

Le journal des transports

septembre 2012



sommaire

→ RÉGLEMENTATION

- Transport de marchandises, transport de voyageurs: le point sur les nouvelles modalités
- Évolution et modification du «paquet routier»

2

3

→ ACTUALITÉS

- ID Bus – SNCF
- OPCA
- ADEME
- Accessibilité
- Les opérateurs ferroviaires en PACA: Europorte et RDT 13
- Journée sécurité routière: passages à niveaux RFF: politique des passages à niveaux

6

8

14

15

18

→ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Les enjeux et conditions de mise en oeuvre d'un service de tramway fret
- Compte rendu court débat 21 juin

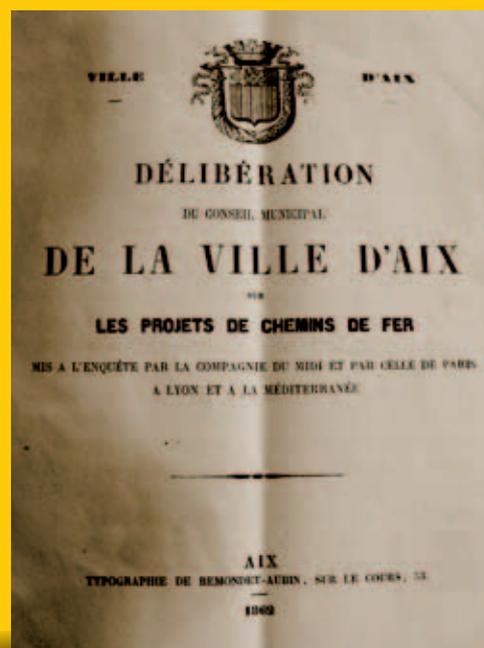
23

26

→ ENTRETIEN

- Le SMITEEB: entretien avec Delphine LE RUDULIER et Rémy LAZZERI

28



Une page
d'histoire





Transport de marchandises : avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes Transport de voyageurs avec des véhicules n'excédant pas 9 places : le point sur les nouvelles modalités d'accès à la profession

par **Géatrice PIERI**, Chef du pôle administratif
DREAL PACA/STI-URCT

Par souci de professionnalisation du secteur du transport routier public avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes (marchandises) ou n'excédant pas 9 places (personnes), le «paquet routier», entré en vigueur le 4 décembre 2011, a profondément modifié les modalités d'accès à la profession. Il a introduit une nouveauté en créant une attestation de capacité professionnelle au transport de personnes au moyen de véhicules de moins de 9 places et a considérablement renforcé les programmes des stages.

Le nouveau dispositif

Transport de marchandises avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

- L'attestation de capacité professionnelle en transport léger de marchandises (nouvelle appellation du justificatif de capacité professionnelle) s'obtient :
 - après le suivi d'un stage de 105 heures sanctionné par un examen final ;
 - par équivalence directe du baccalauréat professionnel «transport» ;
 - en justifiant d'une expérience professionnelle de 2 ans minimum dans une entreprise de transport public routier de marchandises sous réserve de ne pas avoir cessé d'exercer depuis plus de 10 ans.

Transport de voyageurs avec des véhicules n'excédant pas 9 places

- Le dispositif mis en place pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle en transport de personnes avec des véhicules de 9 places maximum est une nouveauté. Le contenu du stage est sensiblement identique à celui du transport léger de marchandises. Néanmoins, il comporte des spécificités :
- le stage «voyageurs» dure plus longtemps. Il comporte 140 heures de formation et il est également sanctionné par un examen final ;
 - la réglementation spécifique au transport routier de voyageurs n'est pas enseignée durant le cursus permettant d'obtenir un baccalauréat professionnel «transport». Les titulaires de ce diplôme, tout en

étant dispensés du suivi du stage, devront néanmoins passer l'examen de fin de stage ;

- enfin, s'agissant de l'expérience professionnelle, le dispositif est identique à celui du transport léger. Il faudra bien évidemment justifier de cette expérience dans une entreprise de transport public routier de personnes.

Une durée de stage plus longue, un niveau de connaissances plus élevé

L'enseignement dispensé pour chacun des deux stages repose sur des référentiels de connaissances renforcés.

Le stage «marchandises» :

- 52 heures 30 sont consacrées à l'activité financière de l'entreprise, essentiellement sous un angle comptable ;
- 17 heures 30 à la gestion du personnel ;
- 10 heures 30 à la réglementation applicable dans le domaine du transport public routier ;
- enfin 9 heures au droit civil et commercial.

Le stage «voyageurs» :

- les volumes d'heures d'enseignement dispensés dans certaines des matières précédemment évoquées pour le stage «marchandises» sont sensiblement identiques (52 heures pour l'activité financière, 10 heures 30 pour le cadre réglementaire de l'activité transport) ;
- en revanche, les modules de gestion de personnel comme de droit civil et commercial sont plus denses (respectivement 19 heures et 21 heures) ;

- enfin, les spécificités du secteur de transport de voyageurs font partie du programme :
 - 9 heures sont consacrées à la sécurité et 7 heures à l'activité commerciale de l'entreprise. Sur ce dernier point, il s'agit de permettre aux futurs gestionnaires de transport public de personnes de pouvoir répondre correctement aux appels d'offres émis par les autorités organisatrices de transport.

Où se former ?

Pour le moment, seuls certains centres dispensant des formations spécialisées dans le domaine du transport ont déposé des dossiers auprès des services de la DREAL PACA et sont en cours d'agrément.

- Les personnes intéressées par ces nouveaux stages pourront se rapprocher de ces centres afin de connaître leurs calendriers prévisionnels.
- Leurs coordonnées sont disponibles sur le site internet de la DREAL PACA à la rubrique «guichet du transport public routier». ●

Pour aller plus loin :

Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a mis en ligne une foire aux questions sur le «paquet routier».

Les informations relatives à la capacité professionnelle sont disponibles sur : www.developpement-durable.gouv.fr/-Capacite-professionnelle.html



© fotolia.com



Mise en œuvre du « paquet routier » : quelles évolutions pour l'accès à la profession de transporteur routier ?

par **Béatrice PIERI**, Chef du pôle administratif
DREAL PACA/STI-URCT

La réglementation relative à l'accès à la profession d'entreprise de transport routier de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV) a été en partie modifiée par l'entrée en vigueur le 4 décembre 2011 du « paquet routier » issu de trois règlements européens.



© fotolia.com

Il ne s'agira pas ici de proposer une lecture exhaustive du « paquet routier » mais de souligner les principales évolutions qui ont trait à l'accès à la profession de transporteur public routier.

Un nouveau document administratif: l'autorisation d'exercer

Les DREAL délivrent aux entreprises de transport public routier qui remplissent toutes les conditions d'accès à la profession un nouveau titre administratif: l'autorisation d'exercer qui matérialise leur inscription au registre national du transport public routier.

Elle s'ajoute aux licences et copies conformes et peut être retirée ou suspendue par une décision du Préfet de Région dès lors qu'une des conditions d'accès à la profession n'est plus satisfaite.

Pour les entreprises inscrites au registre national du transport public routier avant le 4 décembre 2011, les DREAL leur délivreront leur autorisation d'exercer courant 2012.

Une nouvelle exigence: l'établissement Qu'est ce que l'établissement?

L'établissement, s'ajoute désormais aux 3 autres

conditions à remplir (capacité professionnelle, honorabilité et capacité financière) pour exercer le métier de transporteur routier.

Elle prévoit notamment que les entreprises de transport public routier doivent être établies de manière stable et effective dans un État membre.

Par ailleurs, pour satisfaire à l'exigence d'établissement, l'entreprise doit conserver les principaux documents administratifs dans les locaux de son siège ou dans ceux de son établissement principal (dans le cas où le siège n'est pas en France). Les équipements administratifs et les installations techniques doivent s'y trouver également. Il peut néanmoins être dérogé à cette dernière obligation. En effet, les installations techniques correspondent aux ateliers ou des équipements destinés à la maintenance des véhicules, maintenance qui peut être réalisée par un prestataire extérieur.

Dans cette hypothèse, l'entreprise devra alors le justifier en présentant les contrats conclus en ce sens ou les factures inhérentes à l'entretien des véhicules.

Pour satisfaire à l'exigence d'établissement, il n'est pas exclu qu'il s'agisse de locaux d'habitation. Dans

ce cas, l'administration doit en être informée.

De même, un contrat de domiciliation peut être conclu par l'entreprise de transport public routier avec une société ayant reçu un agrément préfectoral de domiciliation qui sera transmis à la DREAL. Enfin, l'entreprise de transport public routier doit disposer d'un parc de véhicules affectés à son activité transport, véhicules qui peuvent être détenus en pleine propriété ou en vertu d'un contrat de location-vente, de location, de crédit-bail ou de mise à disposition.

