



Bibliographie

Choix d'ouvrages ou d'études sur les transports parus en 2001-2002.

Marchandises :

- > O.C.D.E. : Transport intermodal de marchandises - A/ Aspects institutionnels, 2001 ; B/ une évaluation comparative, 2002.
- > DRE Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées - DATAR : Atlas Transpyrénéen des transports – édition 2002, Toulouse, DRE 2002.
- > DRE PACA, CETE Méditerranée : Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud, Marseille, DRE/SIT, 2002.
- > M.E.T.L.T.M. : JONCTION - D. Boudouin, C. Morel : Logistique urbaine. L'optimisation de la circulation des biens et services en ville. Programme national "Marchandises en ville". Paris, la Documentation Française, 2002.
- > INRETS : Développement des nouvelles technologies. Quelles conséquences pour le marché des transports de marchandises - Arcueil, 2002.
- > Union Internationale des Sociétés de Transport combiné rail-route, Union Européenne : Promotion du transport combiné international de matières dangereuses. Bruxelles UIRR. (p.m.1999)
- > ORT PACA : Forum sur les retombées économiques de l'activité portuaire. Marseille, 26 octobre 2001 - Actes du Forum - ORT - 2001.
- > ORT PACA : Annuaire économique et statistique des transports en PACA. ed 2001.

Voyageurs :

- > Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, M.T.L.T.M. : Les transports et la ville : réseaux de transports et urbanisation. Paris, ENPC.
- > DRE PACA : Desserte de l'aéroport Marseille-Provence, Marseille, DRE/SIT 2002.
- > DRE PACA : Desserte voyageurs de l'aéroport de Toulon-Hyères, Marseille, DRE/SIT, 2001.

Social :

- > DRE PACA - JONCTION : Problèmes de recrutement des conducteurs routiers de marchandises en PACA - Analyse des besoins et représentation des acteurs. Marseille, DRE/Eco, 2001.

Formation :

- > AFT/IFTIM : Guide de capacité professionnelle : Organisateur, commissionnaire de transport, ed 2002. Paris, Celse, 2002.

Aménagement :

- > DRE PACA - CETE Méditerranée : Accessibilité des Alpes-du-Sud, Marseille, DRE/SIT, 2001.



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**
 37, Bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 53 06
 site : www.paca.equipement.gouv.fr
 Directeur de la publication : **Gilles Menotti**, président de l'ORT
 Conception et réalisation : Approche 04 91 81 72 72

Le journal des transports

Décembre 2002



Sommaire

P. 2/3 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- La suppression de la TIPP flottante
- Journal des transports

P. 4/7 DOSSIER : MODE MARITIME

- L'offre routière du Port de Marseille-Fos
- L'offre fluviale du Port de Marseille-Fos
- L'offre ferroviaire du Port de Marseille-Fos
- Le dispositif sécuritaire du PAM après les événements de sept. 2001

P. 8/9 FORMATION

- Les difficultés de recrutement dans le secteur du transport routier de voyageurs
- Étude sur le recrutement de conducteurs dans le transport de voyageurs

P. 10/13 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Le tunnel de Toulon et la sécurité
- Transport de personnes entre la France et le Maroc

P. 14/15 LA VIE DE L'ORT PACA

- Court débat : transports et environnement
- Carnet

P. 16 BIBLIOGRAPHIE

éditorial

Ces deux dernières décennies ont vu une importante révolution mondiale dans le transport des marchandises, avec notamment la croissance rapide du transport maritime par conteneurs : nous assistons à des changements radicaux dans les flux de trafic, leurs modes de transport terrestre et les points d'entrée/sortie sur le territoire.

La pression sur les ports est ainsi de plus en plus forte. En premier lieu, ils doivent modifier leurs installations pour s'adapter aux nouveaux porte-conteneurs, dans un contexte de sécurité renforcée. En second lieu, ils doivent disposer de services adéquats en matière d'outillage et de manutention. Enfin, la massification des flux et les contraintes du commerce moderne nécessitent que les systèmes routier, ferroviaire et fluvial - en infrastructures mais aussi en services - soient adaptés en conséquence et directement reliés au système portuaire, de façon performante. Ceci conduit progressivement au couplage de plates-formes portuaires et de plates-formes terrestres dans le lointain hinterland, reliées entre elles par différents réseaux de transport, tous modes confondus.

L'heure est ainsi à l'évolution de la politique des transports, favorisant l'intermodalité, le transport maritime et le désengorgement des axes routiers.

Dans ce contexte, les ports doivent devenir de plus en plus des pôles de services pour la logistique et les transports, au-delà de leur simple rôle de plate-forme de transbordement physique, en participant pleinement à l'organisation de leur accessibilité.

Je suis reconnaissant à l'ORT de consacrer, par ce dossier spécial "mode maritime" de son Journal des Transports, le rôle prééminent que doit jouer le Port Autonome de Marseille dans la promotion des chaînes intermodales et le développement équilibré des réseaux de transport à l'échelle européenne.

Eric BRASSART
Directeur Général
du Port Autonome de Marseille

« Le Président de l'ORT, les membres du Bureau et du Conseil d'Administration remercient l'ensemble des partenaires et des membres qui ont bien voulu accueillir cette année dans leurs locaux ou leur structure les activités de l'ORT, ainsi que ceux qui ont généreusement trempé leur plume pour alimenter le Journal des Transports. Ils leur souhaitent, comme c'est la coutume avant la fin de l'année, un BON BOUT D'AN ! »



La suppression de la TIPP* flottante

Par Christian TOURBEZ
Direction des Transports Terrestres,
Bureau Économie du Transport Routier

Mise en œuvre au 1^{er} octobre 2000 à la suite des accords conclus avec les organisations professionnelles en septembre de la même année, le dispositif de la TIPP flottante est un outil de modération de la fiscalité permettant de neutraliser les excédents ou des diminutions de recettes de TVA liés aux variations de prix hors taxe du carburant.

Les hausses de recettes de TVA liées à l'augmentation de prix du carburant sont compensées par une diminution de la TIPP. Inversement, les baisses de recettes de TVA induites par la diminution de prix du produit entraînent une hausse (plafonnée) de la TIPP.

Ce régulateur fiscal se déclenchait lorsqu'un certain seuil de variation significative du prix hors taxe du produit est franchi. De manière schématique, il s'agissait d'une variation de 10 % en plus ou en moins des cours du pétrole brut par rapport aux cours des mois précédents, la référence initiale, en octobre 2000, étant le prix moyen du "brent" de janvier 2000, soit 25,44 dollars le baril.

Ainsi, à la suite des hausses de l'été 2000, la TIPP sur le gazole avait enregistré une diminution bonifiée hors TVA de 2,55 euros par hectolitre de gazole. En revanche, le taux

de la TIPP a été relevé au 21 mars 2001 par suite d'une diminution significative de prix du brent.

Le dispositif a cessé de fonctionner le 21 juillet 2002. En effet, dans la loi de finances pour 2001 qui l'a institué, le législateur avait prévu que les modifications de la TIPP "ne sont plus appliquées" lorsque le cours du pétrole brut est redevenu inférieur à la moyenne de référence que constitue le cours du brent en janvier 2000. Cette condition était remplie en juillet 2002.

La TVA appliquée à la TIPP étant récupérée par les transporteurs, la hausse de fiscalité qui résulte de la suppression de la TIPP flottante au 21 juillet 2002 comprend, d'une part, l'impact de la disparition de l'amortisseur fiscal proprement dit, soit 0,79 euro par hectolitre, et d'autre part, la suppression du bonus de 0,76 euro par hectolitre accordé

depuis octobre 2000. Au total, le relèvement de la fiscalité du gazole (hors TVA) a donc été de 1,55 euro par hectolitre.

En réalité, cette "hausse" est tout à fait relative puisque qu'elle revient à appliquer le taux de la TIPP du 11 janvier 2000, soit 38,90 euros par hectolitre. Dans le classement des Quinze par ordre décroissant des taux d'accises, la France se maintient au quatrième rang. Enfin, il faut souligner que, si le mécanisme de la TIPP flottante constituait un régulateur fiscal qui a permis de modérer les variations du prix à la pompe, il ne pouvait en aucun cas se substituer à la politique de régulation des cours du pétrole brut adoptée par les pays producteurs, qui consiste à ajuster leur offre en fonction de la demande.

* Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

Les véhicules propres dans les transports en commun en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Par Gérard PIEL,
Président de la Commission Politique
Décentralisée de Transports et Énergie -
Conseil Régional Provence-Alpes-Côte
d'Azur

Les transports sont montrés du doigt aujourd'hui pour leur responsabilité dans la pollution de l'air.

En ville, particulièrement, la congestion des voies provoque des concentrations de polluants souvent désagréables et certainement nuisibles à la santé.

Même si les transports en commun sont une des meilleures solutions pour éviter embouteillages et pollution dans les villes, encore faut-il qu'ils montrent l'exemple en faisant des efforts en matière de lutte contre la pollution.

Les habitants les utiliseront peut-être plus volontiers s'ils ont l'impression qu'ils sont

plus propres, à la fois intérieurement et dans leur motorisation.

Encouragées dans cette voie par la loi sur l'air de 1996, des collectivités de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se sont engagées dans une politique de transports en commun propres pour leur flotte d'autobus urbains. Les chefs-lieux de notre région montrent l'exemple.

> A Nice, la société concessionnaire, la SEMIACS, a acquis depuis 1998, avec l'aide du Financement Régional pour l'Environnement

et l'Énergie (voir encadré), 80 autobus fonctionnant au gaz naturel.

L'approvisionnement en gaz naturel est entièrement géré par GNVert, une filiale du groupe Gaz de France. Celle-ci a conçu, financé et réalisé la totalité des installations de remplissage à partir de gaz comprimé à 200 bars.

Ce type de véhicule ne présente aucun danger pour les usagers. Le méthane est un gaz plus léger que l'air, qui se disperse facilement et ne peut exploser que dans

un espace fermé. C'est pourquoi les réservoirs de gaz ont été placés sur le toit, pour favoriser sa dispersion.

Les bus niçois au GNV ont parcouru plus de 6 millions de kilomètres sans incidents majeurs. Les bus sont silencieux, confortables et peu polluants. Ils ne produisent ni oxyde de soufre, ni plomb, ni poussières et peu d'oxyde d'azote. De tous les hydrocarbures, le gaz naturel est celui qui émet le moins de monoxyde de carbone et, au démarrage, les bus ne rejettent pas de nuages de particules nocives pour la santé. La satisfaction des usagers montre que c'est un facteur extrêmement important de revalorisation du transport public urbain.

- > Dans l'agglomération toulonnaise, le SITCAT (Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise) et la RMTT (Régie Mixte des Transports Toulonnais) ont choisi d'utiliser des carburants plus "propres" et d'équiper une partie de leur flotte d'autobus avec des filtres à particules (FAP) à régénération continue.
- > Les véhicules les plus anciens sont alimentés en Aquazole, c'est-à-dire environ 85% de gazole, 13% d'eau et 2% d'agents stabilisants. L'Aquazole permet la réduction d'environ 15% des émissions de NOx et la disparition des fumées noires. Les autres bus utilisent le Xéol, un gazole à très basse teneur en soufre, inférieure à 50 ppm (soit la norme européenne qui entrera en vigueur en 2005). Le Xéol apporte une réduction des émissions de particules, HC, CO et NOx, de l'ordre de 10%. Il est utilisé en parallèle avec des filtres à particules qui traitent les gaz d'échappement provenant de la combustion du carburant. Le filtre se remplit de particules de suie ; elles sont ensuite éliminées lors de la régénération du filtre, qui consiste à brûler les particules accumulées pour des températures de gaz d'échappement suffisantes.



Les filtres permettent de réduire considérablement les émissions de particules, CO, HC et le rejet de fumées noires.

L'utilisation de carburants propres et de filtres à particules présente l'avantage de rendre la flotte de bus plus respectueuse de l'environnement dans un délai rapide, sans attendre la fin du cycle d'amortissement des véhicules les plus anciens.

Le FAP constitue la mesure immédiate la plus efficace et la moins onéreuse pour dépolluer le parc existant.

- > Avignon a choisi de renouveler son parc d'autobus pour en avoir de plus petits mieux adaptés à la densité des rues de la ville ancienne, et par la même occasion de moins polluants. La technologie retenue est celle de bus hybrides, associant motorisation thermique et électrique. L'idée est de privilégier la propulsion électrique en ville tout en conservant l'autonomie lors de longs parcours. Les bus d'Avignon couvrent en effet l'ensemble de l'agglomération.

Le conducteur peut choisir entre moteur électrique ou thermique.

Son choix est guidé par les informations numériques inscrites sur son tableau de bord.

La batterie est rechargée la nuit par une alimentation électrique et le jour grâce à l'énergie procurée par le freinage.

Cette technologie est pour l'instant encore coûteuse mais on peut penser que l'augmentation de la demande permettra d'abaisser les coûts.

"Ensemble, donnons de l'air à vos projets"

L'Etat, la Région et l'ADEME proposent, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, à l'ensemble des acteurs du territoire régional porteurs d'un projet :

- > un appui au montage de projets,
- > une aide financière par l'intermédiaire du Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie (FREE).

Les principaux champs d'application sont les déchets, l'énergie et la qualité de l'air, et les transports.

Les projets pouvant bénéficier d'une aide sont les études, les équipements, opérations exemplaires, actions d'accompagnement (communication, formation, sensibilisation...) et tous les secteurs de l'économie sont concernés : industrie, agriculture, secteur tertiaire, habitat.

FREE pour les 3 projets décrits :

- > Bus au gaz Nice : 960 000 Euros
- > Bus de Toulon : 265 000 Euros
- > Bus d'Avignon : 55 200 Euros



MODE MARITIME

Ce dossier a été constitué et coordonné au P.A.M. par Géraldine PLANQUE, du Service Etudes et transports et Informations Commerciales.

L'offre routière du Port de Marseille-Fos

par Loïc BEZOMBES
PAM, Chargé du mode routier

Le réseau (auto)routier connecté au port

La desserte routière et autoroutière du port de Marseille-Fos est globalement de bonne qualité dans toutes les directions : A7 vers le nord, A75, A8 vers l'Italie, A9 vers l'Espagne, A61 vers l'Ouest de la France. En outre, ces infrastructures ont été récemment complétées par un certain nombre de projets dont l'A54 reliant Salon de Provence à Arles. D'autres grands projets, ou plus simplement des projets de niveau local, ayant un impact sur la desserte routière des installations portuaires sont actuellement à l'étude (voir encadré).

Certaines infrastructures existantes supportent des croissances importantes de trafic. C'est le cas en particulier de l'A7 et de l'A8. Une étude prospective réalisée sur l'A7 et l'A9 indiquait il y a quelques années que le niveau de saturation devrait être atteint d'ici 2010 !

Comme indiqué dans le projet de Directive Territoriale des Bouches-du-Rhône (DTA), "l'objectif sur cet axe pour les prochaines années est la fluidité des déplacements, compromise par le cumul des trafics de transit d'échanges et internes". Favoriser la continuité autoroutière Est/Ouest revêt une importance majeure pour le Port de Marseille-Fos, compte tenu des enjeux commerciaux liés aux échanges sur cet axe.

1) Liaison Fos-Salon (A56)

"Branchement autoroutier" nord-sud reliant Salon à la sortie de Fos, devrait voir le jour en 2006.

2) Prolongement de l'autoroute A 55 : contournement autoroutier de Port de Bouc

Les mairies sont d'accord sur le principe. Ce projet, important dans l'optique du transport des marchandises dangereuses, est actuellement piloté et à l'étude par la DDE.

3) Projet de prolongement de la N 568 à la N 545 pour les camions

Proposé par la mairie de Fos, qui ne souhaite plus à terme que les camions passent dans le village.

4) Projet de pont du Cavaou

Ancien, il a pour but de désengorger le pont de Saint Gervais, utilisé aujourd'hui pour le passage des touristes, plagistes et plaisanciers ainsi que par les camions qui se rendent à la zone portuaire. Le pont du Cavaou serait dédié à l'activité portuaire seule.

