affaires territoriales de la Direction Régionale SNCF PACA  
et Sophie FOURNET,  
Chargée de la Communication sur PrioriT



### Le pourquoi de la démarche



Jean-Yves Petit,  
Vice-Président  
de la Région  
Provence-Alpes-  
Côte d'Azur,  
Délégué aux  
Transports et à  
l'écomobilité

« Le rôle et l'attrait du train ne sont plus à démontrer, pour les déplacements à longue distance mais aussi pour les déplacements de proximité, en zone urbaine comme en zone rurale. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne s'y est pas trompée, qui a doublé son offre TER en moins de 10 ans.

Avec à la clé une belle progression de la fréquentation, mais aussi une dégradation de la qualité de service. Fin 2009, c'était presque 1 TER sur 5 qui ne circulait pas à l'heure, ou pas du tout !

Le redressement de la qualité de service est devenu un enjeu majeur, pour la Région comme pour la SNCF. Depuis mai 2010, nous avons travaillé ensemble pour qu'en moins de deux ans notre réseau régional de transport soit au top niveau en termes de fiabilité, de régularité, d'information des voyageurs, de sécurité, pour qu'enfin les habitants de la région retrouvent une totale confiance dans leur réseau de transport.

La rigueur du diagnostic, l'écoute des usagers, la clarté des échanges entre SNCF, RFF et Région, l'implication des

représentants du personnel cheminot ont permis que dès octobre 2010 un protocole d'accord soit signé, au terme duquel une bonne partie des pénalités dues par la SNCF à la Région sont réinvesties dans la qualité de service. Réseau Ferré de France a, lui, accepté de consacrer immédiatement 14 M€ à la rénovation des points les plus fragiles de l'infrastructure ferroviaire.

Et les résultats ne se font pas attendre ! Surveillés de près semaine après semaine, avec un comité de pilotage tous les 3 mois, les premiers chiffres sont plutôt satisfaisants : 91 % de trains à l'heure depuis le début de l'année 2011, avec en core quelques disparités selon les lignes. De même, la fréquentation des trains repart à la hausse !

Face à l'augmentation du prix de l'essence, il nous faut, plus que jamais, un réseau TER fiable et performant, colonne vertébrale de l'ensemble des transports collectifs en région. Ainsi nous pourrions :

- poursuivre la rénovation et le développement des infrastructures, des gares, des trains
- mettre en œuvre une politique tarifaire plus attractive pour tous, et plus intermodale
- faciliter l'accès à tous les modes de transport, par une centrale de mobilité régionale

et viser un véritable report massif de la voiture vers l'ensemble des transports en commun ! »

Jean-Yves Petit



© Photo SNCF - DR PACA

## PriorIT : la SNCF et la Région PACA se mobilisent pour une meilleure qualité de service à bord des trains et dans les gares (suite)

### RETOUR EN ARRIÈRE...

Début 2010, un audit interne a été commandité par la Direction de la SNCF. Il a analysé les dysfonctionnements des 700 TER quotidiens et la centaine de trains grandes lignes de Provence-Alpes-Côte d'Azur qui conduisaient à constater que qualité de production était nettement insuffisante. Les principaux résultats de cet audit sans concession ont mis en évidence plusieurs motifs de fond, qui relèvent pour partie des prérogatives de l'entreprise (dialogue social, adéquation charge/ressources, défauts d'information), pour partie de moyens matériels inadéquats et enfin de difficultés liées à la fiabilité et à la saturation des infrastructures en PACA. Face à ce constat et déterminés à offrir aux 87 000 voyageurs quotidiens du transport ferroviaire en PACA une qualité de service satisfaisante, la SNCF, Réseau Ferré de France et la Région ont décidé d'élaborer un plan d'actions de fond permettant de répondre aux problématiques dénoncées par l'audit.

### DÉJÀ DES RÉSULTATS !

Au premier trimestre 2011 : 91 % des TER sont arrivés à l'heure (ou avec moins de 5 minutes de retard), contre 83 % sur la même période de 2010

90 % des TGV sont arrivés à l'heure (ou avec moins de 5 minutes de retard) contre 83 % sur la même période de 2010

### Les actions

Un travail sur la conception des horaires a été mené, afin que les rendez-vous mécanicien, contrôleur et matériel soient les plus fiables possibles et permettent aux trains de partir à l'heure. Les quarante trains les plus fréquentés, en heure de pointe, font l'objet d'une attention particulière. Un poste de responsable régional des opérations a été créé, il intervient 7 jours sur 7, 24h sur 24, afin de prendre en charge immédiatement les aléas qui surviennent sur le réseau.

Des scénarios de replis ont été imaginés, pour réagir au plus vite et dans la sérénité.

Les voyageurs souhaitent, à juste titre, des informations rapides et fiables afin de s'organiser en situation perturbée. Pour y répondre, des assistantes supplémentaires ont été créées avec des professionnels qui s'occupent exclusivement de l'information et la prise en charge des voyageurs. D'ici la fin de l'année, l'ensemble des 150 gares de la région sera équipé d'écrans d'informations en temps réel, sur la circulation des trains.

Le centre d'appel régional clientèle est maintenant doté d'un numéro vert, gratuit, qui pourra ouvrir les week-ends en cas de besoin.



Depuis mars, 80 gares de la région offrent une information en temps réel sur la circulation des trains. Ces écrans sont pilotés à distance via le réseau GPRS.

© Photo SNCF - DR PACA



Marseille Saint-Charles voit passer quotidiennement 500 trains et 45 000 voyageurs. © Photo SNCF - DR PACA

Du personnel supplémentaire est venu renforcer les effectifs pour donner de la robustesse et de l'agilité à l'organisation du travail.

Des équipes de dépannage mobiles motorisées peuvent intervenir sur le matériel en ligne et améliorent ainsi la vitesse de prise en charge des incidents et réduisent le temps d'interruption des circulations.

Enfin, environ 350 cheminots volontaires, ne travaillant pas dans des métiers opérationnels, se sont portés volontaires pour renforcer les équipes d'accueil et de prise en charge des voyageurs dans les gares et dans les trains, en cas de situation très perturbée.

### La région et Réseau Ferré de France (RFF) ne sont pas en reste

De son côté, la Région a débloqué 250 millions d'euros pour accélérer la modernisation du matériel roulant.

Réseau Ferré de France s'est engagé à investir 14 millions d'euros supplémentaires pour remettre à niveau le réseau et prévenir les intrusions qui perturbent la circulation.

## PRIORIT : UNE MOBILISATION ESSENTIELLE



© Photo SNCF - DR PACA

Sur la base d'un premier plan d'actions et afin de mobiliser le plus largement possible les équipes, la décision a été prise de partager les constats de l'audit et de donner la parole à l'ensemble des cheminots. Jean-Marc Mougenot, chef de projet de PriorIT, a animé plus de 300 agents de terrain,

dirigeants de proximité, cadres et représentants d'organisations syndicales afin qu'ils apportent leur contribution et leurs propres propositions d'amélioration.

Cette co-construction du plan a généré une mobilisation sans précédent autour de la production. Le champ d'action a naturellement été élargi à l'ensemble des composantes de la qualité de service notamment en incluant largement l'information voyageurs, le rétablissement optimisé des situations de crise et la sûreté.

Ce plan est désormais composé de plus de 300 actions qui concernent non seulement les TER, mais aussi les TGV, les Téo... enfin tous les trains voyageurs de PACA.