La vérification de l'exigence d'établissement: le contrôle en entreprise

- si le contrôle est inopiné, les contrôleurs des transports terrestres pourront fixer un délai au chef d'entreprise pour qu'il puisse présenter les documents manquants;

- en revanche, lors d'un contrôle effectué sur rendez-vous, le dirigeant de l'entreprise est réputé avoir eu un délai suffisant pour présenter les documents demandés.

Dans l'hypothèse où il ne les fournirait pas lors du contrôle ou à l'issue du délai (pour les contrôles inopinés) un délit d'obstacle au contrôle serait relevé à son égard.



L'entreprise sera alors considérée comme ne satisfaisant plus à la condition d'établissement et sera mise en demeure de régulariser sa situation dans un délai de 6 mois. Son autorisation d'exercer pourra être suspendue ou retirée.

Un nouveau vocable: Le gestionnaire de transport (antérieurement attestataire de capacité)

Des missions renforcées

Les obligations traditionnelles que doit remplir le gestionnaire de transport n'ont pas évolué. Il doit toujours satisfaire aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle et assurer la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise.

Néanmoins, le «paquet routier» a renforcé ses missions, notamment en ce qui concerne la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité.

Le recours à un gestionnaire «extérieur» prestataire de service:

Désormais, un gestionnaire extérieur à l'entreprise peut y exercer ses fonctions, dans le cadre d'un contrat de prestation de service conclu entre les parties.

Le «paquet routier» limite à 2 entreprises de transport pour un parc maximum de 20 véhicules, les possibilités d'exercice du prestataire de service gestionnaire de transport.

Une exception à l'interdiction du gestionnaire salarié à temps partiel:

Dans le cadre d'une entreprise individuelle à caractère familial, le gestionnaire de transport peut exercer ses fonctions à temps partiel à condition que l'entreprise exploite 5 véhicules maximum et que le chef d'entreprise ne soit pas le gestionnaire de transport.

Le cas des groupes: un gestionnaire unique

Il est possible pour plusieurs entreprises constituant un groupe au sens juridique du terme de faire appel à un gestionnaire unique pour gérer la maison mère et une ou plusieurs de ses filiales.

L'actualisation des connaissances.

Le «paquet routier» prévoit que si le titulaire d'une attestation de capacité professionnelle n'a pas exercé en tant que gestionnaire de transport depuis plus de 5 ans, il pourra être assujéti par

le Préfet de Région à suivre une formation d'actualisation de ses connaissances dans un centre de formation agréé par la DREAL.

L'appréciation par le Préfet de Région de l'opportunité à suivre ou non une telle formation se fera au cas par cas, en tenant compte de l'expérience réelle du gestionnaire comme de la durée pendant laquelle il n'a pas exercé.

L'augmentation des montants nécessaires pour remplir l'exigence de capacité financière limitée au TRM avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes

Les montants exigés antérieurement n'ont pas évolué pour le TRM et le TRV, hormis en ce qui concerne le transport public routier de marchandises avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes. En effet, il faudra désormais justifier de 1800 € pour le premier véhicule au lieu des 900 € précédemment exigés et de 900 € pour les véhicules suivants. Par ailleurs, le recours à une garantie bancaire en cas de capitaux propres insuffisants ne peut excéder la moitié du montant exigible.

Cette disposition s'applique également au transport public routier de voyageurs dont les entreprises pouvaient auparavant bénéficier d'une attestation bancaire.

Enfin, à compter de 2013, les entreprises de transport n'auront plus à envoyer chaque année leurs liasses fiscales aux DREAL pour peu qu'elles signalent aux services fiscaux qu'elles relèvent du registre national des transporteurs par route. Elles seront alors automatiquement transmises par ces services aux DREAL.

Des changements importants des régimes dérogatoires en transport de personnes

Les entreprises inscrites en activité accessoire de transport de personnes:

Jusqu'au 4 décembre 2011, les entreprises qui n'exerçaient pas une activité principale de transport public routier de personnes pouvaient s'inscrire au registre national des transporteurs routiers tout en étant dispensées des conditions de capacité professionnelle et financière.

Dans la perspective de la professionnalisation du transport de personnes et afin de canaliser les demandes d'inscription en régime dérogatoire, le «paquet routier» limite désormais cette possibilité aux entreprises proposant des services réguliers ou à la demande, pour lesquels elles ont conclu une convention avec une autorité organisatrice de transport (essentiellement les collectivités territoriales).

Pour toutes les autres, il faudra désormais remplir à la fois la condition de capacité financière mais surtout celle de capacité professionnelle en effectuant un stage de 140 heures sanctionné par un examen final dans un organisme de formation préalablement agréé par la DREAL.

Les entreprises inscrites avant le 4 décembre 2011 disposent d'un délai pour régulariser leur situation. Elles auront jusqu'en décembre 2014 pour obtenir leur attestation de capacité professionnelle au transport de personnes au moyen de véhicules de moins de 9 places.

Les taxis:

Antérieurement, les taxis ne pouvaient offrir que des services réguliers ou à la demande.

La nouvelle réglementation leur permet désormais d'exercer tout type d'activité de transports de personnes (occasionnel, régulier ou à la demande) tout en continuant de bénéficier de l'exemption des obligations de capacité financière et professionnelle.

De nouvelles modalités d'obtention des attestations de capacité professionnelle.

Les voies d'obtention des attestations de capacité professionnelle ont profondément été modifiées, tout particulièrement en ce qui concerne le transport «léger» (TRM avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes et TRV avec des véhicules de moins de 9 places).

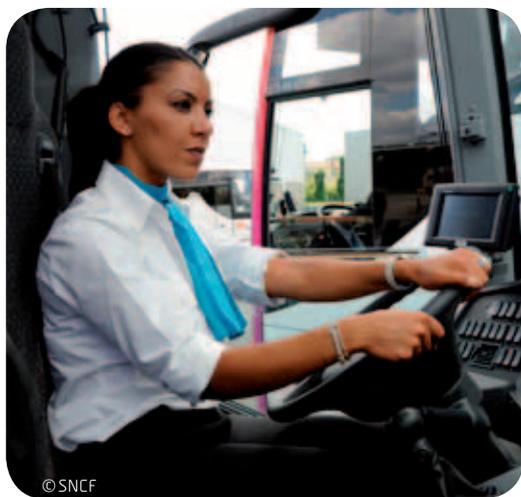
L'article «Transport de marchandises avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes, transport de voyageurs avec des véhicules n'excédant pas 9 places: le point sur les nouvelles modalités d'accès à la profession» se propose de faire le point sur les nouveaux dispositifs. ●



SNCF lance iDBUS

par **Dominique ROVETTA**, Chef de Pôle Grands Projets
SNCF - DIRECTION REGIONALE PACA

Les premières circulations des autocars iDBUS, la nouvelle offre de transport en autocar à haut niveau de service de la SNCF, ont débuté le 23 juillet 2012 au départ de Paris et Lille et à destination de Bruxelles, Amsterdam et Londres.



Au moment de la réservation, les voyageurs ont la possibilité de choisir leurs places à l'intérieur du bus: côté fenêtre, côté couloir, à l'avant ou à l'arrière du bus. Pour sa flotte de 46 véhicules, iDBUS a choisi les constructeurs Setra et Irisbus. iDBUS dispose d'une tarification simple: trois niveaux de prix sont déterminés en fonction du trafic: trafic normal, fort trafic et très fort trafic. Le prix en période de trafic normal représente plus de la moitié des places proposées par iDBUS. Les prix sont annoncés 6 mois à l'avance et restent valables de l'ouverture des ventes à la date de départ du bus.

Enfin, une offre spéciale est proposée aux groupes de 4 personnes: le tarif Tribu permet de bénéficier de 4 places pour le prix de 3.

Les conducteurs appelés « capitaines » accueillent les passagers et leurs donnent de l'information tout au long du parcours, en français et en anglais.

Des équipes d'accueil en gare sont présentes pour aider les voyageurs à embarquer et assister les personnes à mobilité réduite.

La supervision des circulations est assurée 24h/24 par les agents du Poste de commandement. ●

L'offre iDBUS

Depuis le 23 juillet, iDBUS propose:

- ▶ 8 allers-retours/jour entre Paris et l'Europe du Nord
- ▶ 4 allers-retours/jour entre Lille et l'Europe du Nord

Dès fin 2012, l'offre sera enrichie:

- ▶ 20 allers-retours/jour entre Paris et l'Europe du Nord
- ▶ 12 allers-retours/jour entre Lille et l'Europe du Nord

SNCF a lancé lundi 23 juillet, son offre iDBUS, reliant Paris et Lille au Nord de l'Europe.