5) Carrefour Graveleau : RN 268

Route permettant en particulier la desserte du môle Graveleau à partir du mât de Ricca (à l'étude : pour réduire les dangers de la circulation routière sur la RN 268, par une sécurisation des carrefours).

6) Projet de pont à Port St Louis

En vue du développement de Distriport, les collectivités souhaitent développer la zone du mazet pour en faire une zone habitable. La responsabilité du projet a été transférée à la Cie Nationale du Rhône.

L'accueil portuaire des transporteurs routiers

L'accueil portuaire des transporteurs routiers Les actions menées aujourd'hui par le PAM en matière d'amélioration des dessertes routières peuvent être regroupées en quatre thèmes :

- 1) **simplification** des procédures administratives, permettant de réduire les temps d'attente des transporteurs sur les divers terminaux portuaires,
- 2) **simplification** des procédures douanières, permettant un gain de temps pour le dédouanement du conteneur,
- 3) **amélioration** de l'accueil des transporteurs routiers sur le terminal de Fos-Graveleau, par la mise en place d'une nouvelle organisation étroitement concertée avec les transporteurs et les représentants de la place portuaire,
- 4) **harmonisation** des horaires de travail entre les divers professionnels présents sur le terminal (gestionnaires de parcs de vides, manutentionnaires, transporteurs routiers).

Le caractère récurrent des problèmes rencon-

trés pour l'accueil des transporteurs routiers dans les emprises portuaires a conduit également les responsables du PAM à vouloir élargir le cadre de la réflexion, obtenir un éclairage exhaustif et indépendant sur le sujet et rechercher des éléments de comparaison avec la situation qui prévaut sur d'autres terminaux à conteneurs. Une large étude à l'échelle européenne a ainsi été menée en 2001, avec deux principaux objectifs :

- > analyser les opérations sur le terminal à conteneurs de Fos et apprécier les dimensionnements au regard des besoins qui découleront de la croissance prévisible des flux routiers,
- > étudier l'organisation des différents terminaux à conteneurs européens.

Les résultats de cette étude montrent que les problèmes rencontrés dans le cadre de l'accueil des transporteurs routiers dans les ports ont un caractère européen. Ceux-ci concernent plus particulièrement l'interface entre les opérateurs de terminaux et les transporteurs routiers. Dans ce contexte, le PAM souhaite mener des réflexions approfondies pour une réorganisation globale des interfaces terrestres, via "Fos 2XL" notamment.

L'offre fluviale du Port de Marseille-Fos

par Alexandra RENAULT
PAM, Chargée du mode fluvial



Port Autonome de Marseille - Communication/Service photo

L'axe Rhône-Saône, le fluvial en plein essor

Le bassin fluvial, constitué par la Saône et le Rhône, est un axe de transport naturel qui relie trois grands territoires aux potentialités riches et variées, la Bourgogne, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le réseau à grand gabarit de 550 km, qui s'étend entre Saint Jean de Losne et le Port de Fos, est une "autoroute fluviale" ouverte sur la Méditerranée. Il permet d'accueillir des convois allant jusqu'à 4 400 t, soit l'équivalent de 220 camions, un bouchon autoroutier de plus de 10 km de camions et 3 ou 4 trains. Ce réseau aux fortes réserves de capacité est un atout pour le transport fluvial, mode très compétitif : la flotte, adaptée à tous les types de marchandises, se modernise et les trafics de plus en plus diversifiés ont connu une croissance de +80% en tonnes-kilomètres depuis 1995, grâce notamment au dynamisme des deux aménageurs et promoteurs de la voie d'eau présents sur l'axe, que sont Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône. En revanche, côté port maritime de Marseille-Fos, les pré et post acheminements fluviaux n'ont pas connu d'essor similaire. La part modale du fleuve est encore trop faible dans un corridor rhodanien saturé au niveau routier. La part modale du fluvial dans les pré et post acheminements du PAM est de 5%, celle du fer de 11% et celle de la route

de 84% (hors pipeline et transbordement). Aussi, devant les atouts objectifs du fluvial et sa capacité de captation de nouveaux trafics pour le port maritime, le Port Autonome de Marseille a fait le choix de mener une politique ambitieuse en matière de développement de ses dessertes fluviales.

Un nouvel opérateur fluvial conteneurisé

Fruit d'un travail de deux années des équipes du Port Autonome de Marseille sur le sujet, un nouvel opérateur privé de transport de conteneurs par voie d'eau, appelé Rhône Saône Conteneur, a vu le jour dans le bassin Rhône-Saône au 1er octobre 2001. Le service régulier, reliant les ports de Chalon, Mâcon, Lyon et Fos, est assuré par des convois poussés de barges de capacités de 60 EVP sur la Saône et 99 EVP sur le Rhône, soit une capacité de transport annuelle de 30 528 EVP. Le port de Fos compte aujourd'hui 2 escales régulières par semaine de services fluviaux conteneurisés, les lundi et jeudi. Ce dynamisme de l'offre se retrouve dans les trafics : en 2001, les pré et post acheminements fluviaux de conteneurs ont enregistré une croissance de + 300% par rapport à l'année 2000, pour atteindre les 8 000 EVP transportés par la voie d'eau. En 2002, les 20 000 EVP devraient être dépassés.

Pour le transport fluvial, le PAM a porté

jusqu'à présent ses efforts sur le tarif de manutention des conteneurs fluviaux et sur les conditions de délais de traitement des convois fluviaux à conteneurs afin :

- > d'être compétitif par rapport aux tarifs pratiqués pour le fluvial dans les autres ports,
- > d'assurer une égalité de traitement entre les porte-conteneurs de mer et les bateaux fluviaux, condition sine qua non de développement des pré et post acheminements fluviaux du port.

La réflexion a abouti à la mise en place pour les navettes fluviales d'un système de "fenêtres" de traitement, similaire à celui existant pour le maritime. Ce dispositif, unique en France, permet aux opérateurs de services fluviaux réguliers d'être traités dans des délais fixes sous réserve que le bateau respecte sa "fenêtre" d'arrivée au port.

Par ailleurs, afin de créer les conditions d'un développement durable du fluvial et d'exploiter au mieux ses capacités à augmenter les parts de marché du port de Marseille-Fos en Bourgogne et en Rhône-Alpes, le PAM a engagé une démarche de progrès avec Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône qui s'est concrétisée par la signature le 18 Juillet 2002 d'un "contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux" entre les trois établissements, premier du genre en France.

Ouvrir la mer vers le fleuve, le fleuve vers la mer

Six grandes orientations ont été dégagées dans le cadre du contrat de progrès :

- > améliorer les conditions de traitement du trafic fluvial sur le port de Marseille-Fos,
- > optimiser la fluidité de passage portuaire des bateaux fluviaux,
- > améliorer les dessertes fluviales sur l'axe Rhône-Saône,
- > simplifier les procédures douanières et informatiques pour le transport fluvial,
- > optimiser le suivi dématérialisé de la chaîne de transport,
- > promouvoir le transport de marchandises sur l'axe fluvial Rhône-Saône.



L'offre ferrovière du Port de Marseille-Fos

par Arnaud SOHIER
PAM, Chargé du mode ferroviaire

La volonté effective de faire du Port Autonome de Marseille un grand port de marché passe par un développement rapide du trafic de marchandises conteneurisées, sur lequel il pourra s'appuyer dans les années à venir. Ce développement exige que soient réunies les conditions de massification de ce trafic qui doit s'organiser dans les deux bassins de Marseille et de Fos. Il exige ainsi la mise en œuvre de véritables terminaux industrialisés, avec des efforts tout particuliers sur l'exploitation ferroviaire, qui se déclinent en trois grands thèmes : les chantiers de transport combiné (1), la création de ports avancés au sein de notre hinterland (2) et le développement de services ferroviaires (3).