© Photo SNCF - DR PACA



© Photo SNCF - DR PACA

## Analyses et perspectives



### Marchandises

Par Stéphane SIRJEAN, Chercheur Associé au Centre de Recherches et d'Études sur le Transport et la Logistique (CRET-LOG)

## La recherche en Transport et Logistique en PACA : une présence régionale affirmée, un champ d'action national et international

La recherche en transport et logistique mobilise des disciplines scientifiques à part entière, qui se recoupent et mobilisent des chercheurs pouvant avoir une vision très différente, aussi bien d'un point de vue méthodologique que sur l'objet même des recherches. Les secteurs d'activité sont en effet très imbriqués (entreprises industrielles et commerciales, transporteurs, prestataires de services logistiques), leurs frontières sont floues (comment appréhender la réalité et les phénomènes survenant au sein d'une Supply Chain, regroupant plusieurs clients, plusieurs fournisseurs, ayant des activités et des objectifs différents ?). Les champs couverts par la logistique et le transport sont étendus, il en va de même pour les thématiques développées par la recherche.

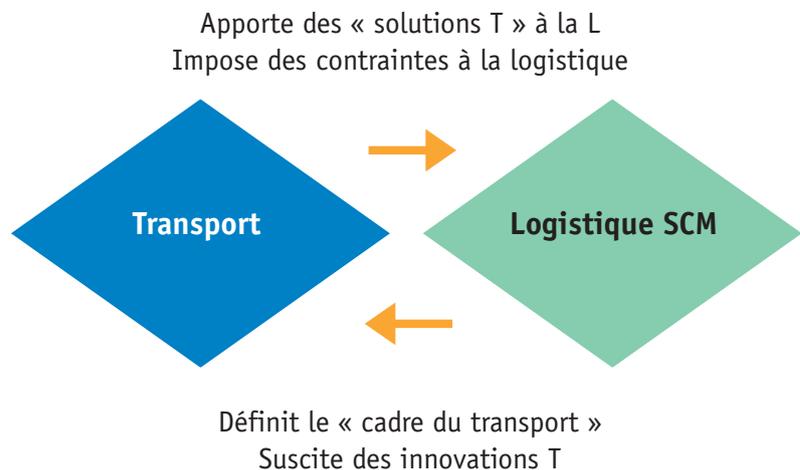
### Transport, logistique et Supply Chain management : des problématiques liées

Les problématiques associées au transport et à la logistique sont étroitement liées. En sciences de gestion, il est difficile d'étudier le transport sans le remettre dans le contexte des organisations qui l'utilisent. Le transport peut en effet apporter des réponses aux besoins des organisations et donc de la logistique (réponses techniques, choix modaux, approches cinétiques liées au déplacement des marchandises et des personnes). Le transport impose aussi des contraintes aux choix d'organisation des entreprises ; il s'agira alors d'optimiser un système à contrainte transport donnée. De même la logistique va définir le cadre dans lequel le transport sera mobilisé et parfois susciter des innovations dans le transport lui-même. L'utilisation et le développement des technologies et des systèmes d'information permettant la traçabilité des produits et de leurs contenants (conteneurs, véhicules...) alimente directement les modèles de gestion de chaînes logistiques, et contribue à leur optimisation.

### Qu'est-ce que la recherche logistique /SCM<sup>1</sup> et transport ?

Les recherches peuvent directement viser la logistique/SCM et le transport. Ces dernières sont alors des « disciplines » de recherche.

<sup>1</sup> Supply Chain management



Les objectifs de ces recherches vont porter sur la compréhension du fonctionnement des chaînes, leur amélioration tant organisationnelle que technique, l'enrichissement des concepts (proposer et faire évoluer des définitions). L'évolution des définitions de la logistique au cours de ces dernières années en est pour preuve. On est passé de la gestion des stocks à la gestion des flux, puis à la notion de chaîne logistique, la gestion des flux inter-organisationnels a fait émerger le concept de Supply Chain et l'introduction des boucles de retour a généré le concept de « reverse supply chain ».

Elles peuvent aussi s'intéresser à la logistique et au transport comme terrain de recherche.

Y seront développées des problématiques associées aux systèmes d'information, à la traçabilité, à la gestion des ressources humaines, à la construction de partenariats ou aux phénomènes de mutualisation, qui ne sont pas propres à la logistique et au transport mais vont trouver dans les chaînes de transport et les chaînes logistiques des terrains d'application extrêmement riches. Ici aussi l'objectif est d'améliorer la compréhension et le fonctionnement des chaînes.

La recherche en logistique et en transport s'exerce majoritairement dans le cadre des sciences de gestion « sciences de l'action », et donc vont s'appliquer, s'incarner dans la réalité.



Même l'approche conceptuelle est essentielle et fonde tout le travail des chercheurs, ces derniers sont très vite confrontés au terrain, et donc à la réalité des pratiques des entreprises et des organisations.

**QUELQUES EXEMPLES DE THÉMATIQUES DE RECHERCHE**

- l'exploration de phénomènes organisationnels et stratégiques émergents
- l'étude d'innovations organisationnelles (comme les organisations en réseau), souvent liées à l'introduction de nouvelles technologies (ex : internet, RFID),
- l'organisation des transports (en lien avec les politiques de transport, l'aménagement du territoire et l'urbanisme),
- l'organisation de la logistique urbaine, (ex : les pôles de compétitivités, les clusters, les supply chains)
- le développement de la responsabilité sociale des entreprises, la maîtrise des risques, le tout en lien avec le développement durable.
- l'intégration des producteurs des pays en développement dans les supply chains et les global value chains,
- la mondialisation des chaînes logistiques,
- la collaboration des entreprises dans le cadre de réseaux

**Les contributions de la recherche à l'amélioration de la performance des entreprises et des territoires**

Les travaux de recherche peuvent porter sur :

- Des diagnostics de situation Logistique et Transport (ex: avec des entreprises, avec le CES PACA, l'AMM)
- La mise en place de « solutions L&T » (ex: la gestion des déchets à l'échelle de parcs industriels, la traçabilité de chaînes logistiques)
- Une réflexion sur les partenariats public – privés (ex: dans le domaine de la logistique hospitalière)
- L'accompagnement d'initiatives pilotes (ex: plate-forme de mutualisation de services pour le SPL textile incluant Services Logistiques)
- L'animation de démarches collectives (ex: dans la communauté portuaire, dans des associations d'agriculteurs)

**Qui fait de la recherche logistique/SCM et transport?**

En France, et à l'étranger, la recherche en logistique, SCM et transport mobilise de nombreux domaines. Tous ne sont pas développés en région PACA mais de nombreux projets transversaux existent, qui permettent de mobiliser les compétences des laboratoires de recherche, des écoles de management et d'ingénieurs, bien au-delà du cadre régional. La recherche se décline au niveau national, et de plus en plus au niveau international avec des partenariats au niveau européen, méditerranéen, américain (Nord et Sud) ...

La recherche en logistique, SCM et transport est transversale, d'un point de vue géographique et fonctionnel. Elle couvre de nombreux domaines, comme l'illustre la figure 1.

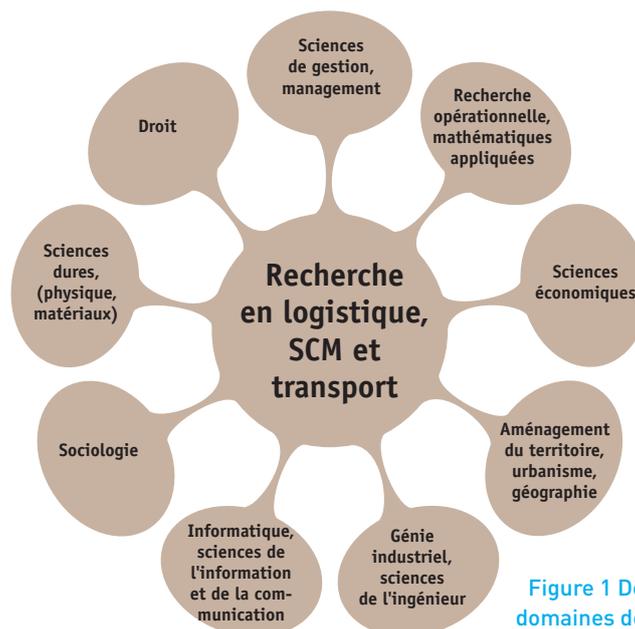


Figure 1 De nombreux domaines de recherche

## La recherche en Transport et logistique en PACA : une présence régionale affirmée, un champ d'action national et international (suite)

### ZOOM SUR LE CRET-LOG

Le CRET-LOG (Centre de Recherche sur le Transport et la LOGistique) est un laboratoire de recherche en Sciences de Gestion dont les recherches sont spécialisées. Le CRET-LOG travaille principalement dans le domaine de la Logistique et du Supply Chain Management (SCM), du Management des Canaux de Distribution et des Stratégies Inter-Organisationnelles. Il développe aussi un thème transversal aux trois principaux thèmes en lien avec le Développement Durable.