Des autocars de standard 4 étoiles de 48 places proposent de nombreux services à leurs voyageurs: le Wi-Fi à bord gratuit, des écrans à bord permettant de suivre en temps réel l'itinéraire et d'avoir des informations sur l'heure d'arrivée, des prises électriques, des toilettes, des sièges inclinables, un accès pour les personnes à mobilité réduite...

Depuis le 11 juillet, les réservations sont ouvertes aux voyageurs souhaitant relier Paris et Lille à Bruxelles, Amsterdam ou Londres avec iDBUS.



À propos de L'OPCA-TRANSPORTS

par **Anne LETELLIER** - Déléguée à la communication
OPCA-TRANSPORTS



L'OPCA-TRANSPORTS - Organisme Paritaire Collecteur Agréé - est un organisme paritaire, collecteur des fonds de la formation professionnelle. L'association est gérée par les organisations professionnelles et syndicales représentatives des employeurs et des salariés des branches du transport. L'OPCA-TRANSPORTS est né de l'accord paritaire du 28 décembre 1994 qui délimite son champ de compétences, et a été agréée par les pouvoirs publics le 22 mars 1995. L'adhésion des secteurs professionnels a été réaffirmée par l'Accord portant adhésion à l'OPCA-TRANSPORTS signé par le 26 mai 2011.

L'OPCA-TRANSPORTS a pour missions de collecter les fonds au titre de la formation continue, de financer et développer l'accès à la formation des salariés des entreprises adhérentes mais aussi d'informer, sensibiliser et accompagner les entreprises, en particulier les TPE-PME, dans l'analyse et la définition de leurs besoins en matière de formation professionnelle.

Les sections professionnelles paritaires techniques:

- Transports routiers de marchandises et activités auxiliaires
- Transports maritimes
- Transports routiers de voyageurs
- Transports publics et ferroviaires
- Transport fluvial de marchandises et de passagers
- Ports et manutention
- Agences de voyages et de tourisme
- Transports sanitaires

2011 : l'année de tous les changements pour l'OPCA-TRANSPORTS L'État renouvelle notre agrément

La dernière réforme de la formation a restructuré le paysage des OPCA : seuls 20 OPCA subsistent désormais, contre une centaine auparavant. Les agréments ont été accordés par l'État sur la base d'exigences accrues en termes quantitatifs (collecte minimale portée de 15 à 100 millions d'euros) et qualitatifs (appui à l'employabilité des salariés, notamment fragilisés, et des demandeurs d'emploi ; services RH-GPEC aux entreprises, notamment de petite taille, dans une logique de proximité).

Fort de son agrément, d'une collecte dépassant les 180 millions d'euros et des services adaptés aux besoins des entreprises et des actifs, l'OPCA-TRANSPORTS a signé avec l'État une convention

fixant ses modalités d'intervention et ses ressources de fonctionnement pour les trois ans à venir. Elle lui permet de continuer à accompagner l'ensemble de ses adhérents et des actifs du secteur, tout en leur proposant de nouveaux services.

Plus de 153 millions d'euros dédiés à la formation des actifs

Depuis 2009, tous les OPCA reversent annuellement au FPSPP (Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels), une part de leur collecte (13% en 2009, 10% depuis) : pour l'OPCA-TRANSPORTS, cela représenté, en 2011, 23,5 millions d'euros sur les 180 collectés. En 2011, l'OPCA-TRANSPORTS a donc pu engager près de 153,8 millions d'euros pour sécuriser les parcours professionnels des salariés et des demandeurs d'emploi. C'est 8% de plus qu'en 2010. Si le plan de formation est le support privilégié de la formation en entreprise, les dispositifs de formation ainsi financés sont multiples : DIF (Droit Individuel à la Formation) en emploi et portable, contrat et période de professionnalisation, POE (Préparation Opérationnelle à l'Emploi)

140 007 salariés ont bénéficié d'une formation en 2011.

Au 31 décembre 2011, 20% des 691 718 salariés relevant des entreprises adhérentes à

Quelques chiffres clés

(source : état statistique et financier 2011) :

- ▶ 158,8 millions d'euros de collecte *
- ▶ 32 417 entreprises adhérentes (dont 31 052 entreprises de moins de 49 salariés)
- ▶ 691 710 salariés
- ▶ 140 007 salariés bénéficiaires de formation
- ▶ Plus de 7 millions d'heures stagiaires financées par dispositif

*Collecte après déduction du FPSPP (Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels)



PROFESSION'Elles DU TRANSPORT

OPCA- TRANSPORTS ont bénéficié d'une action de formation. L'OPCA-TRANSPORTS soutient particulièrement l'emploi des jeunes, des personnes les moins diplômées et l'acquisition de compétences transférables.

En outre, il a lancé en 2011 un label « Profession'Elles du transport » : visant à la féminisation des métiers, non seulement en formations initiales mais aussi en professionnalisant collaboratrices ou conjointes de chefs d'entreprises.

L'OPCA-TRANSPORTS a développé ses actions en faveur des demandeurs d'emploi.

Nouveau dispositif mis en place en 2011, la POE individuelle a permis de répondre aux besoins de recrutement des secteurs de transports de personnes en adaptant les compétences des demandeurs d'emploi aux offres déposées à Pôle Emploi. Près de 740 POE individuelles ont été financées par l'OPCA-TRANSPORTS en 2011.

Le DIF portable permet de préserver l'employabilité des demandeurs d'emploi en utilisant les droits acquis lors de précédents emplois. Créé en 2010, le nombre de ses bénéficiaires a quintuplé en 2011 par rapport à 2010, passant de 500 bénéficiaires à près de 2400 en 2011.

Enfin, le contrat de professionnalisation cumule accès à l'emploi et qualification dans le cadre d'un contrat en alternance. L'année 2011 a connu une progression de près de 25% du nombre de contrats de professionnalisation conclus, traduisant ainsi le besoin de certains secteurs en matière de recrutement.

T-SERVICES pour accompagner Les TPE/PME

Avec 14000 visites d'entreprise par an, les conseillers OPCA-TRANSPORTS vont bien au-delà des missions traditionnelles de financement de la formation. L'offre « T- Services » proposée par l'OPCA-

TRANSPORTS aux entreprises adhérentes leur permet de bénéficier d'un accompagnement constant aux étapes clés de leur développement : **T-RECRUTEMENT** : embauche de personnel formé aux besoins de l'entreprise

T-DIAG : diagnostic et conseil en ressources humaines

T-TUTOR@T : professionnalisation de tuteurs par la formation à distance

T-FORMATIONS : définition, réalisation et suivi de la politique de formation

T-COMPÉTENCES : gestion des compétences et emploi des salariés

T-GESTION : gestion en ligne du dossier formation L'OPCA-TRANSPORTS propose également aux adhérents des cursus spécifiques :

T-SÉSAME : appréhension des savoirs fondamentaux (calcul ou expression, afin de remettre à niveau les connaissances des collaborateurs et de développer leur autonomie au travail).

T-RESSOURCES : cycles d'échanges entre professionnels (partage d'expériences, etc.)

Une forte proximité géographique des adhérents et des actifs

Avec 22 représentations régionales et une soixantaine de représentants, l'une des grandes forces de l'OPCA-TRANSPORTS est son ancrage au sein des régions. En 2011, l'OPCA-TRANSPORTS a poursuivi son développement avec l'ouverture de trois nouvelles antennes régionales à Brest, Biarritz et Agen et le renforcement des équipes sur le terrain.

2012: la formation en actions

En 2012, l'OPCA-TRANSPORTS est d'ores et déjà porteur de nombreuses actions en faveur de la formation et de l'emploi. Pour les mener à bien, l'OPCA-TRANSPORTS a bénéficié de cofinancements du FPSPP, pour des actions se déroulant sur 2011/2012 :

L'accès des salariés à des actions de formation dans un contexte de crise :

Financement de Certificats de Qualification pour 250 ouvriers dockers, formation de 110 attestations d'auxiliaires ambulanciers, de Titre Professionnel d'ouvrier d'entretien de véhicules industriels pour 50 salariés et formation Habilitation tramway pour 480 salariés.

L'accès des demandeurs d'emploi à la Préparation Opérationnelle à l'Emploi :

Après une première action sur les POE individuelles, le dispositif se renforce par la mise en œuvre de la POE collective qui permet d'organiser des formations pour les demandeurs d'emploi en vue d'un recrutement, au niveau territorial, dans une branche ayant fait valoir des besoins.

Des projets territoriaux interprofessionnels ou sectoriels :

En région Centre, un projet d'accompagnement à la gestion des compétences pour les salariés des PME du transport routier de marchandises, engagé en 2011, se prolongera jusqu'à fin 2012. En Poitou-Charentes, une action de sécurisation des parcours professionnels a été menée pour 300 salariés du groupe de transport de voyageurs Europ Voyage SA, par la mise en place d'une GPEC.