1) Les chantiers de transport combiné rail -route

Pour pouvoir répondre aux besoins de sa clientèle armatoriale et participer activement à la croissance des trafics, le PAM a mené ces dernières années une réflexion approfondie sur les aménagements ferroviaires devant offrir une bonne desserte de ses terminaux à conteneurs de Fos-Graveleau et de Mourepiane. En étroite concertation avec la SNCF, les acconiers et les opérateurs de transport combiné, le PAM a bâti le projet de reconfiguration des installations ferroviaires du terminal de Fos existant. Cette reconfiguration se doit bien sûr d'être cohérente avec le futur aménagement du terminal FOS2XL, dont on cherchera à développer les synergies au plan ferroviaire avec le chantier actuel.

En outre, un certain nombre de schémas d'organisation et de programmes d'investissement ont été travaillés, en concertation avec la SNCF et RFF, en vue de renforcer la qualité de la desserte des divers sites du PAM et de lui permettre d'être compétitif par rapport à la concurrence internationale. Certains d'entre eux (exemple des chantiers de Fos et de Mourepiane) seront portés à la connaissance des Autorités en charge du 12^e Contrat de Plan Etat/Région, en vue d'une éventuelle programmation des travaux en seconde phase de ce CPER.

2) Le dispositif de ports avancés

Dans le but de recueillir, massifier et transporter les marchandises conteneurisées en provenance ou à destination des bassins portuaires marseillais, le PAM développe par ailleurs une stratégie de création de ports

avancés, dont l'exemple le plus abouti est le port Edouard-Herriot à Lyon, puisque le Port Autonome de Marseille est entré fin 1999 dans le capital de la Société Lyon-Terminal en vertu d'un protocole d'accord signé avec la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC), la Compagnie Nationale du Rhône et la Société Lyon-Terminal.

En quelques mots, un port avancé permet de :

- > intervenir sur un site multimodal,
- > mettre en place des services de transport de massification,
- > faciliter les procédures administratives et douanières via l'informatique,
- > offrir un véritable service public accessible à tous.

Il s'agit donc d'organiser une plate-forme logistique multimodale capable d'être un point de concentration des marchandises, passage quasi obligé à raison des facilités qui y sont attachées. Ce dispositif s'appuie sur l'existence de navettes ferroviaires.

3) Le dispositif de dessertes

a) Les services ferroviaires conteneurisés

Le PAM contribue activement au développement de services de navettes conteneurisées, opérés par la CNC. Les résultats sont globalement en progression et les régions "cœur de cible" sont aujourd'hui toutes desservies par des navettes ferroviaires :

- > service AQUITAINE MED EXPRESS (Toulouse / Bordeaux) : 3 allers-retours par semaine,
- > service LYON MED EXPRESS (Lyon Port Edouard Herriot / Vénissieux) : 10 allers-retour par semaine,
- > service PARIS MED EXPRESS (Valenton / Noisy) : 10 allers-retours par semaine,
- > service LILLE MED EXPRESS (Lille Délivrance / Lille St Sauveur) : 10 allers-retours par semaine,
- > service EUROPA MED EXPRESS (Bénélux, Allemagne) : 3 allers-retours par semaine.

D'une manière générale, et en plus de ce dispositif de "navettes ferroviaires" élaboré en étroite concertation avec le PAM, le plan de transport actuel de la SNCF et de la CNC offre environ 250 possibilités de relations régulières connectées au port de Marseille-Fos.

Gérée directement par le PAM depuis bientôt deux ans, la "navette interbassins" est aussi un outil ferroviaire au service de la clientèle du port, qui permet le transfert quotidien de conteneurs entre les deux bassins de Fos et de Marseille.

b) Les projets

Les projets communs programmés pour 2003 viseront à renforcer les liaisons ferrées sur la région sud-ouest et en particulier sur Toulouse, à créer un service direct sur l'est de la France et au-delà sur l'Allemagne du Sud et de la Suisse, à développer les liaisons Nord/Sud pour les trafics vers le Maghreb et à initier une relation régulière sur le nord de l'Italie.

c) Les aides

Le PAM est parvenu à développer son dispositif de dessertes ferroviaires au prix de beaucoup d'efforts, y compris financiers. Pour les "navettes" sur Lyon Port Edouard Herriot et Bordeaux/Toulouse, le PAM est ainsi intervenu au démarrage du service, à hauteur de 106 714 € environ dans les deux cas. Concernant ce point particulier des aides accordées au transport combiné, le PAM veille à ce qu'elles correspondent strictement au démarrage de nouveaux services sur des axes stratégiques pour la place portuaire et qui ont pour vocation d'être viables économiquement à court ou moyen



Le dispositif sécuritaire du PAM après les événements de sept. 2001

par Albert HAROYAN
Directeur de la Sécurité au PAM

La mission de Sûreté-Sécurité du Port Autonome de Marseille s'est sensiblement renforcée depuis 1998 sous l'impulsion de son Directeur Général pour répondre aux priorités définies par le Plan d'Entreprise concernant la qualité de passage.

A cet effet, des améliorations notables portant sur le dispositif sécurité dans l'ensemble des bassins ont été réalisées ou sont en cours de réalisation grâce à des investissements financiers importants approuvés par le Conseil d'Administration.

Les événements dramatiques du 11 Septembre 2001 ont accéléré le processus de réalisation des projets en cours.

En premier lieu, le Conseil d'Administration a approuvé deux projets complémentaires d'amélioration de la sécurité des Bassins Est les 28 Septembre 2001 et 20 Septembre 2002 pour un montant respectif de 533 000 euros et 2,240 millions d'euros. Les mesures votées concernent l'amélioration du contrôle d'accès aux bâtiments, le renforcement des moyens techniques tendant à développer les missions de prévention et de télésurveillance, la création d'un nouveau PC.

En second lieu, la création de nouvelles gares maritimes permettra d'améliorer l'accueil et de renforcer la sécurité.

En troisième lieu, un nouveau dispositif de rondes et patrouilles a été mis en place pour répondre notamment aux exigences du plan gouvernemental Vigipirate renforcé.

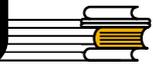
En quatrième lieu, dans le cadre de la réorganisation de la Direction de la Sûreté-Sécurité, il est prévu la mise en place de nouvelles structures plus opérationnelles et

le recrutement d'un renfort de 20 personnes.

En cinquième lieu, un contrat portuaire de sécurité est en cours de réalisation. Sous la présidence du Préfet Délégué pour la Sécurité et la Défense, des représentants des trois collectivités locales, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de l'Union Maritime et Fluviale, de la Justice, de la Police Nationale, des Douanes et du PAM participent aux travaux de réflexion et d'analyse devant déboucher sur des propositions concrètes portant sur l'amélioration et le renforcement des mesures de sûreté-sécurité.

En sixième lieu, le Conseil d'Administration a approuvé en Juillet 2002 le projet d'implantation de systèmes de radiographie des conteneurs sur les terminaux marchandises de Fos et Marseille.

En conclusion, le Port Autonome de Marseille s'est engagé dans une politique sécuritaire dynamique et performante à la hauteur de ses ambitions et de ses responsabilités.



Les difficultés de recrutement dans le secteur du Transport Routier de Voyageurs

par Laurent BENVENUTI
Délégué Régional de la FNTV PACA

Le transport par autocar est aujourd'hui menacé par une véritable pénurie de conducteurs. Selon l'ANPE transports, il manquerait au plan national 2000 à 3000 conducteurs de transport en commun.

En Provence Alpes Côte d'Azur, 972 offres d'emploi "conducteur de transport en commun" ont été déposées en 2001 alors que 573 demandeurs d'emplois sont inscrits pour des emplois de "conducteurs de transport en commun".

Ces difficultés de recrutement handicapent lourdement le développement de notre secteur d'activités. Dans quelques départements des services ne peuvent déjà plus être assurés faute de conducteurs.

Malgré ces difficultés, le niveau d'embauche du transport Routier de voyageurs reste élevé.

En PACA, le TRV emploie, en effet, 4467 salariés. Notons également qu'en 2000, pour la seule région PACA, le Transport Routier de Voyageurs a effectué 1554 embauches.