La recherche s'organise autour de six axes :

- Management logistique en milieu international ;
- Management de la firme, performances et création de valeur ;
- Stratégie des acteurs et « Supply Chain Management » ;
- Systèmes d'information et gestion des organisations ;
- Logistique, environnement et développement durable ;
- Socio-économie des transports et aménagement.

Le CRET-LOG est une Equipe d'Accueil (EA 4225 ; ex EA 881) de l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille). Compte-tenu de la spécialité de l'équipe et de sa notoriété en logistique, distribution et stratégies interorganisationnelles, elle associe des chercheurs et enseignants-chercheurs de deux UFR de l'Université de la Méditerranée (la Faculté de Sciences Economiques et de Gestion et l'IUT d'Aix), mais aussi d'autres universités (françaises et étrangères) et d'autres établissements (Ecole de commerce).

L'équipe compte 48 personnes en juin 2010

De nombreuses coopérations interdisciplinaires mobilisent des champs variés :

- L'implantation des plates-formes logistiques va mobiliser la logistique, l'aménagement du territoire et l'économie des transports.
- L'Eco-conception et le remanufacturing des produits vont mobiliser les sciences de gestion et le génie industriel.
- L'optimisation d'organisations logistiques (ex : portuaires) va mobiliser les Sciences de gestion, la recherche opérationnelle et les systèmes d'information

### Qui fait de la recherche logistique/SCM et transport en PACA ?

En Paca, les acteurs majeurs de la recherche en logistique, SCM et transport sont les laboratoires de recherche universitaires (Le CRET-LOG à l'Université de la méditerranée, en sciences de gestion, le CMDT à l'Université Paul Cézanne en droit des transports par exemple, d'autres laboratoires de recherche de ces universités poursuivent aussi des recherches en lien avec les systèmes d'information, l'aménagement du territoire ou l'économie et la sociologie du travail). Les écoles de management (EUROMED à Marseille, SKEMA à Nice) développent aussi des axes de recherche.

L'école des Mines de St Etienne, à travers sa représentation à Gardanne, est aussi impliquée dans des projets de recherche, notamment en logistique urbaine. Enfin l'INRETS de Salon développe des travaux en lien avec l'accidentologie.

Parmi les acteurs institutionnels majeurs de la recherche en transport et logistique, en partenariat avec l'ANR (Agence Nationale de la Recherche), on retrouve l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et le PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres).

Au sein du PREDIT, le groupe opérationnel— Logistique et transport de marchandises (GO 4) — pose le défi des transports de marchandises, à travers des appels à projet portant sur

- Les modes interurbains non routiers
- La qualité de service, le suivi des marchandises, la sûreté, l'optimisation de l'usage des infrastructures, l'efficacité des ruptures de charges dans le transport intermodal, les interfaces avec le maritime ou l'aérien, les innovations dans le transport routier.

En PACA, le CRET-LOG est leader sur certains projets répondant aux appels d'offre PREDIT et partenaire avec d'autres acteurs régionaux ou nationaux sur d'autres projets.

Le Predit est un programme de coordination des activités françaises de soutien à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres. Il couvre la période 2008-2012 et résulte d'un accord entre trois ministères (MEEDDTL, MinEIE, MESR) et trois agences (ANR, ADEME, OSEO).

L'objectif global est de préparer les technologies, les services et les politiques publiques des transports terrestres (routier, ferroviaire, fluvial et interfaces avec maritime et aérien), pour les marchandises comme pour les voyageurs, pour relever les défis de moyen et long termes, notamment au regard des enjeux du développement durable.



© Fotolia - Goodluz



### Quelques projets auxquels participent les chercheurs PACA

#### Projet VLD : Veille Logistique Durable

L'ADEME finance une recherche labellisée par le PREDIT 4 pour dresser un état des lieux des pratiques de « veille logistique durable » en France et surtout pour dégager des principes de veille logistique durable à l'échelle intra et inter-organisationnelle.

Cette recherche associe le CRET-LOG, le CERAG de Grenoble, JONCTION et le Cluster Paca Logistique est partenaire de ce projet VLD lancé début septembre 2010 pour deux ans. L'objectif de la recherche est d'étudier, concevoir et expérimenter sur le terrain, de nouveaux outils et dispositifs de VLD pour des entreprises désireuses de contribuer significativement à la réduction des émissions de GES tout en préservant la performance de leurs chaînes logistiques. Comment se pratique une telle veille ? Quelles en sont les spécificités ? Comment structurer et supporter la démarche de veille ? Des démarches inter-organisationnelles sont-elles possibles ? Telles sont les questions auxquelles cette recherche tentera d'apporter des réponses.



© Fotolia

#### Projet PLUME : Plateforme en centre-ville pour la Logistique Urbaine, étude sur la ville de Marseille.

Ce projet s'interroge sur le retour des plates-formes logistiques urbaines vers les centres villes. Il est porté par l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne, en partenariat avec le CRET-LOG, et financé par le MEEDDTL/DRI

Il vise en particulier à évaluer les systèmes de distribution urbaine à partir de ZLU (Zones Logistiques Urbaines) situées en centre-ville. Un premier objectif du projet est d'étudier avec des points de vue à la fois organisationnel, fonctionnel et quantitatif les atouts environnementaux (en particulier réduction d'émissions de gaz à effet de serre) et économiques de ces systèmes. Un deuxième objectif est de fournir des outils méthodologiques pour guider leur mise en place.

Le projet s'appuiera sur la ZLU SOGARIS d'ARENC et les activités de messagerie qui y sont hébergées, aussi bien pour définir les bases de l'étude que pour évaluer les résultats.

#### Projet PILU : Projets Immobiliers intégrant la Logistique Urbaine.

Ce projet s'intéresse à la logistique urbaine dont l'importance dans l'organisation et la performance de la ville n'est plus à démontrer. Il associe le CRET-LOG, JONCTION avec SOGARIS, porteur de projet. Il s'agit ici de construire un nouveau modèle économique immobilier afin de réduire les nuisances qui accompagnent les ruptures de charges pour rendre acceptable ce type d'équipement au cœur des zones denses, favoriser un usage mixte des lieux et s'assurer de l'intérêt de ces dispositifs pour l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par le fonctionnement de la ville.