L'anticipation des besoins en compétences et en emplois :

Après le Contrat d'Études Prospectives (CEP) des agences de voyage achevé en 2011, l'année 2012 voit le lancement du CEP des transports couvrant les transports routiers de marchandises et activités auxiliaires, de voyageurs, le transport fluvial et le transport maritime. Ce programme est cofinancé par l'État.

Les Partenariats régionaux :

Pôle Emploi, DIRECTE, Délégations aux Droits des Femmes, Conseils Régionaux : des conventions avec ces partenaires ont permis de cofinancer des actions de formations pour les salariés et les demandeurs d'emploi. ●



L'ADEME en région

Actions phares, bilan et perspectives dans les transports

par Jérôme CICILE - Chargé de mission air, transports, déplacements | ADEME Direction Régionale PACA

L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) est un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'Agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans ses domaines d'intervention.

Ecomobilité: repenser nos déplacements

Dans le cadre du partenariat historique avec le Conseil Régional, la Direction Régionale de l'ADEME a soutenu de nombreux projets liés à la mobilité, projets portés par des collectivités, des entreprises ou des associations. Au-delà des aspects financiers, l'accompagnement de l'Agence se situe souvent en amont, via des échanges techniques et méthodologiques. Grâce à sa souplesse d'intervention et sa proximité de terrain, l'Agence est intervenue sur un très large spectre de projets et d'études touchant à de nombreux aspects des transports et de la mobilité. Le fil rouge de son action est d'intervenir sur des champs innovants ou peu développés, de façon à promouvoir et diffuser des pratiques ou systèmes de déplacements dont l'efficacité énergétique et environnementale est avérée et reproductible.

Depuis 10 ans, un effort soutenu envers les PDE/PDIE

S'agissant de l'organisation de la mobilité, un effort soutenu a été fait pour développer les PDE et les PDIE en région et ce, depuis 2002. S'adresser



aux grands générateurs de déplacements a bien été une action phare de l'ADEME, menée au niveau national comme dans toutes les régions. En PACA, les deux départements les plus peuplés ont été assez actifs sur le sujet. Ainsi, une trentaine de PDE/PDIE ont été accompagnés dans les Bouches-du-Rhône, et une dizaine dans les Alpes-Maritimes. Des PDE ont également été conduits à l'échelle régionale par certains partenaires, ces démarches volontaires ayant été déclenchées par la réalisation du Bilan Carbone® et la prise de conscience du poids des déplacements dans

les émissions de ces entreprises (La Poste, MACIF, Pôle Emploi par exemple).

Si le plus souvent l'accompagnement financier s'est porté sur les études, il convient de signaler que l'ADEME et le Conseil Régional ont également financé plusieurs opérations de communication/sensibilisation au sein des entreprises et pris en charge des coûts de personnel ou d'assistance externe pour faire vivre le PDE (une dizaine d'opérations à ce jour). Un

grand nombre de formations ont également été proposées, à l'attention des chefs de projets PDE au sein des entreprises ou administrations. Enfin, dans les Bouches-du-Rhône, les Alpes-Maritimes, le Vaucluse et le Var, des relais d'information aux PDE ont été cofinancés au sein des CCI. Sur les territoires vauclusiens et varois, la priorité est de traiter la desserte des zones commerciales et des zones d'activité. Sujet difficile, les PDE/PDIE ont graduellement contraints les AOT à faire face aux problèmes des entreprises, pour qui la bonne accessibilité au lieu de travail est



un élément fondamental de l'attractivité. Dans nos départements fortement urbanisés, violemment favorables au tout-voiture, les solutions alternatives à court terme sont fragiles et ne reposent finalement que sur l'offre existante de transport public, l'utilisation autre du véhicule particulier (auto partage et covoiturage, pratiques frémisantes) ou les modes actifs (vélo et la marche à pieds, dont la part reste marginale). S'agissant de ces derniers et malgré les aides mobilisables pour les études, la faiblesse des aménagements et l'inexistence de politiques défavorables à la voiture - stationnement notamment contrarient fortement le décollage de leur pratique.

Les AOT et Le management de la mobilité

L'intérêt des PDE/PDIE aura donc été de mobiliser un grand nombre d'acteurs et de permettre à la demande et à l'offre de se rencontrer et de co-construire des réponses adaptées aux besoins des salariés. Nous pouvons convenir qu'une certaine mutation institutionnelle a bien eu lieu et que le rôle réglementaire du conseil en mobilité dévolu aux AOT intercommunales a fini par atteindre un peu de visibilité en région PACA. Au final, devant la complexité et la richesse du sujet, il n'a pas été possible de mesurer les transferts modaux positifs réalisés au sein des PDE, mais gageons tout de même qu'ils sont bien là.

Au fil des ans également, les PDE ont bénéficié du contexte montant du Grenelle et se sont progressivement inscrits dans des démarches plus globales de développement durable, comme la RSE, qui prône la responsabilité, l'engagement

et l'action. Un réseau d'intérêts et d'échange s'est peu à peu tissé entre les entreprises, de bonnes pratiques ont été échangées et la première rencontre régionale sur ce sujet a été inaugurée par le Conseil Régional en juin 2012.

La dynamique étant maintenant bien lancée à l'échelle de la région, l'ADEME n'a plus vocation à continuer l'accompagnement de ce dispositif et souhaite laisser les AOT intercommunales jouer pleinement leur rôle de Conseil en Mobilité (CeM), à l'instar de ce qu'elles font sur les territoires voisins. Le management de la mobilité, qui est une de leurs missions, doit agir sur la demande de déplacements pour encourager durablement les changements de comportements vis-à-vis des différents modes. Cette mission s'inscrit dans le cadre de leur politique des transports et des aménagements nécessaires à ces mutations. L'organisation de l'espace public, le partage de la voirie et la disponibilité du foncier constituent en effet des leviers majeurs d'incitation à ces changements.

Les missions d'information, de promotion et d'évaluation constituent, selon l'article 27-1 de la LOTI, le socle minimal du conseil en mobilité dont sont chargées les AOT. C'est donc un vaste domaine d'innovations qui touche aux nouvelles organisations dans les entreprises (PDE), aux nouvelles pratiques de déplacements (usages partagés de la voiture, écomobilité scolaire, électromobilité...) et aux nouveaux métiers liés au Conseil en Mobilité (centrales de mobilités, maisons de l'emploi et transports...)

Informations complémentaires dans la plaquette téléchargeable, «Écomobilité, repenser ses déplacements» sur : www2.ademe.fr à la rubrique Transports.

L'appui indispensable de La réglementation sur la qualité de l'air

Ce bref bilan ne saurait être complet sans rappeler le rôle joué par l'ADEME dans l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère aux côtés de la DREAL. En effet, dès 2003, l'ADEME avait coordonné le groupe de travail sur les mesures concernant les transports terrestres, aériens et maritimes. Parmi les mesures directement élaborées et suivies par l'Agence, la plus significative est celle qui consiste à avoir rendu obligatoire les Plans de Déplacement d'Entreprises pour les établissements privés et publics de plus de 250 salariés. Cette mesure a non seulement été reprise dans l'actualisation des PPA des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, mais elle sera également prochainement étendue aux départements du Var et des Alpes-Maritimes. Sans cette obligation réglementaire, il est clair que les PDE n'auraient pas connu un tel essor en région.

En 2010, l'ADEME procédait à l'évaluation de cette mesure auprès des entreprises obligées dans les Bouches-du-Rhône, qui concernait 102 000 salariés ou agents du secteur publics. Sur les 89 établissements ciblés par le PPA 13, 72 étaient des entreprises privées et 17 des établissements publics. Au regard de l'analyse conduite par l'ADEME, 46 établissements sont réputés avoir respecté l'obligation du PPA², ayant réalisé entre 4 et 5 actions, auxquels s'ajoutent 9 établissements ayant réalisé au moins 3 actions. Ceci permet d'estimer que 55 établissements peuvent être considérés en démarche PDE auxquels il convient d'ajouter les entreprises «volontaristes» présentes dans les PDIE. Néanmoins, il s'agit là de données déclaratives qui n'ont pu être vérifiées. Là encore, dans le cadre de leur mission de conseil, les AOT pourraient élaborer des tableaux de bords de suivi de ces entreprises, leur permettant de mesurer l'évolution des parts modales par grands bassins d'emplois par exemple.

Un complément d'enquête fut également réalisé auprès d'une vingtaine de collectivités et d'organismes publics obligés, dont le résultat est beaucoup plus mitigé (6 sites validés par l'ADEME sur 20 obligés). Cette enquête fit apparaître la difficulté de mener la démarche PDE jusqu'à son terme. En effet, faute de suivi et d'animation en interne, bon nombre d'entre elles furent déclarées «en panne».