Ces difficultés de recrutement, qui concernent quasi exclusivement la famille conduite, ont pour origine :

- > La concurrence d'autres secteurs d'activités, fortement consommateurs de main d'œuvre, comme le BTP, la restauration et l'hôtellerie,
- > Un effet 35 heures et un effet CFA (Congés de Fin d'Activités) qui se traduisent par une réduction sensible du temps d'activités des conducteurs,
- > L'image et l'attractivité du métier de conducteur : les contraintes du métier, l'insécurité, les niveaux de rémunération, le recours au temps partiels,
- > La FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire) et la FCOS (Formation Continue obligatoire de Sécurité) qui pourraient à terme aggraver la pénurie constatée,
- > La fin du service national qui se traduit par une perte sur le marché du travail de 15 000 conducteurs formés par an (tous permis confondus).

Pour répondre à ces difficultés de recrutement, la Profession mène une action en 2 axes.

Le premier axe vise à (re)valoriser le métier de conducteur.

C'est d'abord une action de promotion du métier auprès des jeunes et des demandeurs d'emploi ; action de promotion réalisée en partenariat étroit avec l'organisme de formation de la profession : l'AFT.

Exemples : les services emploi formation information dont les numéros de téléphone sont diffusés par les bureaux de l'ANPE, dans les salons étudiant, les écoles...

Cependant, le volet essentiel de cette action de valorisation du métier de conducteur concerne les négociations de branche relative à l'ARTT. Parmi les objectifs assignés aux négociateurs, figure la volonté forte de revaloriser le métier de conducteurs afin de le rendre plus attractif (statuts des conducteurs, relèvement des minima conventionnels) et donner aux conducteurs un niveau de rémunération en adéquation avec les responsabilités qui leur sont confiées. L'accord de branche signé le 18 avril dernier par la profession et les syndicats de salariés marque un premier aboutissement de cette démarche.

C'est enfin une action de sensibilisation des clients (notamment les collectivités locales) afin d'aboutir à l'élaboration et la prise en compte de la notion de mieux disant social, seule capable d'enrayer la paupérisation du métier de conducteur. Un groupe de travail réunissant les autorités ministérielles compétentes, le GART, l'ADF et la FNTV a ainsi été constitué afin de définir les modalités de la prise en compte dans les contrats de transports des coûts sociaux et de sécurité.

Le deuxième axe de notre action s'appuie sur une politique volontariste de formation (continue et initiale). Cette politique est le nécessaire contrepoint de l'action de valorisation évoquée plus haut. Afin de recruter du personnel rompu aux exigences du métier de conducteur, la Profession doit pouvoir s'appuyer sur un dispositif de formation initiale et continue efficace.

C'est la raison pour laquelle, la Profession accueille favorablement et soutient avec énergie toutes les initiatives de formation continue et initiale qui sont lancées par nos partenaires.

C'est le sens notamment de notre soutien à l'ouverture par le Lycée Paul Héraud de Gap d'une filière de formation "agent de conduite".

Ce projet est une réponse forte aux carences de l'offre de formation initiale en transport routier de voyageurs. Seuls 2 établissements en France dispensent une formation analogue. A l'évidence l'offre est insuffisante pour répondre aux graves difficultés de recrutement que nous connaissons.

En outre, la démarche de modernisation des métiers du transport engagée par la FNTV au plan national doit pouvoir s'appuyer sur une offre de formation initiale étoffée. La durée minimale de la formation (1 an) et l'alternance école/entreprise qui caractérisent le projet du lycée Paul Héraud, ont ainsi cristallisé l'attention et l'intérêt de la FNTV.

Par ailleurs, ce projet offre aux jeunes de notre région des possibilités sérieuses d'accès à l'emploi. L'engagement de la Profession pourrait ainsi se traduire très concrètement par un partenariat FNTV/Lycée Paul Héraud avec échanges de savoir faire, organisation de stages en entreprise et placement des jeunes diplômés.

Les arguments exposés ci-dessus n'ont cependant pas été suffisants pour permettre l'ouverture de la filière dès la rentrée 2002.

La Profession n'a pourtant pas ménagé ses efforts pour soutenir auprès des autorités compétentes (Rectorat et Conseil Régional) le projet du Lycée Paul Héraud.

L'ouverture du CAP n'a pu se faire pour des raisons liées dans un premier temps au coût de l'équipement nécessaire et dans un deuxième temps au positionnement pédagogique de la formation. L'âge minimum requis pour conduire un véhicule de transport en commun complique en effet le positionnement de la formation.

Les solutions qui nous ont été proposées en retour (dispositif classique de formation continue) ne répondent pas aux attentes des professionnels (notamment professionnalisation de la formation) ; lesquels professionnels sont capables d'organiser en partenariat avec le Service Public de l'Emploi des



Étude sur le recrutement de conducteurs dans le transport de voyageurs

par Laurence BEDIKIAN
Assistante d'études, DRE PACA,
Service Economie

opérations de formation continue qui répondent précisément à leurs attentes. Exemple : opération de recrutement formation dans le Briançonnais.

La Profession représentée par la FNTV continue donc de militer pour l'ouverture du projet de formation initiale soutenu par le Lycée Paul Héraud. Des solutions existent (Formation complémentaire d'initiative locale) pour expérimenter la formation. Nous allons nous efforcer de les promouvoir. Ce dossier a également révélé la nécessité de baisser l'âge minimum requis pour conduire un véhicule de transport en commun. La FNTV y travaille dans le cadre des discussions communautaires relatives à la directive formation.

A suivre...

Pour information notons enfin que la FNTV PACA s'est rapprochée de l'AGEFIPH et de CAP EMPLOI pour bâtir un dispositif de recrutement qui utilise les mécanismes d'insertion des travailleurs handicapés.

Ces initiatives, pour efficaces qu'elles soient, sont cependant insuffisantes pour répondre seules aux difficultés de recrutement. En amont de la formation, c'est la collaboration de toutes les parties concernées par la problématique de l'emploi qui est nécessaire : Profession, Organismes de Formation, Education Nationale, Service Public de l'emploi. Il s'agit non seulement de soutenir les actions de formation imaginées par les entreprises. Il s'agit également de concevoir et mettre en place des actions plus globales à l'échelle d'un département ou d'un bassin d'emploi. Des initiatives locales s'inscrivant dans ce cadre ont déjà été réalisées en PACA, d'autres sont en cours d'élaboration (Briançon). Elles démontrent l'intérêt et l'efficacité du partenariat/entreprises, organismes de formation, SPE. La profession démontre ainsi sa capacité à imaginer, promouvoir et initier des solutions locales et concrètes de recrutement/formation. La profession ne répondra pas seule aux difficultés de recrutement qui l'affectent. C'est la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés qui est nécessaire.

Les responsables et le Président de la FNTV PACA, Jean-Pierre BREMOND, sont unanimes sur l'analyse préoccupante de l'emploi au niveau des conducteurs routiers de voyageurs dans la région.

La région Provence Alpes Côte d'Azur est une région attractive et touristique, ce qui, particulièrement sur la frange littorale, pose des problèmes de conditions de vie et de logement aux salariés du secteur. La conséquence en est un "turn-over" important pour les effectifs qui s'orientent vers d'autres secteurs d'activité plus rémunérateurs et moins contraignants.

Le phénomène est déjà bien connu dans le transport routier de marchandises pour lequel une étude a été achevée en début d'année 2002 ; elle a créé un outil simple d'aide au recrutement à l'usage des chefs d'entreprises et du service public de l'emploi, leur permettant de visualiser de façon synthétique les profils de postes souhaités. A la demande générale, une étude similaire est lancée par la DRE PACA, basée sur un questionnement de l'ensemble des entreprises de transport routier de voyageurs régionales. Une étroite collaboration avec la FNTV, les Professionnels et le Service public de l'emploi ainsi que l'Education Nationale et tous les acteurs intéressés qui ont accepté

de participer au comité de pilotage de cette action a abouti à la conception et à la validation d'un questionnaire comportant une quarantaine de questions.

Ce dernier a été adressé fin novembre 2002 aux entreprises ; le comité de pilotage se réunira à la seconde quinzaine de janvier 2003 pour prendre connaissance des résultats et définir les actions à mettre en œuvre.