### Bibliographie

- > *Faire de la recherche en logistique et distribution, collectif, coordonné par Nathalie Fabbe-Costes, Jacques Colin et Gilles Paché, éditions Vuibert, FNEGE, 2000*
- > *Les fondements transversaux et spécifiques de la recherche en logistique : une étude bibliométrique (1995/2004), collectif, 2006*

### EN SAVOIR PLUS SUR LA RECHERCHE EN TRANSPORT ET LOGISTIQUE

- > Le site du CRET-LOG :



- > Le site du PREDIT :





## Emplois, métiers et formations logistiques : Zoom sur les fonctions d'encadrement.

Par Stéphane SIRJEAN, Chercheur Associé au Centre de Recherches et d'Études sur le Transport et la Logistique (CRET-LOG)

### Une place non négligeable pour les fonctions d'encadrement :

Si les ouvriers et employés représentent 86 % des emplois de la logistique et du transport<sup>1</sup>, les emplois de cadres, professions intellectuelles supérieures et intermédiaires représentent, pour leur part 14 % des postes. Ces emplois se sont fortement développés ces dernières années, surtout dans le secteur de la logistique et requièrent, de plus en plus, des compétences élargies. À côté des compétences techniques, la part des compétences liées à la gestion (liée aux logiques de minimisation de coûts), aux systèmes d'information (place des EDI, WMS, TMS, ERP, voice ou light picking et autres acronymes plus ou moins rébarbatifs mais oh combien nécessaires), au management des hommes (réglementation de plus en plus contraignante, coût de la ressource humaine et souci d'optimisation de la ressource).

De nombreuses formations ont vu le jour ces quinze dernières années et ont complété l'appareil de formation de niveau V, VI et III, qui s'est lui-même enrichi en contenus de plus en plus techniques et pointus<sup>2</sup>.

#### Les formations de niveau II

Intitulé du diplôme	Nom de l'établissement	Domaine
Diplôme de la Fédération Européenne des Ecoles	SOFORMA	DEESTRAL (Diplôme européen études supérieures en Transport et Logistique)
Diplôme homologué de niveau II	AFT-IFTIM	Responsable Production Transport et logistique
Diplôme homologué de niveau II	AFT-IFTIM	Responsable logistique (CERELOG)
Diplôme homologué de niveau II	Université de la Méditerranée - Aix-Marseille 2	GOL (Gestion des opérations logistiques)
Licence professionnelle	Université de la Méditerranée - Aix-Marseille 2	Logistique Organisation et Gestion des achats
Licence professionnelle	Université Paul Cézanne - Aix-Marseille 3 et GPMM	Management et droit du transport maritime

### Des métiers qui couvrent des champs fonctionnels aussi bien qu'opérationnels

La nomenclature ROME<sup>3</sup> intègre maintenant toute la palette des métiers logistiques, qu'ils soient fonctionnels (Supply Chain Manager ; consultant en logistique, responsable méthodes par exemple) ou en lien direct avec les opérations logistiques (Directeur ou responsable de site ou d'exploitation, dispatcheurs, responsables d'agence et bien d'autres métiers)<sup>4</sup>.

- Conception et organisation de la chaîne logistique
- Direction de site logistique
- Direction d'exploitation des transports routiers de marchandises
- Direction d'exploitation des transports routiers de personnes
- Intervention technique d'exploitation logistique
- Intervention technique d'exploitation des transports routiers de marchandises
- Intervention technique d'exploitation des transports routiers de personnes

### Un appareil de formation diversifié

Les formations dispensées sur la filière logistique et Transport sont nombreuses en PACA. Elles se répartissent entre la formation initiale et la formation continue, de plus en plus de formations sont accessibles aux cadres du secteur public ou privé, dans le cadre de la VAE (Validation des Acquis de l'Expérience). De même de plus en plus de formations, y compris de niveau supérieur, proposent des cursus en alternance<sup>5</sup>.

Les formations de niveau III (BAC + 2) en région se répartissent entre les BTS Transport ou logistique en lycées ou instituts et écoles (Formava, ISSEC, Ecole pratique du commerce, l'ISTELI - AFT-IFTIM), le DUT Gestion Logistique et transport de l'Université de la Méditerranée et l'IFEP (Institut de Formation et d'Echanges Portuaires).

Les formations de niveau II et I (Bac + 3, 4 et 5) sont principalement dispensées par les universités (Université de la Méditerranée, université Paul Cézanne), l'AFT-IFTIM, et les écoles de commerce -EUROMED, ISEMA (Institut supérieur européen de Management agroalimentaire), SKEMA business School (Nice).

<sup>1</sup> Cf. Journal des transports n° 71

<sup>2</sup> Cf. Journal des transports n° 60

<sup>3</sup> Répertoire Opérationnel des Métiers et de l'Emploi

<sup>4</sup> A consulter sur le site de pôle emploi <http://www.pole-emploi.fr/candidat/les-fiches-metiers>

<sup>5</sup> Voir aussi le Journal des transports, n° 69.



## POUR MÉMOIRE

- Niveau 1 : Bac+5 et au delà
- Niveau 2 : Bac+3/4
- Niveau 3 : Bac+2
- Niveau 4 : Bac
- Niveau 5 : CAP / BEP

### Les licences professionnelles

Les licences professionnelles permettent une spécialisation à des étudiants de différentes provenances en produisant des futurs « cadres moyens », pour les PME notamment. Cette spécialisation se double d'une longue période de stage en entreprise (4 à 6 mois), qui la différencie des licences universitaires « classiques ».

### Les formations de niveau I

Les masters 2 (anciens DESS et DEA) s'inscrivent dans le format de diplômes européen (3 – Licence, 5 – masters, 8 – Doctorat). Ils permettent d'acquérir une spécialité, soit à visée professionnelle, soit à visée de recherche.

### Perspectives d'évolution.

Les transports et la logistique font partie des métiers qui offrent des perspectives de croissance très intéressantes. Les estimations de croissance entre 2005 et 2015<sup>7</sup> prévoient une augmentation globale de 64 % des effectifs, toutes catégories confondues.

À l'échelle de PACA, cela représente, à l'horizon 2015, près de 22 000 emplois, uniquement sur les fonctions d'encadrement intermédiaire et supérieur<sup>8</sup>. Les formations de niveau I, 2 et 3 sont donc amenées à se développer, en même temps que se développent les activités liées au transport et à la logistique.

<sup>6</sup> Grand Port Maritime de Marseille

<sup>7</sup> Les Métiers en 2015, Rapport du groupe "Prospective des métiers", DARES, Centre d'Analyse Stratégique, consultable sur le web : [http://www.strategie.gouv.fr/IMG/pdf/rapport\\_metiers\\_2015.pdf](http://www.strategie.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_metiers_2015.pdf)

<sup>8</sup> Extrapolation des tendances DARES sur les chiffres issus de l'analyse des emplois logistiques, cf. Journal des Transports n° 71.

## ZOOM SUR

### La licence professionnelle Management et droit du transport maritime

La licence professionnelle Management et Droit du Transport maritime associe le CMDT (Centre de Droit maritime et du transport) et le Grand Port Maritime de Marseille. Dispensée dans les locaux de l'IFEP (Institut de formation et d'échanges portuaires), elle a pour objectif de former des agents d'exploitation et des cadres moyens pour l'ensemble des métiers du maritime, de la logistique et du portuaire.

### La licence professionnelle Management logistique Opérationnel

La Licence Professionnelle « Management Logistique Opérationnel » a pour objectif de former de futurs agents de maîtrise spécialisés dans la conduite des activités logistiques réalisées par les prestataires de services, les distributeurs ou les industriels. Elle s'insère dans une filière de formation spécialisée qui, sous l'égide du CRET-LOG (laboratoire de recherche en gestion spécialisée en logistique et supply chain management), va du Bac +2 (DUT Gestion Logistique et Transport) au Doctorat en sciences de gestion en passant par le DU « Gestion des Opérations Logistiques » et les Masters « Management Logistique en Milieu International » et « Management de la Logistique de Soutien ».