Les Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA): deux collectivités retenues par l'ADEME en région PACA

Les ZAPA constituent la mise en œuvre d'une mesure phare de la loi Grenelle II pour améliorer la qualité de l'air. C'est un enjeu de santé publique: la pollution de l'air diminue l'espérance de vie de 9 mois pour chaque Français et l'exposition aux particules fines causerait 40 000 décès chaque année. Les zones d'actions prioritaires pour l'air, dites ZAPA, doivent permettre de renforcer la lutte contre la pollution atmosphérique et notamment de réduire les émissions de particules (PM) et d'oxydes d'azotes (NO_x).

Dans ces zones, l'accès aux véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique est limité, voire interdit, selon le principe d'une discrimination positive. En Europe, plus de 160 villes mettent déjà en place ce type d'actions, connues sous le vocable de *Low Emission Zones* (LEZ). Il est possible de hiérarchiser cette discrimination, du simple contrôle d'accès au principe du péage urbain, en s'appuyant bien entendu sur une approche globale intégrant tous les autres modes de substitution.

Pour accompagner les collectivités volontaires³ à définir les modalités et les conditions d'accès à la zone en fonction du contexte local, l'ADEME a donc lancé en juillet 2010 l'appel à projets «Faisabilité des ZAPA» afin de pouvoir financer les études menées par les collectivités et leur proposer un accompagnement technique et méthodologique. Ces études devaient permettre de tester différentes configurations organisationnelles et aboutir à un dossier de projet d'expérimentation sur une zone délimitée. En région PACA, la métropole Nice Côte d'Azur (NCA) et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) ont été retenues par l'ADEME, qui copilote ces initiatives avec la DREAL.

Les principes de l'étude

Les ZAPA étant un concept novateur en France, l'étude de faisabilité doit examiner les enjeux techniques et économiques du projet, la faisabilité des mesures envisagées et être capable d'évaluer ces dernières. Dans le détail, il convient donc d'examiner les différentes briques à assembler pour parvenir à un projet en tous points acceptable et performant. Parmi ces briques, nous pouvons retenir:

- le dimensionnement de la ZAPA,
- l'évaluation de l'impact et des conditions de mise en œuvre des mesures,

- l'acceptabilité sociale et les coûts de mise en œuvre des mesures,
- l'analyse du gain sur la qualité de l'air
- l'identification des modalités juridiques et de gouvernance du projet
- l'affectation préférentielle de la voirie aux modes de déplacements les moins émetteurs (vélo, transport public, covoiturage),
- l'optimisation des livraisons de marchandises,
- le choix des critères de restriction
- l'évaluation des reports de trafic et de leurs conséquences en dehors de la ZAPA,
- les modalités d'identification des véhicules autorisés à circuler dans la ZAPA (vignettes ou vidéosurveillance par exemple...),
- les mesures compensatoires à proposer (aides à l'acquisition de véhicules décarbonés, tarification transport public etc.)

Le calendrier

Le calendrier prévisionnel prévoyait qu'en juillet 2012, chaque collectivité remettrait son projet au Ministère. Celui-ci devait ensuite statuer sur l'éligibilité des projets, puis autoriser par décret l'expérimentation des projets sélectionnés pour une durée de 3 ans.

La situation actuelle

Étant donné la complexité du sujet, aucune collectivité n'a pu réellement parvenir à finaliser son projet. En région, seule la CPA a conduit les études, sans pour autant prendre de décision politique sur une mise en œuvre. Même la métropole Nice Côte d'Azur n'a pas démarré le processus. Devant ces difficultés, la nouvelle Ministre de l'Écologie, du Développement



Durable et de l'Énergie a écrit en juillet 2012 aux collectivités partenaires. Elle leur a indiqué qu'elle maintenait son intérêt pour les projets de ZAPA, tout en soulignant son intention d'adapter le cadre. Ce faisant, les travaux reprendront à la rentrée, un groupe de travail avec les collectivités volontaires devant examiner les difficultés rencontrées et élaborer des plans d'action complets et applicables.

La Ministre estime en effet que le résultat des études fait apparaître un dispositif trop rigide et socialement injuste, car pouvant pénaliser excessivement certains propriétaires de véhicules anciens. Cette situation pose donc en filigrane la question de la justesse environnementale versus la justice sociale.

Rappelons ici qu'une réflexion plus générale sur les mesures structurelles nécessaires à l'amélioration de la qualité de l'air doit démarrer à l'automne, dans le cadre de la concertation nationale sur la transition énergétique. Les ZAPA devraient donc faire partie d'un débat national.



©fotolia.com



© fotolia.com



L'ADEME en région

Les efforts environnementaux du secteur des marchandises

La charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ des transporteurs routiers de marchandises

La réduction de 20% d'ici 2020 des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de l'ensemble des transports constitue un engagement national dans lequel la région Provence-Alpes-Côte d'Azur entend s'inscrire pleinement.

Malgré le développement du ferroviaire, du cabotage maritime et fluvial, les transports routiers assurent près de 80% des échanges de marchandises en France. L'amélioration de leur efficacité énergétique et environnementale est un enjeu essentiel d'accessibilité durable, de compétitivité économique, donc d'emploi.



C'est pourquoi la DREAL, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'ADEME, en concertation avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR) et la fédération des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), assurent la promotion auprès des professionnels du secteur routier d'une Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂.

Cette démarche est proposée aux entreprises qui souhaitent s'engager à améliorer leur performance environnementale, en appliquant une méthodologie nationale cohérente et fiable. Le suivi et la validation des indicateurs de réalisation des engagements pris et de réduction des émissions de CO₂ sont assurés par un comité technique qui rassemble l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL.

En 2012, 600 entreprises étaient signataires au niveau national, dont :

- 43 entreprises ayant achevé une première phase d'engagement de 3 ans
- 557 entreprises en cours d'engagement.

Informations disponibles sur : www2.ademe.fr à la rubrique Transports

Les entreprises signataires au niveau régional

En région PACA, 10 entreprises ont signé cette charte. Elles sont les suivantes :

Entreprises dont la phase d'engagement de 3 ans est achevée

- COGEPART (13)
- La Flèche - Groupe ID Logistics (84).

Entreprises dont la phase d'engagement de 3 ans sera achevée fin 2012

- Lomak (13)
- Lomatrans (13)
- NJS FARAMIA (13)
- Berto (84), pour une partie de son activité.

Entreprises en cours d'engagement

- Sud Béton et Logistique (06)
- Ducourneau (83)
- Chabas (84)
- Davin (05)
- Berto (84), pour ses nouvelles filiales.

D'autres entreprises sont actuellement dans la phase de préparation de leurs prérequis et devraient manifestement signer la charte avant la fin de l'année.

Le Conseil Régional, l'ADEME et la DREAL ont confié, pour deux ans, au groupement de bureaux d'études *Garrulus Consulting* et *Bouclétik* une mission d'animation qui a pour objectif de sensibiliser, de conseiller et d'informer les entreprises de transports routiers de marchandises du territoire qui souhaitent s'engager dans la démarche.

La réussite d'Objectif CO₂ dépend de l'engagement de l'entreprise et du respect des étapes clés

1. L'autoévaluation de l'entreprise pour valider sa pertinence dans la démarche ;
2. La réalisation du diagnostic CO₂ pour établir un état des lieux initial et définir un plan d'action ;
3. La signature de la charte qui ouvre droit à l'utilisation du logo et du nom associés à la démarche ;
4. Le suivi annuel de l'avancement de la démarche ;

Les actions proposées aux entreprises

Des fiches actions ont été créées pour encadrer la démarche. Elles constituent des outils d'aide à la décision destinées à informer l'entreprise des actions spécifiques qu'elle peut mettre en œuvre afin de réduire ses consommations de carburant et par conséquent ses émissions de CO₂. Elles comprennent une présentation de l'action, la réglementation en vigueur, les gains de CO₂ potentiels, les conditions d'application et de faisabilité de la mesure et les indicateurs de suivi de l'action. De plus, les entreprises ont la possibilité de mettre en œuvre d'autres actions innovantes et donc non identifiées a priori.