Téléphones mobiles et risques d'accidents de la route (1^{ère} partie)

Par Patrice WANDROL
Observatoire Régional de la Sécurité
Routière (ORSR)

Avec le développement de l'utilisation des téléphones mobiles, l'usage de ces appareils pendant la conduite automobile soulève la question suivante : génère-t-il un risque accru d'accident de la route ? Pour répondre à cette question, nous allons dans une première partie examiner s'il y a des risques de dégradation de la conduite liés à son utilisation, et nous verrons lors d'une deuxième partie si cela se traduit dans les accidents constatés et quelles idées reçues sont à combattre.

Téléphone mobile et dégradation de la conduite

La souplesse d'emploi du téléphone mobile, le développement accéléré de sa diffusion auprès des particuliers comme des professionnels a tout naturellement mené à son utilisation extensive. Pour le domaine qui nous intéresse ici, celui des métiers du transport, il est évident que le téléphone mobile est aujourd'hui indispensable pour être facilement mis en relation avec son entreprise, ses clients, ses fournisseurs... Il peut paraître donc a priori un instrument d'accroissement de la productivité, et ne pas constituer un risque particulier d'accident, de par son apparente facilité d'utilisation.

Cependant, plusieurs études ont démontré que l'utilisation du téléphone mobile lors de la conduite constitue un facteur d'insécurité routière.

En effet, au delà des dispositions du Code de la Route qui stipulent que "tout conducteur de véhicule doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent", utilisées par les forces de police et de gendarmerie pour verbaliser les conducteurs utilisant un portable en conduisant, les problèmes qui se posent sont les suivants :

> Lorsque le conducteur appelle un correspondant, un effort de mémorisation, voire de recherche dans un répertoire, est nécessaire pour retrouver le numéro d'appel ; d'autre part, la prise de ligne, par décrochage du combiné ou pression sur un bouton dans le cas d'un système mains-libres, suivie de la numérotation, obligent le conducteur à conduire d'une seule main (parfois d'un seul coude...) et à dévier le regard vers son clavier. Ensuite, le dialogue avec le correspondant impose au conducteur de tenir le combiné, en l'absence de kit mains-libres, et de partager son attention entre la route et sa conversation (même avec un kit mains-libres).

> Quand le conducteur est appelé, la sonnerie qui retentit de manière imprévue peut surprendre le conducteur ; va-t-il alors répondre toute affaire cessante ou après arrêt du véhicule ? (qui est loin d'être toujours possible...)

Concrètement, comment cela se traduit-il au niveau de la perte en termes de vigilance chez le conducteur, au cours des expériences menées ?

Le délai de prise de ligne

> Près de 30% des sujets conduisant en ville et 50% de ceux conduisant sur autoroute décrochent en moins de deux secondes. Or, cette tendance à décrocher rapidement est présente quel que soit l'âge ou la pratique du téléphone lors de la conduite. Ce réflexe constitue bien sûr un facteur de risque. Ainsi, 42% des accidents de la circulation liés à l'utilisation d'un portable ont lieu en "décrochant", selon une enquête japonaise.

Les variations de vitesse

La diminution de la vitesse lors de la communication téléphonique est faible, de l'ordre de 2% en moyenne sur un parcours varié (en milieu urbain, sur réseau routier et autoroutier). On constate même une vitesse plus élevée juste après la communication, comparativement à la période la précédant. La pédale d'accélération est par ailleurs l'objet d'une pression plus saccadée.

Les déviations de trajectoire

Celle-ci est en moyenne de 20 à 30 cm vers le centre de la chaussée au cours d'une conversation téléphonique, ce qui est loin d'être négligeable. Par ailleurs des mouvements plus amples du volant sont constatés.

Modification du champ visuel

La fixité du regard sur un objet particulier de son environnement est caractéristique de la personne qui téléphone. Or, le conducteur regarde essentiellement dans trois directions

lors de la conduite : en avant (la route), latéralement (essentiellement les rétroviseurs), à l'intérieur (le tableau de bord). Que se passe-t-il lors de l'utilisation d'un téléphone mobile ?

> D'abord une diminution significative du nombre de changements de direction du regard (-18% en ville et -26% sur autoroute).

> Un allongement de la durée du regard en avant, donc une moindre attention aux rétroviseurs et au tableau de bord.

En outre, cette compétition entre deux tâches – conduite et conversation téléphonique – induit des erreurs d'appréciation de la largeur, par manque d'anticipation, de 18 à 93% selon l'amplitude de cette largeur ! Les risques d'accrochages latéraux – par exemple avec un deux-roues – sont donc considérables.

Impact sur le temps de réaction

Celui-ci augmente de 40% en moyenne, quel que soit l'âge. Cependant, l'âge a une incidence dans le cas du respect d'une distance de sécurité avec le véhicule précédent, tâche plus complexe à gérer qu'un simple freinage d'urgence. Si à l'âge 30 ans il augmente dans ce cas de 34%, il augmente par contre de 72% à l'âge de 65 ans. D'autre part, l'utilisation d'un kit mains libres ne constitue pas une différence appréciable en termes de temps de réaction.

Y-a-t-il mise en œuvre de mesures compensatoires par le conducteur par rapport à cette augmentation du temps de réaction ? La réponse est négative, dans la mesure où le conducteur n'a pas conscience de celle-ci ! Au contraire, comme on l'a vu plus haut, il ne ralentit pas, et a par ailleurs tendance à réduire la distance de sécurité de 75 à 65 mètres dans les tests qui ont été effectués ! Nous verrons lors du prochain numéro du Journal des Transports si ces risques se traduisent par des accidents.

A suivre...

(Source : "Les risques de l'utilisation du téléphone mobile en conduisant" par Georges Pachiaudi, édité par l'INRETS)



La répression des infractions routières

Entretien avec
le Brigadier Christian MAGITTERI
Responsable de la section Motos de
la CRS 53 UAR Marseille

JT : Quel est votre périmètre géographique d'intervention ?

C. MAGITTERI : Nous opérons essentiellement sur le réseau autoroutier. Nos interventions se situent dans les limites suivantes :

- > Au nord ouest, sur l'A 55, jusqu'au viaduc de Caronte.
- > Au nord, sur l'A51, jusqu'à Aix en Provence
- > A l'ouest, sur l'A 7 jusqu'à la sortie Rognac-Berre.
- > A l'est, sur l'A 50 et A 570 jusqu'à Hyères.

JT : En ce qui concerne la répression des infractions routières, quelles constatations pouvez-vous faire ?

C. MAGITTERI : Au niveau des véhicules légers, il y a un renforcement et un accroissement des procédures de rétention des véhicules pour les contraventions sur la vitesse excessive.

JT : Et en ce qui concerne plus particulièrement les poids-lourds ?

C. MAGITTERI : Il y a plusieurs types d'infractions constatées, hors bien sûr celles qui concernent la réglementation sociale :

- > Pour les transports de matières dangereuses surtout, on constate de plus en plus souvent plusieurs types de délits qui concernent la circulation :
 - sur les ouvrages ou les voies interdits spécifiquement à ces matières,
 - dépassements de vitesse,
 - défaut de signalisation et d'équipements adaptés sur les véhicules.
- > Par ailleurs il y a également quelques exemples remarquables, heureusement dispersés sur l'année, de dépassements de vitesse ; par exemple une vitesse constatée de 115 km/heure atteinte par un 40 tonnes en descente sur Marseille sur l'autoroute de littoral ; dans l'autre sens, toujours sur

l'A 55, dans la déviation sur Martigues limitée à 80 km/h, un tracteur solo a atteint 123 Km/h ; Il y a eu aussi un autocar de 50 places, vide, qui est arrivé aux Cinq Avenues à 133 km/h. Bien sûr, ce sont des cas limités.

Il faut noter aussi que ces véhicules appartiennent en général à des entreprises bien connues sur le secteur pour leur comportement général délictueux, trafics de limiteurs etc.

JT : Comment procédez-vous pour appréhender ces véhicules ? est-ce immédiat ?