### Les formations de niveau II

Intitulé du diplôme	Nom de l'établissement	Domaine
Master 1	Université de la Méditerranée Aix-Marseille 2	Management logistique et stratégie (CRET-LOG – Centre de recherche sur le Transport et la LOGistique)
Master 2 (orientation recherche)	Université de la Méditerranée Aix-Marseille 2	CRET-LOG - Centre de Recherche sur le Transport et la LOGistique
Master 2 (orientation professionnelle)	Université de la Méditerranée Aix-Marseille 2	4 spécialités (CRET-LOG – Centre de recherche sur le Transport et la LOGistique) - Contrôle Audit Conseil - Distribution et achats - Logistique de soutien - Logistique en milieu international
Master 2 (orientation professionnelle)	Université Paul Cézanne – Aix-Marseille 3	Plusieurs spécialités (CMDT - Centre de droit maritime et des transports). - Droit maritime et des transports - Droit du transport terrestre - Transports aériens (IFURTA)
Master of Arts	Chambre de Commerce et d'Industrie d'Avignon Vaucluse	Distribution agroalimentaire (ISEMA)
Mastère en Sciences (MSc)	Euromed Marseille - Ecole de Management	Management maritime, international et logistique
Mastère en Sciences (MSc)	SKEMA (Nice)	Logistics and Supply Chain Management (SKEMA, école de Management)

## Emplois, métiers et formations logistiques : Zoom sur les fonctions d'encadrement (suite)



### Bibliographie

- > AFT-IFTIM : Synthèse emploi formation dans la branche transports 2009, OPTL<sup>9</sup>, PACA
- > AFT-IFTIM 17<sup>ème</sup> enquête annuelle sur les besoins en emplois et en formations dans la logistique

### EN SAVOIR PLUS SUR LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

- > La convention collective :

 [www.legifrance.com](http://www.legifrance.com)

- > Le site de l'aft-iftim :

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

- > Le site de pôle emploi :

 [www.pole-emploi.fr](http://www.pole-emploi.fr)

- > Le site de l'APEC  
(Fiches métiers des cadres et maîtrises) :

 [www.apec.fr](http://www.apec.fr)

<sup>9</sup> Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (O.P.T.L.).

### ZOOM SUR

#### Le Master 2, M2R, Logistique et Stratégie (CRET-LOG, Université de la Méditerranée).

Le Master niveau 2 Spécialité Recherche privilégie les approches processuelles et innovantes du management, notamment les dimensions inter-organisationnelles en relation avec l'ensemble des spécialités des Sciences de Gestion

La spécialité Recherche aborde plus particulièrement les problématiques liées à la gestion des flux et par les flux dans un souci d'optimisation globale des processus inter-fonctionnels. Le Master Recherche accueille de nombreux étudiants étrangers. 50 % des étudiants poursuivent en thèse.



© Fotolia - Endostock



© Photo ORT PACA

Par Jean-Marc AMBIELE,  
Statisticien INSEE/ORT/DREAL PACA

Bilan  
2010,



l'année de convalescence ?

En 2010, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le marché de l'emploi s'améliore dans les transports. L'activité régionale du secteur est globalement en hausse par rapport à l'année précédente. Peu ou prou, les échanges de marchandises se développent sur route, fleuve, mer et dans les airs. Les passagers empruntent davantage le bateau et un peu moins l'avion<sup>1</sup>.

En 2010, le marché du travail s'améliore lentement dans les transports. Compensant partiellement la baisse d'effectifs de l'année précédente, le niveau de l'emploi salarié progresse doucement (+ 0,8 %) entre les troisième trimestres 2009 et 2010 et, sur le marché de l'emploi, le nombre cumulé d'offres d'emploi<sup>2</sup> augmente de façon plus soutenue (+ 23,3 %) que celui des demandes (+ 8,6 %).

Les offres d'emploi progressent dans le transport routier de fret - interurbain (+ 80,9 %) et de proximité (+ 43,7 %) - et les services auxiliaires de transport (+ 85,7 %), qu'ils soient terrestres, par eau ou aériens. Mais, certaines branches recrutent moins que l'année passée, à l'image, par exemple, de la messagerie (- 22 % en un an), la location de camions avec chauffeur et certains transports routiers de voyageurs. En outre, l'amélioration du marché du travail est freinée par l'accroissement des demandeurs d'emploi<sup>3</sup>. Le rythme de hausse des demandeurs d'emploi travaillant dans les transports avant leur inscription à Pôle Emploi est particulièrement élevé dans les transports terrestres (+ 17,5 %) et par eau (+ 10,4 %) ; dans le secteur aérien, il est significatif (+ 5,9 %) mais très inférieur à celui de l'an passé (+ 46,4 %) ; et dans le secteur de l'entreposage et des services auxiliaires du transport, il décroît (+ 1,6 %).

La démographie des entreprises de transports est très active (Cf. Graphique 1). Le nombre de créations d'entreprises s'accroît de 5,1 % par an, toujours dopé par le succès du récent statut d'auto-entrepreneur qui représente, en 2010, 42 % des créations régionales du secteur. Cependant, ce constat est affecté par le rythme très décéléré des créations à partir du second semestre 2010 et par celui des défaillances d'entreprises, supérieur de 16 %, en glissement annuel, à la moyenne des cinq dernières années. Rappelons également qu'une immatriculation sous nouveau statut n'équivaut pas à une activité puisque la moitié environ de ces entreprises restent inactives, l'année de leur inscription. L'investissement dans le secteur routier, mesuré ici par l'évolution conjointe des immatriculations de véhicules industriels neufs à moteur et de véhicules utilitaires légers neufs, s'accroît de 7,4 % en un an, en raison surtout du dynamisme des ventes de véhicules légers, pas très représentatifs cependant du secteur traditionnel des transports.

Transport routier de marchandises : à la croisée des chemins

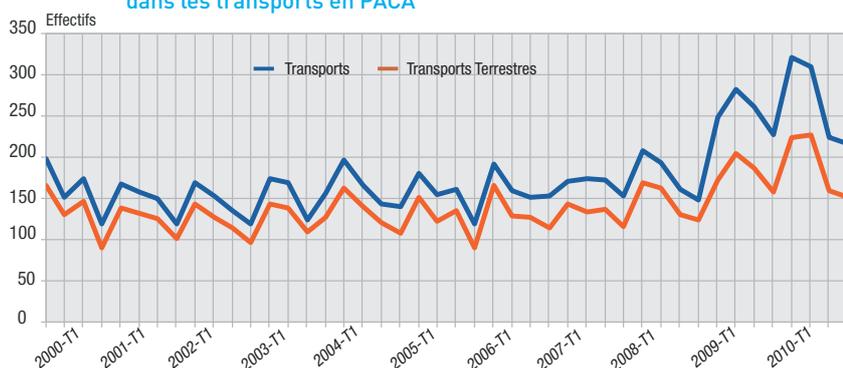
L'activité de transport routier de marchandises se stabilise au cours des trois premiers trimestres de 2010,

stoppant la baisse quasi continue des cinq dernières années (Cf. Graphique 2). Néanmoins, en glissement annuel, le nombre de tonnes-kilomètres parcourues diminue de 3,3 % par rapport à l'année précédente, à cause de la baisse sensible des volumes de marchandises entrant ou sortant du territoire régional (-6 %). Cependant, les volumes globaux d'échanges générés par la région PACA progressent légèrement (+ 0,2 %) avec l'essor des flux internes (+2 %).

Une nouvelle fois, l'activité pour compte d'autrui est, en glissement annuel, la plus touchée (-5,6 %, en tonnes-km), handicapée par la sévère réduction des volumes inter-régionaux (-9,6 %).