Les actions proposées aux entreprises se répartissent en 4 axes :

1. Actions sur le véhicule :

- Accélération de la modernisation de la flotte
- Bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules
- Utilisation de lubrifiants synthétiques
- Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique
- Amélioration de la maintenance des véhicules
- Utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation
- Climatisation : limitation de son utilisation et



modification de la technologie
- Boîte de vitesses robotisée

2. Actions concernant le carburant :

- Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant
- Utilisation de carburants alternatifs au gazole :
 - Biocarburants
 - Véhicules électriques
 - Véhicules hybrides
 - Émulsions eau/gazole
 - Gaz Naturel Véhicules (GNV)

3. Actions du conducteur :

- Limitation de l'usage du moteur à l'arrêt
- Formation des conducteurs à l'éco-conduite

4. Actions sur l'organisation des flux :

- Recours aux modes de transport non routiers
- Outils d'aide à la circulation, à la gestion de la flotte et à l'optimisation des itinéraires
- Amélioration du coefficient de chargement et limitation des trajets à vide
- Négociation avec les clients de mesures permettant une meilleure optimisation

L'extension des chartes au secteur du transport de voyageurs

Depuis septembre 2011, cette charte s'étend également au transport de voyageurs. Elle cible toutes les entreprises ou régies de transport routier collectif de voyageurs. Il s'agit donc de toutes les entreprises utilisant des véhicules de plus de 9 places passagers pour opérer un service qualifié de transport collectif ou transport en commun. Le processus n'est pas encore activé en région PACA mais devrait l'être dans les mois qui viennent.

Informations disponibles sur : www2.ademe.fr à la rubrique Transports

Le positionnement de l'ADEME évolue vers l'innovation et la mobilité du futur

En amont des appels à manifestation d'intérêt (AMI) sur les nouvelles technologies de l'énergie, l'ADEME développe sur les programmes principaux de recherche, des « feuilles de route », qui sont des exercices de prospective réalisés avec l'appui d'experts de la recherche publique et de l'industrie. Ce travail permet de définir des visions communes

de déploiement technologique et organisationnel de nouveaux systèmes ou offres de services. S'agissant des transports, l'ADEME a publié en juillet 2011 sa feuille de route sur **les systèmes de mobilité des biens et des personnes**.

L'objet de ce document est de promouvoir la réalisation de démonstrateurs et d'expérimentations de nouvelles solutions de mobilité pour les personnes et les marchandises sur les différents types de territoires : urbain, périurbain et rural. Sont concernés, les déplacements quotidiens des personnes et l'acheminement des biens jusqu'au consommateur final. Afin de pouvoir répondre aux enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité durable pour tous, il convient à présent de considérer les nouvelles mobilités et les nouveaux usages de l'automobile en les optimisant au sein du système complet de déplacement et en exploitant le potentiel offert par les technologies de l'information et le GPS.

Cette feuille de route et sa synthèse sont téléchargeables sur : www2.ademe.fr à la rubrique Recherche et investissements d'avenir.

Les futures interventions de la Direction Régionale de l'ADEME devront donc tenir compte des orientations nationales et du contexte des AMI. Elle soutiendra des expérimentations en matière de mobilité des personnes dont le caractère innovant est démontré et dont les impacts environnementaux sur le territoire sont probants. En milieu urbain, la priorité sera donnée aux agglomérations contraignant l'usage du véhicule particulier ou aux collectivités particulièrement offensives en terme de gestion de la mobilité.

Ces opérations devront s'inscrire dans une vision de mobilité supérieure, c'est-à-dire :

- capable de faire face aux crises à venir (environnementale, économique, sociétale)
- efficiente du point de vue de l'énergie, de l'environnement, de l'équité sociale et de l'accessibilité.

À l'avenir, la Direction Régionale de l'ADEME souhaite donc accompagner des projets s'intégrant dans un système de mobilité performant, notamment sur les thèmes suivants :

- nouveaux services alternatifs à la voiture particulière ou au transport routier de marchandises ;
- nouvelles générations de technologies de l'information et de la communication (développement d'outils d'aide au choix du meilleur moyen de transport ou de la meilleure organisation logistique urbaine) ;

- systèmes innovants intégrant des infrastructures communicantes en milieu urbain pour générer des flux d'informations enrichis, lisibles, favorisant une mobilité intelligente ;
- nouveaux partenariats public/privé préfigurant de nouveaux modes de gouvernance utilisant de nouveaux modèles de management des mobilités sur des territoires exemplaires. ●

Pour approfondir le sujet de l'innovation et de la prospective dans les transports, nous renvoyons le lecteur au blog <http://transportsdufutur.typepad.fr/blog/> créé par l'ADEME fin 2009 qui rassemble désormais plus de 500 articles sur les transports du futur.

1. Un Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est une démarche globale et intégrée, d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par une entreprise ou un parc d'activités.

Voir en particulier le site www.plan-deplacements.fr

2. Le cadre minimum défini par l'ADEME comporte les mesures suivantes : 1. Nommer un chef de projet et définir sa mission, dans une fiche de poste ; 2. Conduire le PDE, de manière structurée et le faire connaître à tous dans l'entreprise ; 3. Organiser des sessions de concertation avec les salariés et en communiquer les résultats ; 4. Mettre en œuvre une action volontariste en faveur du transport public (primé transports) ; 5. 1. Mettre en œuvre une ou des mesures en faveur des modes actifs (vélo, marche) ; 5. 2. Mettre en œuvre une ou des mesures en faveur du covoiturage.

3. Appel à projets ouverts aux communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants. Les 8 collectivités retenues pour participer à l'expérimentation ZAPA sont : Grand Lyon, Grenoble-Alpes Métropole, Clermont Communauté, Communauté du Pays d'Aix, Plaine Commune, Ville de Paris, Nice Côte d'Azur et Bordeaux.





Révision du Schéma Directeur Régional d'Accessibilité (SDA)

par **Jean-Claude GOGUILLOT**, Direction des transports et grands équipements
Conseil Régional Provence-Alpes-Côte D'azur

Dans le cadre de la mise en application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les différentes autorités organisatrices de transports devaient établir un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services relevant de leur compétence.

Ces schémas prennent donc en compte différents périmètres comme le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les matériels roulants et les systèmes de transport et leur intermodalité, pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite à l'échéance de février 2015.

La région Provence Côte d'Azur a adopté son schéma le 8 février 2008 qui prend en compte les réseaux TER, LER et Chemins de fer de Provence (ligne ferroviaire Nice-Digne) exploitée par une filiale de Veolia.

De nombreux aménagements ont été réalisés en gares et les dernières commandes de matériel roulant intègrent bien ces aspects, mais il était déjà clairement indiqué que les efforts financiers de la Région et les besoins techniques des maîtres d'ouvrage ne permettraient probablement pas de tenir les délais imposés par la loi pour une accessibilité en autonomie et pour tous les types de handicaps.



Il a paru opportun, à plus de 2 ans de l'échéance de 2015, de faire un point global sur la mise en place des différents dispositifs développés à l'échelle du territoire régional et d'envisager une accessibilité globale au sein de la chaîne du déplacement qui puisse répondre, de façon pragmatique, aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Outre les aménagements physiques dans les gares et les améliorations apportées sur les différents matériels roulants, la Région se propose notamment de réfléchir :

- à un dispositif de mutualisation des services d'accompagnement qui puisse prendre en compte l'interface entre les différentes AOT et répondre à la demande des PMR pour une meilleure accessibilité

dans les parcours utilisant plusieurs modes ou réseaux de transports. Il s'agit par exemple de faire le lien entre 2 transporteurs gérés par 2 AOT différentes pour assurer la continuité d'un déplacement entre les réseaux et selon les besoins exprimés. Des accords pourraient être passés entre AOT pour développer des services croisés. Pour pouvoir mener cette réflexion la Région a interpellé les différentes AOT régionales sur leurs pratiques actuelles dans ce domaine,

- à une mesure de gratuité pour les personnes accompagnants les personnes handicapées, notamment les personnes atteintes de handicap cognitif et les personnes en fauteuil roulant pour sécuriser au mieux le voyage,

- une amélioration des dispositifs d'information sur l'accessibilité des transports, leur intermodalité et la mise en réseau des dispositifs de réservation ainsi qu'une meilleure formation des agents au contact du public PMR.

Après une séance plénière de lancement le 3 juillet dernier, il s'agit de mener une réflexion avec les AOT et de rencontrer les associations dans les 6 départements de la région.

À l'issue de cette démarche, début 2013, les élus régionaux pourraient adopter une révision du Schéma Directeur d'Accessibilité. ●



Les opérateurs ferroviaires en PACA

RDT13 et Europorte

EUROPORTE, un opérateur ferroviaire focalisé sur la qualité de service

par **Christopher BOURSON**,
Directeur de l'agence Sud Groupe
Europorte/SOCORAIL France

Premier opérateur à avoir obtenu une licence ferroviaire privée en France, en 2004, Europorte n'a cessé de croître depuis sa création. Fondé sur un réseau de 8 agences régionales, le groupe de fret ferroviaire fait circuler 200 trains par semaine sur tout le réseau ferré national et emploie 1000 personnes, y compris la filiale GBRF qui est le troisième opérateur de fret en Grande-Bretagne (650 trains par semaine). En France, Europorte a très tôt misé sur le Sud et la Région PACA est stratégique pour cette filiale du Groupe Eurotunnel dont les effectifs s'élèvent désormais à plus de 200 personnes. Dénommée au départ Veolia Cargo, cette société de fret a été rachetée en 2010 par Eurotunnel et rebaptisée Europorte. Deux entités sont chapeautées par Europorte : d'un côté, Europorte France, spécialiste de la traction ferroviaire, de services ferroviaires de proximité et de la gestion d'embranchements particuliers et de hubs ferroviaires ; de l'autre SOCORAIL, spécialiste de la manutention ferroviaire, du chargement et du déchargement de wagons, de la maintenance de voies ferrées sur site industriel.