C. MAGITTERI : C'est suivant le type d'infraction car pour certaines, sur l'instant, c'est très difficile. Pour les infractions vitesse nous utilisons l'eurolaser qui nous permet de détecter les dépassements de vitesse et nous traitons sur l'instant en flagrance ou en préliminaire suivant la classe de l'infraction, sinon nous nous déplaçons après avis Parquet au siège de l'entreprise où nous procédons à la vérification des disques de chronotachygraphe des chauffeurs et véhicules incriminés ainsi qu'à l'audition du civilement responsable et finalisons la procédure.

JT : Y a-t-il d'autres types d'infractions ?

C. MAGITTERI : Oui, on constate actuellement un grand nombre d'infractions par les véhicules de - 3,5 T, notamment en surcharge systématique à 5 tonnes.

JT : Comment expliquez-vous cet état de fait ?

C. MAGITTERI : Il y a une ambiguïté chez les constructeurs et les concessionnaires : très souvent, les entreprises achètent des véhicules de 3,5t de PTAC lesquels véhicules pouvant être réceptionnés également par type en 5 t, 5t5 . Ces véhicules se ressemblent (châssis) mais la charge utile est très différente. C'est une question d'information et de bonne foi .

Donc , on peut comprendre une surcharge " involontaire ", mais il y a aussi ceux qui jouent sur la mention du PTR à 5 ou 6 t .

Pour certains également, c'est une question touchant au recrutement et au coût du personnel de conduite. Ce n'est pas la même chose pour un - 3,5t (permis B) et pour un 5,5t (permis C) ; on change de catégorie, de salaire, d'obligations réglementaires .

C'est un phénomène qui se développe surtout dans les livraisons en ville : les grands groupes croient s'adapter ainsi aux problèmes posés par la circulation mais se trouvent confrontés à d'autres questions . On n'observe pas de vitesses excessives mais des infractions qui portent surtout sur les règles de circulation routière, notamment les franchissements de feux rouges.

Nous les constatons fréquemment sur notre domaine d'intervention, à l'arrivée de l'A7 au feu rouge de la porte d'Aix ainsi qu'à celui de la sortie de la Rose.





Le tunnel de Toulon et la sécurité

par Claude FONTAINE
Direction départementale de
l'Équipement du VAR-CDES

Le premier tube de la traversée souterraine de Toulon a été ouvert à la circulation le 19 septembre 2002. Ce tunnel mono directionnel permet le passage du sens de circulation Est Ouest (Nice Toulon).



Photo : Direction Départementale de l'Équipement du Var

- > Signalétique particulière précisant les évacuations possibles pour les usagers (vers la surface ou les abris pressurisés dans la zone la plus profonde du tunnel),
- > Évacuation depuis les abris sous contrôle des pompiers, par un cheminement sécurisé utilisant la gaine d'air frais,
- > Surlargeur de gauche en tunnel permettant au véhicule spécial des pompiers d'accéder à un éventuel incendie,
- > Nombreux postes d'appel d'urgence permettant aux usagers d'appeler les secours,
- > Diffusion de messages sur les autoradios en cas d'incident grave (fonctionnalité prévue en début 2003, ainsi que la retransmission des radios et des fréquences des téléphones portables),
- > Affichage de messages sur les panneaux à messages variables et signaux d'affectation de voies guidant les usagers,
- > Fermeture du tunnel déclenchée en cas d'incident grave.

Deux mois après la mise en service, aucun accident n'est à déplorer dans le tunnel.

Les usagers semblent avoir adopté rapidement ce nouvel équipement ainsi que les règles de prudence (respect des vitesses affichées, des signaux d'affectation de voies et des distances minimales entre véhicules). Malgré une large diffusion de ces règles, les forces de l'ordre constatent un certain nombre d'infractions, notamment celles relatives aux dépassements de tonnage.

(1) dispositions provisoires, à l'exception des matières dangereuses, dans l'attente de la mise en service du second tube.

Le trafic attendu est proche de 32000 véh/j. Actuellement, les comptages sont de l'ordre de 25 000 véh/j.

La mise en service du premier tube a sensiblement amélioré la fluidité de la circulation en centre ville. Des aménagements de la voirie urbaine seront prochainement réalisés pour diminuer l'importance de l'usage de la voiture en surface et préparer l'arrivée du transport en commun en site propre (Tramway).

La conception du tunnel a intégré toutes les évolutions récentes en matière de sécurité, dont une partie importante résulte des enseignements tirés de la catastrophe du tunnel du Mont Blanc, à savoir :

- > Limitation de vitesse à 70 km/h et contrôle par cabines radar,
- > Interdiction de circulation aux PL de plus de 4.3m, de plus de 19T, aux matières dangereuses et aux transports en commun, ⁽¹⁾
- > Détection automatique d'incidents permettant de distinguer automatiquement, à l'aide des caméras, l'arrêt d'un véhicule ou une circulation à contre sens,



Transport de personnes entre la France et le Maroc

par Patrick MANEZ
Contrôleur Divisionnaire des
Transports Terrestres, Responsable du
pôle de Nice

Face aux risques avérés en matière d'insécurité routière et aux conditions anticoncurrentielles exercées à l'égard des entreprises de transports en règle, la DRE PACA s'appuie sur le pôle de compétence pour renforcer sa mission régalienne de contrôle à l'encontre des prestataires "pirates".

Mardi 6 Août 2002, un autocar dans un état technique et mécanique déplorable transportant 49 passagers marocains, italiens et français en provenance de Turin (Italie) et à destination du Maroc, tombait en panne sur l'autoroute A8 à hauteur du Cannel-des-Maures (83). Cet incident qui a été très largement relayé par les médias par voie de presse écrite et télévisée serait peut-être passé inaperçu sans les circonstances inacceptables dans lesquelles ce véhicule était venu "s'échouer" sur le parking du péage autoroutier.

Ni les conducteurs qui ont abandonné les voyageurs, âgés de deux mois à soixante dix ans, sans aucune précaution d'hygiène de vie après avoir parcouru difficilement 200 kilomètres en quatre vingt heures et passé trois nuits sur le bord des routes italiennes et françaises ou dans les jardins publics en guise d'hébergement, ni les dirigeants de l'entreprise de transport en cause qui proposent régulièrement pour 130 € par personne ce genre d'aventure en toute illégalité et dans une insécurité routière la plus totale ne sauraient être exonérés de leur responsabilité.

Face à cette situation exceptionnelle la Préfecture du Var allait mobiliser les services de l'Etat pour mettre en place et coordonner l'aide humanitaire nécessaire d'une part et d'autre part organiser, avec la collaboration du Consulat du Maroc, l'acheminement des personnes vers leur destination finale, dans des conditions de voyage normales.

Pour sa part et comme a son habitude, sur le plan judiciaire le Service de Régulation et Contrôle des Transports de la DRE PACA a assisté les services de la gendarmerie nationale, en liaison avec les parquets de Draguignan et de Nice, (EDSR du Var) dans la recherche et la qualification des infractions en confiant toute sa compétence technique sur cette affaire. Car comme très souvent dans ce genre de situation et pour la qualité de la procédure pénale, l'enjeu consiste à faire toute la lumière sur des

modes opératoires non conventionnels et sur les responsabilités pénales des personnes morales et physiques qui les orchestrent. Malheureusement bien connue des services de police et de gendarmerie pour avoir déjà été verbalisée pour exercice illégal de la profession de transporteur routier en juin 1999, la société en cause et ses dirigeants le sont tout autant des services de la DDE des Alpes Maritimes qui ont eu à instruire en juillet 1998 la demande d'inscription au registre des transporteurs.

De son côté, le pôle de Nice de la DRE PACA multiplie depuis quatre ans les contrôles routiers en collaboration avec les forces en tenues pour mettre un terme aux agissements des opérateurs "pirates" sur l'arc méditerranéen, en particulier entre Nice et le Maroc. Les résultats qui ont été annexés dans un rapport remis au préfet de région en date du 13 février 2001 ont permis de montrer toute la nécessité qu'il y avait, pour une meilleure efficacité, à renforcer la coordination interrégionale de l'ensemble des services de contrôles de l'Etat.