Ainsi, les indices d'activité de l'année 2010, quoique encourageants, apparaissent limités et peuvent être diversement interprétés ; soit comme un simple pallier de décélération - à l'instar de l'année 2006 -, soit comme l'amorce d'une reprise prochaine. Au final, le constat, alarmant, est celui d'une chute de 16 %, en glissement annuel, du nombre de tonnes-kilomètres générées par la région PACA entre le seuil de l'année 2008 - début de la crise - et le troisième trimestre 2010, dernier connu. La contraction des volumes extérieurs (-21 %), plus que le resserrement de l'hinterland, provoque, là aussi, l'essentiel de la chute des échanges inter-régionaux (-25,9 %), peu modulée par la résistance relative des flux internes (-0,2 %, en tonne-kilomètre).

Graphique 1 : Evolution trimestrielle des créations d'entreprises dans les transports en PACA



Source : Insee - Répertoire Sirene

1 Faute de données disponibles, ce bilan n'évoque ni le ferroviaire, ni le transport routier de voyageurs.  
2 Source DIRECCTE PACA - UC  
3 Demandes de personnes sans emploi (catégorie A) ou exerçant une activité réduite courte, d'au plus 78 heures au cours du mois (catégorie B), ou une activité réduite longue, de plus de 78 heures au cours du mois (catégorie C).  
4 Mer et fleuve  
5 Source : MEDDTL - SOeS / Fichier central des automobiles.  
6 Véhicules Inférieurs ou égaux à 5 tonnes de poids total en charge

## 2010, l'année de convalescence ? (suite)

Graphique 2 : Evolution trimestrielle de l'activité du transport routier de marchandises généré par la région PACA

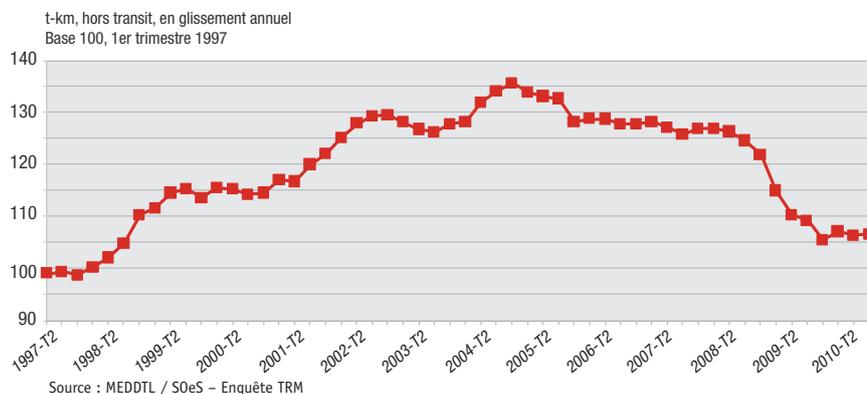


Tableau 1 : trafic de marchandises des ports de la région PACA en 2010.

Unité : Million de tonnes

	2009	2010	Evol. 10/09	Evol. annuelle moyenne 2010/2005 ( % )
<b>Grand port maritime de Marseille</b>	83,2	86,0	3,4 %	-2,9 %
<b>Marchandises diverses</b>	14,5	15,8	8,9 %	0,5 %
dont conteneurs	8,7	9,3	7,1 %	1,3 %
Vrac solide	8,5	11,8	39,6 %	-6,2 %
Vrac liquide	3,1	3,2	2,1 %	0,6 %
Hydrocarbures	57,1	55,2	-3,3 %	-3,1 %
<b>Nice</b>	0,3	nc	nc	nc
<b>Toulon</b>	1,0	1,5	43,5 %	-0,3 %
<b>Total des ports</b>	84,5	87,5	3,5 %	-2,9 %

Source : GPMM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

## Le transport maritime de marchandises redresse la barre

Avec un volume proche de 88 millions de tonnes<sup>7</sup>, le niveau conjoint de trafic des ports de Marseille (86 M.t) et Toulon (1,5 M.t) avoisine celui des premières années 1990 (Cf. tableau 1). Certes, la croissance est de retour en 2010 (+ 3,9 %, sans le port de Nice) mais elle n'occulte pas la chute d'activité de 2009 (-13,6 %). Seul, le bilan du port de Toulon, avec un accroissement annuel de 43,5 %, semble prometteur mais la référence à 2009, année de moindre activité, est trompeuse : rapportée à 2008, l'évolution est minorée à 5,8 %. Néanmoins, l'ouverture, en 2010, d'une desserte de remorques, par rouliers, entre Toulon et le port turc de Terkidag compense-t-elle l'abandon, en 2009, de la liaison maritime avec le port de Civitavecchia, près de Rome.

Le Grand Port Maritime de Marseille, sur fond de difficultés économiques, de grèves et de conflits sociaux, traite

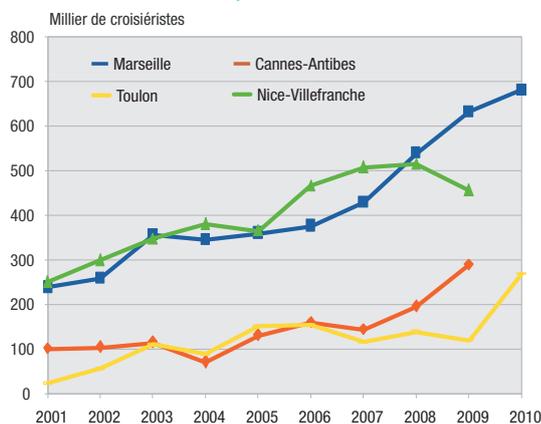
86 millions de tonnes de marchandises. Le bassin de Marseille manipule 7,2 M.t (+16 %), très majoritairement des marchandises diverses et celui de Fos 78,8 M.t (+2 %). Le résultat global, en hausse annuelle de 3,4 %, repose sur l'accroissement des échanges de vrac solides et de marchandises diverses. La progression du transport de marchandises diverses s'appuie sur les développements des échanges conteneurisés (+7,1%) et des transports rouliers (+7 %), avec la Tunisie notamment. La croissance des vrac solides est liée à celle des vrac sidérurgiques (+62 %), en dépit de l'arrêt momentané des hauts-fourneaux d'Arcelor, pour cause de maintenance. Le trafic des céréales est stable mais devrait croître à l'avenir avec l'ouverture du nouveau silo multimodal. La croissance des vrac liquides (+2,1 %),

quoique ralenti par des annulations d'escales, imputables aux grèves, suit la reprise de l'activité chimique et industrielle. En revanche, le ralentissement d'activité des raffineries et le blocage des terminaux entraînent la baisse des importations d'hydrocarbures (-3,1 %). En 2010, le port de Marseille rétrograde d'une place dans la hiérarchie européenne, au profit d'Amsterdam ; second port d'Europe, au début des années 1990, il est maintenant au cinquième rang.

## Transport maritime de voyageurs : redistribution des cartes

En raison des bons résultats du port de Toulon, le trafic maritime régional de passagers est en hausse (+ 10,5%) (Cf. Graphique 3). Ce bassin profite de la forte popularité de ses dessertes corses (+ 22,6 %) pour galvaniser l'ensemble de sa fréquentation (+ 31,1 %). Pour la raison inverse (-10,5 % de passagers sur les lignes corses), le Grand Port Maritime de Marseille accuse un recul total d'affluence de 2,1 % par rapport à 2009. En raison de sa croissance forte et régulière, la destination Corse devient un fort enjeu des lignes régulières dont le marché attire aussi les compagnies aériennes low cost.

Graphique 3 : Trafic de croisiéristes dans les ports de PACA



Celles-ci, avec 3 700 000 passagers transportés en 2010, augmentent de 30 % leur desserte de l'île par rapport à 2009. Conjointement, Toulon, par mer, accueille 1,4 million de passagers, alors que le Grand port maritime de Marseille, avec moins de 800 000 voyageurs, fait moins bien qu'en 2006, dernière année d'exercice de son leadership sur la ligne corse. Entre ces deux ports, l'évolution diverge aussi sur le trafic international, qui se maintient à Marseille (+ 0,4 %) et baisse à Toulon (- 21,9 %). En revanche, le nombre de croisiéristes prospère sans exclusive : Marseille (+ 7,8 %), premier port de croisière français, profite de l'accroissement des offres en tête de ligne et Toulon (+ 124,2 %) tire avantage d'une dizaine d'escales détournées de la cité phocéenne pour raisons de grèves et mauvaise météorologie.