Bien qu'elle soit éminemment industrielle, l'histoire d'Europorte est presque celle d'une *start up*, tant sa croissance est rapide et son dynamisme caractéristique. Il y a seulement deux ans, Europorte

France était représentée par 5 personnes en PACA mais, sous l'impulsion de Groupe Eurotunnel qui croit au fret et y investit, la structure compte désormais 50 personnes ; sa démarche novatrice (géolocalisation des rames par exemple) séduit de plus en plus de clients. La signature de nouveaux trafics nourrit l'activité et explique ce dynamisme. Des investissements conséquents en hommes et en matériel soutiennent l'expansion. Europorte a ainsi acquis 12 locomotives Euro 4000 DBF et 7 locomotives G1000F, à noter que l'Euro 4000 Vossloh est la locomotive la plus puissante d'Europe.

Concrètement, ce sont 60 rotations de trains qui sont organisées chaque semaine dans la région, contre seulement 6, il y a 2 ans. La liaison Gefco fait partie des contrats importants avec 19 rotations hebdomadaires, notamment entre Gevrey et Miramas. Europorte achemine ainsi des véhicules neufs de PSA Citroën.

Autre exemple de trafic : les wagons de céréales en provenance des silos de la coopérative Cerevia, la troisième plus grande coopérative céréalière en France. Autrement dit, Europorte réalise régulièrement des dessertes entre Miramas et les différents bassins du Grand Port Maritime de Marseille (Marseille et Fos-sur-Mer).

Si les clients se tournent de plus en plus vers Europorte, c'est que le groupe cultive le souci du client, de la qualité de service qui n'était peut-être pas l'apanage du ferroviaire en France jusqu'alors. Cette stratégie permet d'assurer un taux de ponctualité de plus de 95%. Dans le transport, la ponctualité est une exigence et Europorte mobilise toutes ses ressources pour faire rimer ponctualité et fiabilité dans le ferroviaire.

Europorte a désormais acquis une taille qui lui permet d'accompagner ses clients travaillant à l'échelle européenne. Ainsi le groupe a établi une liaison internationale entre la France et l'Italie avec Trenitalia, premier opérateur ferroviaire en Italie. Dans un premier temps, Europorte assure la collecte de céréales dans une trentaine de silos en Bourgogne puis les transporte vers le Sud-Est pour le compte du logisticien TMF. La connexion se fait à Amberieu (Ain) avec Trenitalia, jusqu'à Modane, avant de desservir plusieurs destinations en Italie. Démarrée sur la base de 5 allers-retours par semaine, cette liaison représente un tonnage de 450 000 tonnes par an. Une telle circulation permet d'éviter le passage sur les routes d'environ 30 000 camions par an. Europorte permet donc à des industriels désireux d'expédier des marchandises vers l'Italie de réaliser ces livraisons de manière fiable. Pour mener à bien ces opérations, Europorte et ses 200 employés en PACA sont basés sur deux sites : à Châteauneuf-les-Martigues, les services administratifs ; à Miramas l'exploitation. Du côté de SOCORAIL, autre filiale du groupe Europorte, la région PACA constitue également un ancrage significatif. SOCORAIL est réputée depuis près de 40 ans pour son expertise dans la manutention



© SOCORAIL - Europorte



Christophe Bourson, directeur de La Région PACA pour Europorte et Socorail, et son équipe devant l'un des bâtiments

Pour mener à bien ces opérations, Europorte et ses 200 employés en PACA sont basés sur deux sites : à Chateauneuf-les-Martigues, les services administratifs ; à Miramas l'exploitation.

ferroviaire sur des sites industriels hautement sécurisés. Elle fait partie des rares acteurs habilités à travailler sur 20 sites classés «Seveso» et notamment les «Seveso seuil Haut»; beaucoup d'entreprises pétrochimiques étant basées dans le Sud, ceci explique en partie la forte présence de SOCORAIL en PACA. Nous sommes par exemple implantés chez Total depuis 37 ans car c'est l'un de nos premiers clients. Nos prestations vont de la manutention ferroviaire sur embranchements privés, au chargement/déchargement de wagons, en passant par la maintenance de voies ferrées, la tenue de guichets, au conditionnement, l'empotage/dépotage de produits chimiques et pétroliers, jusqu'à la gestion des dépôts au contrôle

de l'application des réglementations de transport. L'idée chez Europorte est, en effet, de pouvoir proposer tous les services ferroviaires; SOCORAIL, avec la même philosophie, ne cesse d'étoffer sa gamme de prestations avec un domaine de prédilection: les matières dangereuses, où SOCORAIL, non seulement a fait ses preuves, mais est désormais une référence. SOCORAIL est titulaire de certifications MASE (Système de management dont l'objectif est l'amélioration permanente et continue des performances Sécurité Santé Environnement des entreprises). Pour ce faire, un contrôle de connaissances est organisé de manière continu pour les techniciens du groupe et une recertification a lieu tous les ans avec des remises en question sur le terrain. La sécurité, cela ne se décrète pas, c'est un processus exigeant et quotidien. Sur le marché du transport où l'industriel a de multiples besoins, SOCORAIL a assis sa réputation sur sa capacité à répondre par des solutions globales aux différents problèmes que rencontrent les sociétés. Ainsi SOCORAIL traite 162 000 wagons par an en France, 162 000 camions, gère 65 locomotives de manœuvre et 1500 opérations sur navires par an. Derrière ce chiffre, se cachent une variété de missions. Exemple: le remplissage de containers de déchets à Saint Louis-les-Aygaldes dans un train acheminé jusqu'à un incinérateur de Fos-sur-Mer (70 km de distance). Autrement dit, SOCORAIL contribue à l'aménagement du territoire en tissant au fur et à mesure de nouvelles liaisons d'un point à un autre mais aspire à faire bénéficier les collectivités locales comme les industriels des compétences qu'elle a pu

acquérir. En constituant une plate-forme d'activités, SOCORAIL comme Europorte contribuent finalement au maillage d'une toile industrielle avec les synergies et les économies d'échelle qui en découlent. Forte de son expérience, la filiale d'Europorte veut non seulement continuer à bien servir ses clients mais elle a aussi de nouvelles ambitions telles que le développement de contrats dans la maintenance de wagons. SOCORAIL fait partie des rares acteurs ayant des compétences dans ce domaine, le groupe dispose du savoir-faire mécanique lui permettant, à la fois de se développer sur ce segment et aussi de faire profiter d'autres industriels de son expertise. Finalement, Europorte qui connaît une croissance très vive au niveau national –le chiffre d'affaires a augmenté de 63% à 158 millions d'euros en 2011– le doit essentiellement à la vitalité de son activité dans la région PACA. Faisant jouer les synergies entre les Ports, les infrastructures, mobilisant des techniciens professionnels, Europorte met au service des industriels son expérience des expéditions, la souplesse de ses équipes et ses vertus environnementales. Dans une économie où le transport reste l'une des principales sources de pollution, Europorte, en tant qu'opérateur ferroviaire promeut un mode de transport propre (là plupart de ses trains fonctionnent à l'électricité et non au fioul) et permet à ses clients de réduire leur bilan carbone. De 5 personnes il y a deux ans, l'effectif d'Europorte France en PACA est monté à 50 sur la base de nouveaux trafics ferroviaires. Europorte, avec ses deux piliers Europorte France et SOCORAIL, compte bien s'y développer encore à l'avenir.

RDT13

par Jack NYCOLLIN,
Responsable Marketing RDT13

L'année 2012 marque un tournant dans l'activité ferroviaire de transport de marchandises de la RDT13 (440 salariés) organe du Conseil Général des Bouches-du-Rhône. Le Pôle Fret Ferroviaire de la Régie Départementale des Transports (56 employés), qui a le statut d'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), a obtenu sa licence ferroviaire et son certificat de sécurité délivré par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), lui permettant de devenir un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) ou, en d'autres termes, une entreprise ferroviaire habilitée à circuler sur le Réseau Ferré National, avec un positionnement stratégique Départemental.