La position de rigueur et de fermeté de la DRE PACA a été réaffirmée devant les membres du pôle de compétence transports, réunis en septembre 2002 afin que cessent des comportements particulièrement graves sur le plan de l'insécurité routière auxquels sont exposés, non seulement les passagers, mais aussi l'ensemble des usagers de la route.

La Fédération Nationale des Transporteurs de Voyageurs (FNTV) PACA, qui s'est portée partie civile, non seulement dans cette affaire mais également pour d'autres faits similaires, entend apporter toute son aide à la DRE PACA pour que cette dernière puisse exercer pleinement sa mission régalienne. Car en dehors des effets d'insécurité routière, ce sont également des enjeux économiques et un préjudice financier auxquels doivent faire face les entreprises en droit d'exercer cette profession.

Actuellement cette offre de transport illégale et très hétérogène a totalement déstabilisé le marché et créé une érosion des prix de transports. Si la plus forte demande de transport (une centaine de personne par semaine) présente un caractère saisonnier en raison de la nature de la clientèle durant quatre mois de l'année, des voyages plus "modestes" sont néanmoins organisés en permanence et à la demande. L'intérêt financier ne réside pas tant dans le prix de la place (130€) que dans le volume et la valeur des biens personnels des passagers (gros électroménager : 115€, motocyclettes : 380€, etc.) et au fait que ces recettes échappent par ailleurs à toutes obligations fiscales et sociales.

Pour sa part la juridiction judiciaire tente autant que faire se peut d'apporter des solutions dans la poursuites des infractions pénales mais reste néanmoins confrontée à l'atomisation des procédures et à la volatilité des auteurs des infractions. En cas de sanction, la peine d'amende peut atteindre 15000€ d'amende et 1 an d'emprisonnement pour exercer illégalement la profession de transporteur routier public de personne.

Par ailleurs si la mise en danger d'autrui est retenue compte tenu du lien de causalité qui existerait entre les mauvaises conditions de circulation routière et un comportement dangereux ou irresponsable, la même peine d'amende et d'emprisonnement peut être requise par le Procureur de la République.

Si l'incident qui s'est produit sur l'autoroute A8 l'été dernier a trouvé une issue moins tragique que celles qui sont survenues ces dernières années qui ont fait plusieurs victimes, les raisons de ces accidents mettaient également en cause le mauvais état du véhicule ainsi que la précarité des conditions de travail des conducteurs et stigmatisaient toujours la violence routière.

Court débat : transports et environnement

Le mardi 12 novembre 2002 s'est déroulé à l'amphithéâtre des 13 Vents au CETE Méditerranée le Court Débat de l'ORT consacré au thème Transports et Environnement, sous les auspices de madame Anne-France DIDIER, Directrice de la DIREN et présidé par Gilles MENOTTI, Président de TLF Méditerranée.

La journée a été riche en interventions et en débats et échanges ; scindée en deux demi-journées complémentaires, elle présentait le matin les témoignages d'entreprises dans lesquels les représentants des divers modes de transports présents dans la région exposaient leurs actions, leurs difficultés et leurs attentes. Ainsi, Gilles MENOTTI, en tant que PDG de LOMATRANS présentait le point de vue du transport routier ; Magali DEVEZE responsable de la Mission Environnement, traitait de la gestion de l'environnement au Port Autonome de Marseille ; Bernard ALARY, Monsieur Environnement de la SNCF, exposait le sujet ardu du TGV Méditerranée et environnement ; Jean-Pierre DESBENOIT, venu de la Direction Générale de l'Aviation Civile où il remplit la tâche d'Animateur du réseau Environnement, parlait des volumes de protection environnementale des plateformes aéroportuaires ; Jean-Pierre GUYON-VEUILLET, pour VNF, commentait une vidéo sur la contribution du transport fluvial à l'environnement.

L'après-midi, les Institutionnels exposaient les diverses actions respectives menées dans le cadre de leurs divers organismes ou administrations, tout en y ajoutant la matière nécessaire à attirer des questions. Hubert PEIGNE, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a donc plaidé pour la priorité aux usagers vulnérables et aux modes doux qui constitue une véritable ligne de conduite bénéfique pour tous ; Espoir BOUVIER, du service Energie - Environnement du Conseil Régional a poursuivi dans le droit fil en retraçant l'expérience menée en PACA "Marchons vers l'école" ; François PERINET de la DIREN PACA faisait état des nouvelles infrastructures de transports et NATURA 2000 ; les éclaircissements nécessaires ont été donnés aux participants par Frédérique GERBAUD-MAULIN, du CETE Méditerranée Cellule environnement du service DHACE) sur le suivi et bilan environnement dans les procédures d'aménagement routiers et autoroutiers ; Jérôme CICILE a ensuite brossé les



ORT PACA/Photos Jean-Marc Ambielle



actions actions de l'ADEME en matière de transport et d'environnement en ; Sylvain FAYET a fait une frappante synthèse des connaissances et études prospectives sur les transports et la qualité de l'air en PACA. L'ensemble des documents constituant cette journée et qui ne figuraient pas dans le dossier remis sera envoyé aux participants.





Carnet

L'ORT souhaite à Dominique BECKER une retraite bien active !!

« Dominique BECKER a été pendant dix ans Directeur Régional de l'Équipement. Il a contribué à donner une position forte à l'Administration de l'Équipement dans la région PACA, notamment en développant une concertation constructive avec les milieux socio-professionnels et d'autre part à travers la gestion de dossiers importants comme les Percées Alpines, A8 bis, A51 ; il s'est également investi ces dernières années dans les Percées Pyrénéennes, le TGV Atlantique, et dans le domaine de la logistique. »

« Dominique Becker a fondé puis animé et développé l'ORT PACA.

Il en a fait à la fois un lieu d'échanges entre les représentants de chacun des modes et de chacun des métiers et un outil de production et de diffusion des principales données sociales et économiques de l'activité du secteur des transports. J'ai eu, avec d'autres, la chance de participer à cette action et de constater combien elle était appréciée des acteurs. »

Jean-Paul DALLAPORTA
Directeur Territorial Sud
de l'ANAH

« Lors qu'il était Directeur Régional de l'Équipement, Dominique Becker, croyant à l'avenir du transport routier de voyageurs, s'est très fortement investi dans la réalisation de l'actuel réseau des lignes régionales par autocar en Provence - Alpes - côte d'Azur.

Faisant confiance aux entreprises, il leur a permis de vaincre les nombreux obstacles leur interdisant de créer ces relations routières, citées depuis en exemple par les Ministres des Transports successifs.

Il a en outre permis aux Transporteurs de Voyageurs de dialoguer de façon constructive avec l'Administration, dépassant les simples rapports régaliens pour aboutir au conseil et au dialogue permanent entre la Profession et les représentants de l'Etat. »

Louis COSTEPLANE,
ancien Délégué REGIONAL
de LA FNTV PACA.

Carnet :

■ Départs :

Alain JUNG, Chef du Service Régulation et Contrôle des Transports de la Direction Régionale de l'Équipement part pour des cieux nouveaux : il va en effet occuper de Chef de l'Arrondissement maritime (ports, phares et balises, Littoral) et aéroports (40 aérodromes territoriaux en gestion et 4 en projets), et tout cela à Tahiti ! Il s'agit d'un détachement auprès du territoire de la Polynésie française, plus particulièrement à la Direction de l'Équipement, rattachée au ministère de l'Équipement et des Ports de Polynésie. Le Comité de rédaction du Journal des Transports le remercie ici de la constance qu'il a montré à participer à ses séances depuis de nombreuses années déjà et pour la pertinence de ses suggestions, remarques et propositions qui ont toujours été reprises avec fruit. Nous lui souhaitons une bonne nouvelle vie bien active par delà les mers !

■ Nominations :

Laurent Benvenuti, dynamique Délégué Régional de la FNTV, se voit augmenté de la tâche de représenter le Transport de Voyageurs dans le Département des Alpes Maritimes puisqu'il vient d'être désigné comme Secrétaire général de la FNTV des Alpes Maritimes.