**Transport aérien de voyageurs : contre vents et crise**

En 2010, à rebours de la hausse<sup>8</sup> du trafic aérien national (+1,3 %), la fréquentation des aéroports régionaux baisse de 0,4 % [Cf. tableau 2], en raison de la moindre fréquentation des aéroports de Nice et Toulon.

L'aéroport de Nice (- 2,3 % de voyageurs en un an) aurait plus souffert de la crise économique sévissant en Irlande et Grande-Bretagne - secoué par la destination de la plate-forme - que des aléas conjoints du volcan islandais, des grèves et de la mauvaise météorologie. Le nombre de passagers diminue de 18,4 % sur la ligne de Londres et de 24,9 % sur celle de Dublin. Toutefois, soutenu par le trafic sur le Moyen-Orient et l'Asie, son activité fléchit moins à l'international (-1,9 %) qu'au national (-2,8 %) avec des lignes intérieures plus délaissées sur la Provence (-3,1 %) que sur Paris (-2,7 %).

À Toulon, la baisse de l'offre de vols sur la capitale et la non-reconduction de certaines lignes saisonnière (Ajaccio, Tunis, Stockholm...), provoque la chute du nombre de voyageurs de 12,8 %.

En revanche, le trafic de l'aéroport d'Avignon se maintient et celui de Marseille continue de croître (+ 3,2 %). La forte poussée de ce dernier à l'international (+ 6,7 %) est peu entravée par la réduction des vols nationaux (1,1 %), victimes, entre autres, de l'indéflectible concurrence du TGV (- 4,8 % de passagers avec Paris). Le transport à bas coût, y compris cette année le pas (- 4,3 %), tout comme à Nice (-6,2%). En 2010, la part de marché du low cost est de 23 % à Marseille et près de 31 % à Nice, premier aéroport de province dans cette catégorie.

**Fret aérien : concorde régionale**

Bonne année 2010 pour le trafic aérien de fret régional. Les quelque 76 800 tonnes de marchandises aéroportées traduisent, pour Marseille et Nice, une hausse moyenne conjointe de 14,6 %.

À Nice, le fret aérien gagne 34,6 % en un an, grâce à l'accroissement de l'offre de longs courriers, notamment pour Dubaï et New-York. Dubaï qui est relié quotidiennement à l'aéroport de Nice, échange avec celui-ci plus de 8 000 tonnes de marchandises par an. New York, rattaché, cinq jours sur sept, à la Côte d'Azur, reçoit de celle-ci ou y expédie quelque 1 000 tonnes de cargaison par an. L'aéroport de Marseille où frets express et supplémentaire augmentent tous deux (+7 %), devient le premier aéroport de marchandises de province, devant Toulouse.

Par contre, mauvaise année 2010 pour le fret postal qui, avec 10 100 tonnes transportées, décline à la fois à Marseille et Nice (- 15,6 % par rapport à 2009).

**Les ressources du fleuve**

En 2010, le bassin Rhône-Saône bénéficie de la croissance élevée du trafic fluvial français (+ 8,6 % de tonnes-kilomètres en un an), portée par la hausse des échanges extérieurs (+ 15,3 %). Fort de ces 6,1 millions de tonnes transportées, ce bassin réalise 1,5 milliard de tonnes-kilomètres et une croissance annuelle de 13,3 %. Son développement repose sur les produits pétroliers (+ 27,4 %), les matériaux de construction, filière emblématique du transport fluvial (+ 29 %), et l'acheminement de conteneurs depuis et vers le Grand Port Maritime de Marseille (+ 18 %). Le port d'Arles participe à cet essor (+ 6,8 % des volumes).

*Rédaction terminée le 22 mars 2011.  
Bilan rédigé d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'aviation Civile du Sud-Est), du Commissariat général au développement durable (Service de l'observation et des statistiques), du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de la DIRECCTE PACA - UC.*

Tableau 2 : Trafic des passagers des principaux aéroports de PACA en 2010

	2010	Evol. 10/09 en %	Evol. annuelle moyenne 2010/2005 (%)
<b>Total aéroports PACA</b>	17 685 522	-0,4%	1,7%
<b>dont :</b>			
<b>Nice-Côte d'Azur</b>	9 603 014	-2,3%	-0,3%
dont low-cost	2 939 129	-6,2%	-2,3%
Passagers locaux	9 587 928	-2,3%	-0,3%
Internationaux	5 667 962	-1,9%	0,7%
Nationaux	3 919 966	-2,8%	-1,7%
dont Nice-Paris	2 889 286	-2,7%	-1,3%
Transit	15 086	-12,3%	1,8%
<b>Marseille-Provence</b>	7 522 167	3,2%	5,1%
dont low-cost	1 737 772	-4,3%	51,2%
Passagers locaux	7 337 897	2,8%	5,2%
Internationaux	3 827 086	6,7%	8,9%
Nationaux	3 510 811	-1,1%	1,8%
dont Marseille-Paris	1 559 314	-4,8%	-4,0%
Transit	184 270	18,8%	3,0%
<b>Toulon-Hyères</b>	502 974	-12,8%	-1,3%
dont low-cost	103 178	-26,7%	19,5%
<b>Avignon-Caumont</b>	39 521	0,0%	-12,3%
dont low-cost	24 981	-7,9%	///

Source : DAC - SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice Côte-d'Azur, l'Union des Aéroports Français

<sup>7</sup> Au moment de la rédaction, les résultats des ports de Nice-Villefranche et Cannes-Antibes ne sont pas connus.

<sup>8</sup> Selon l'Union des aéroports français.

## Entretien

Avec Dominique Meyer,  
Adjoint au Maire  
et Alain Girodon, Directeur



### LINEA, le réseau de transports urbains de la ville de Gap

Linéa est une régie à simple autonomie financière, c'est-à-dire un service municipal, créée en 1978. Elle compte aujourd'hui 9 lignes urbaines auxquelles s'ajoutent 15 services affrétés à des compagnies privées qui assurent un complément de services pour les scolaires aux heures de pointe. 9 services de Transport A la Demande fonctionnant sur réservation téléphonique ont également été mis en place.

*Quels sont les enjeux de l'intercommunalité par rapport à Gap ?*

Actuellement le périmètre de transport urbain (PTU) est strictement limité à la commune de Gap, qui ne fait partie d'aucune structure intercommunale, alors que toutes les communes limitrophes sont incluses dans des communautés de communes.

Aujourd'hui, la création d'une communauté d'agglomération n'est possible que pour des agglomérations d'au moins 50 000 habitants, dont au moins 15 000 dans la ville centre. Vu le faible poids démographique des communes voisines de Gap, il serait donc nécessaire qu'un grand nombre acceptent d'intégrer une telle structure. En revanche cela devrait devenir plus facile avec la réforme territoriale qui prévoit d'abaisser le seuil à 30 000 habitants.

Il n'est pas inutile de rappeler que les transports urbains sont une des compétences obligatoires des communautés d'agglomérations.

Par ailleurs, il y aurait un grand intérêt à réfléchir à une solution du type syndicat mixte pour une meilleure coordination entre les AOT.

*Comment se traduit la prise en compte des transports dans le Scot et où en est-on du PDU ?*

Les déplacements sont un des thèmes prioritaires du Scot de l'aire gapençaise et ont fait l'objet d'un des "chantiers" mis en place pour enrichir les réflexions sur le Scot (voir encadré).

Bien qu'elle n'atteigne pas le seuil de population qui rend cette démarche obligatoire, la ville de Gap a élaboré un plan de déplacements urbains (PDU) "volontaire" qui a été approuvé en 2007 après enquête publique. Il comprend 45 actions destinées notamment à développer l'usage des transports collectifs et des modes doux, à améliorer le fonctionnement de la voirie et à optimiser le stationnement. Le PDU est actuellement en cours d'évaluation.

*Quelles sont les principales mesures issues du PDU ?*

Une navette de centre ville, appelée "Centro", a été mise en place. Elle comporte des arrêts fixes ou à la demande et fonctionne avec une fréquence d'une douzaine de minutes.

Le PDU a également prévu la mise en place d'un Plan de Déplacements Inter Administrations (PDIA), actuellement en cours d'élaboration. Il concernera 2 400 personnes, sur un total de 8 000 emplois situés dans le centre ville (voir encadré).

#### LE SCOT DE L'AIRE GAPENÇAISE

Dans le cadre de la préparation du Scot, le chantier "Déplacements et mobilité" a permis, après 5 réunions entre techniciens et élus, de faire apparaître les principaux éléments de diagnostic et les enjeux majeurs. Quatre livrets ont été produits : déplacements - environnement, déplacements - urbanisme, déplacements - tourisme, déplacements - économie.

Les idées force qui se sont dégagées au terme des travaux du groupe de travail sont :

- une forte demande de coordination et de concertation ;
- la priorité à l'amélioration de l'existant ;
- la nécessité d'améliorer l'information et la sensibilisation des acteurs du territoire ;
- la nécessité de travailler de manière conjointe sur les déplacements et sur l'aménagement.



© Linéa



© Linéa



Un site de covoiturage, Gap - Hautes Alpes, a également été mis en place, à l'image de celui créé à Aix-en-Provence par l'automobile club.

#### *Quel bilan faites-vous de la gratuité des transports urbains ?*

La gratuité des bus urbains est antérieure au PDU puisqu'elle a été instaurée en novembre 2005. Fruit d'une volonté politique, la gratuité n'est pas sans poser de problèmes. Elle a généré une forte demande supplémentaire alors même que le coût du système de transports collectifs augmentait sensiblement, non pas tant du fait de la gratuité elle-même (la billetterie ne couvrait que 5 % des coûts) que du passage à un nouveau régime de TVA beaucoup plus coûteux pour la collectivité.

Par ailleurs les recettes du versement transport, instauré en 2004, sont modestes du fait que peu d'entreprises dépassent le seuil des salariés. Il représente cependant 2/3 des recettes de la régie.

#### *Où en est le projet de pôle d'échange ?*

Le projet de pôle d'échange situé à proximité immédiate de la gare SNCF s'intègre dans une importante opération d'urbanisme. Il est essentiellement destiné à des correspondances trains / cars interurbains, notamment aux touristes qui se rendent dans les stations. Même si les services de transports urbains sont concernés par ce pôle d'échange, la ville de Gap est réticente à se positionner en maître d'ouvrage sur un projet qui a essentiellement une vocation interurbaine.

Dans l'immédiat, le projet est assez avancé mais la question de son financement n'est pas résolue.

#### *Et quels enjeux pour l'avenir ?*

Ce serait un enjeu important pour Gap de se positionner plus nettement sur des fonctions touristiques, par exemple en mettant en place des navettes vers des sites touristiques à forte fréquentation comme le plateau Bayard, l'aérodrome de Gap - Tallard ou Notre-Dame du Laus.



© Linéa

### **LE PLAN DE DÉPLACEMENTS INTER-ADMINISTRATIONS DE GAP**

Le PDIA concerne les agents de la ville de Gap, du Conseil Général, du centre hospitalier et des services de l'État. Son premier but est de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements domicile - travail (sa part est actuellement de 69% pour les salariés résidant à Gap et de 86% pour les autres). Le PDIA s'organise en 6 domaines, dont les principaux sont :

- animation communication, avec notamment la création d'un guide de la mobilité ;
- actions sur les transports collectifs afin d'en améliorer les performances en augmentant les fréquences et complétant le réseau (liaison express) ;
- développement des modes doux (aménagement cyclables, vélos de service) ;
- développement du covoiturage (extension du site de covoiturage de la ville, aménagement d'aires spécifiques).

**En savoir plus :  
site de la ville de Gap**



[www.ville-gap.fr](http://www.ville-gap.fr)



## brèves...

Le 2<sup>ème</sup> appel à projet Transports Collectifs en Site Propre

Ce 2<sup>ème</sup> appel à projet a été un succès en PACA puisque 13 projets, proposés par 8 autorités organisatrices, ont été retenus.

Ces opérations, dont les travaux doivent débuter entre 2011 et la fin 2013, sont les suivantes :

- Communauté du grand Avignon (COGA) : 2 lignes de tramway (subvention État : 29,85 M€)
- Syndicat mixte des transports de l'Est de l'Étang de Berre (SMITEEB) : 1 ligne de BHNS (subvention État : 1,82 M€)
- Communauté du pays d'Aix (CAPA) : 2 lignes de BHNS (subvention État : 6,34 M€)
- Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole (MPM) : 3 BHNS et un pôle d'échange (subvention État : 4,53 M€)
- Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE) : tramway (subvention État : 13,76 M€)
- Toulon-Provence-Métropole (TPM) : développement du réseau de transport urbain maritime (subvention État : 0,93 M€)
- Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes, le Cannet, Mandelieu (SITP) : ligne 2 du réseau BHNS et un pôle d'échange (subvention État : 5,36 M€)



© Photo Approche

## carnet...

## Assemblée Générale ordinaire du 18 février 2011

Au cours de cette Assemblée Générale, les membres de l'ORT ont procédé statutairement à l'élection du Bureau et de son Président :

Président	M. Jean-Louis AMATO	
1 <sup>er</sup> Vice-Président	M. Dominique ESTEVE	Président CCIR PACA
2 <sup>ème</sup> Vice-Président	M. Philippe FOURNIER	Représentant L'UNOSTRA
Trésorier	M. Alain REYNAUD	Président FNTV PACA
Secrétaire	M <sup>me</sup> Dominique ROVETTA	SNCF

## Arrivée :

Nous souhaitons la bienvenue à M<sup>me</sup> Dominique ROVETTA, chargée de projet à la Direction aux Affaires Territoriales de la Direction Régionale de la SNCF PACA, désignée par sa Direction Régionale pour succéder à Jean-Paul DUCOURTIOUX, comme secrétaire de l'ORT.

## Départs :

Nous souhaitons une bonne retraite à Jean-Paul DALLAPORTA, Ingénieur Général de l'Équipement. En 1995, alors qu'il était Directeur Régional Adjoint de l'Équipement, il a impulsé les réflexions qui ont permis de créer l'ORT PACA sous la forme que nous lui connaissons. Son ouverture d'esprit a ainsi ancré et développé de façon durable le principe de la liberté d'expression qui anime nos réunions d'échanges et de débats. Nous lui exprimons donc ici notre gratitude en nous souvenant aussi de son grand sens de l'humour...

« Quand on aime il faut partir » écrit le poète préféré de Michel FABIANI. Ce n'était pas une raison pour le suivre à la lettre ! C'est pourtant bien ce qu'il fait en s'éclipsant vers une retraite que nous lui souhaitons abondante de toutes les lectures auxquelles il va enfin se livrer sans modération !



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

16 rue Antoine-Zattara  
13332 Marseille Cedex 3  
Tél. 04 86 94 68 46/04 86 94 68 47/  
04 86 94 68 45

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)



par Pure Impression (34.130 Mauguio)



Imprimé sur papier 100% recyclé