Depuis l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de fret sur le Réseau Ferré National en 2006 et le développement du fer, les objectifs sont de développer le fret de proximité et de maintenir un partenariat stable et durable avec nos clients et avec les autres EF qui ont une activité complémentaire voire une mise en réseau avec les autres OFP existants ou à venir.

L'objectif de la RDT13 est de récupérer à la route des trafics de lots abandonnés par les diverses entreprises ferroviaires, d'assurer des circulations de faibles distances inférieures à 200 km, d'opérer un transfert modal de la route sur le fer sur des origines/destinations pertinentes, de mettre les prestations d'un opérateur ferroviaire de proximité au service des clients embranchés du Grand Port Maritime de Marseille.

Ce certificat couvre le département des Bouches-du-Rhône et en particulier le triangle Marseille - Miramas - Fos-sur-Mer. La RDT13 est maintenant en mesure de desservir la zone de Miramas, (où est embranchée la plateforme CLESUD), les bassins est et ouest du Grand Port Maritime (GPM) de Marseille ainsi que la gare de Pas-des-Lanciers à la Mède. La Régie en tant qu'Opérateur Ferroviaire de Proximité est basée sur Arles et sur Marignane avec deux ateliers de maintenance. Entreprise locale la RDT 13 apporte à travers son expertise, son historique et son personnel.

Par un matériel adapté, une organisation locale formée techniquement et polyvalente, la RDT13 se positionne comme un acteur majeur pour le développement du fret ferroviaire en assurant la



traction ferroviaire et terminaliste (manœuvres et opérations au sol).

Depuis 1913, la RDT13 gère la ligne Pas-des-Lanciers / La Mède (chaque année près de 500 000 t transportés pour le compte de la raffinerie Total de La Mède) et la ligne d'Arles à Fontvieille qui dessert un dépôt de munitions de la Marine Nationale. À noter que la RDT13 exploite sur cette ligne le petit Train des Alpilles (15 000 touristes par été). Elle assure également depuis plus de quinze ans les manœuvres sur les voies du port fluvial d'Arles, et enfin, au sud d'Avignon se trouve la troisième ligne propriété de la Régie, entre Barbentane et Plan-d'Orgon (23 km).

En outre, depuis décembre 2007, la RDT13 assure les manœuvres ferroviaires sur la plateforme multimodale CLESUD de Grans - Miramas.

La RDT 13 a déjà effectué des transports sur le RFN au mois de juin. Des contrats longue durée sont en cours pour la rentrée 2012.

Maintenance des infrastructures ferroviaires, voies ferrées, appareils de voie, PN automatiques, installations terminales embranchées...

En ce qui concerne les travaux d'infrastructure, au-delà de la maintenance de son propre réseau, la Régie, en groupement avec d'autres entreprises ferroviaires, a remporté l'appel d'offres du Grand Port Maritime (GPM) de Marseille pour la gestion opérationnelle des 55 km de voies de service et des 9 km de voies principales des bassins Ouest.



© RDT13



Matériel : Le parc ferroviaire de la RDT13 est constitué de :

- Neuf locotracteurs de 200 et 300 CV
- Une locomotive de 600 CV
- Deux locomotives de 800 CV
- Trois locomotives de 900 CV
- Cinq locomotives de 1200 CV
- Une locomotive de 1400 CV
- Deux locomotives RFN
- Un engin de rail / route

Plus de la moitié des engins de traction ferroviaire est agréée selon la Règle d'Exploitation Particulière RFN-CG-MR 03 A-00-n°002, leur permettant ainsi d'emprunter le Réseau Ferré National (RFN) sur de courtes distances. Ce matériel est entretenu dans les ateliers de la RDT13 pour l'essentiel des opérations, ainsi que dans les ateliers SNCF de la Blancarde (Marseille), Avignon ou Nevers. ●

Licence ferroviaire : La licence d'entreprise ferroviaire est délivrée en France par arrêté du ministre chargé des transports. Le dossier de demande de licence doit établir que l'entreprise ferroviaire possède la capacité professionnelle nécessaire.

Certificat de sécurité : C'est l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) qui a le Certificat de Sécurité à la RDT13. Ce certificat prouve que la Régie possède l'organisation et le système de gestion de la sécurité nécessaires et développe le respect de règles techniques et de sécurité pour les services et les lignes demandées.



© DRT PACA



La politique nationale sur les passages à niveaux

par **Olivier GRAND**, Mission Sécurité Routière
DREAL PACA/STI/UAPTD

À la suite de l'accident survenu au passage à niveau de Port-Sainte-Foy, en Dordogne, le 8 septembre 1997, et qui avait fait 15 victimes, le Ministre de l'Équipement avait décidé d'engager, dès 1998, un programme d'actions visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau.



© RFF

À l'occasion de la première journée européenne de sécurité routière aux passages à niveau du 24 juin 2009, une charte tripartite a été conclue entre l'État, Réseau Ferré de France (RFF) et l'Assemblée des Départements de France (ADF) visant à la mise en œuvre d'une politique de sécurité sur les passages à niveau.

Bien que n'ayant aucune valeur juridique contraignante pour les parties signataires, cette charte fixe un certain nombre d'engagements comme

la mise en place de comités animés par les préfets de région associant les services de RFF et des départements concernés pour suivre les actions menées dans leur territoire de compétence. Ces comités ont notamment vocation d'être le lieu de mise au point de conventions destinées à fixer les mesures de sécurisation à mettre en œuvre sur les passages à niveau dans chaque département.

Il est également prévue la conduite d'inspections communes entre les services de RFF et des Conseils

Généraux. Ces inspections de sécurité des passages à niveau, qui devront être renouvelées tous les cinq ans, ont pour objet principal :

- de déterminer les mesures de traitement à adopter sur les passages à niveau considérés comme « préoccupants »,
- de faire émerger, au vu des constatations faites sur le terrain, des passages à niveau potentiellement « sensibles » au plan de la sécurité et de proposer des solutions d'amélioration. ●



Nous remercions RFF pour l'autorisation de publier ce dossier. Il a été constitué par Carole TEISSEDRÉ, Magali LESIEUR, Fabienne LOPEZ et Romain DAVID.

5 Juillet 2012 la journée mondiale de sécurité routière aux passages à niveau en Provence-Alpes-Côte d'Azur

En 2011, sur l'ensemble du territoire national, on recensait 29 accidents mortels aux passages à niveau et environ une collision tous les 3 jours. Dans près de 98% des cas, ces accidents sont dus à des infractions au code de la route. Aucun passage à niveau ne serait dangereux si le code de la route était respecté.

Si la politique de RFF en matière de sécurisation des passages à niveau commence à porter ses fruits – tendance des collisions à la baisse depuis 10 ans, passant de 238 à 110 collisions en 2011 – elle reste néanmoins une priorité pour l'entreprise. En 2011, RFF, l'État et les Collectivités locales ont investi 43 millions d'euros pour supprimer ou améliorer les passages à niveau. Si RFF, l'État et les Collectivités locales œuvrent conjointement pour entreprendre les investissements nécessaires, la prévention routière est un élément déterminant pour continuer à faire baisser le nombre d'accidents.

Ainsi, avec le soutien du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Réseau Ferré de France a organisé une journée mondiale de sécurité aux abords des passages à niveau, le jeudi 5 juillet 2012, pour rappeler aux usagers de la route les consignes de vigilance et les règles à observer. Cette opération de prévention, initiée par la France en 2008 est devenue européenne en 2009. Aujourd'hui mondiale, ce sont 42 pays qui se mobilisent ensemble lors de cette journée. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette opération de sensibilisation s'est déroulée au passage à niveau n°8 de la ligne ferroviaire Avignon-Miramas par Salon, en intersection avec la route départementale 901, sur la commune du Thor (84).

Cette journée a constitué une action phare pour Réseau Ferré de France dans sa lutte contre les accidents aux passages à niveau. Il s'agissait d'observer le comportement des automobilistes à l'approche des passages à niveau, de les informer et d'engager le dialogue.

Sensibiliser les automobilistes aux dangers du franchissement des passages à niveau, par l'explication des règles simples mais essentielles de respect du code de la route, est un enjeu majeur pour Réseau Ferré de France. Le respect des règles du code de la route permettrait d'éviter la plupart des accidents. Tous les acteurs publics concernés se sont associés à cette opération. L'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Général de Vaucluse, la Commune du Thor, la SNCF, la Police nationale, la Gendarmerie et l'Association de Prévention Routière se sont engagés aux côtés de Réseau Ferré de France, pour que cette journée de prévention favorise le comportement responsable des usagers de la route.

*C'est tous ensemble,
Réseau Ferré de
France, partenaires
publics et usagers de
la route, que nous
agissons.*

Pour tout savoir sur la sécurité aux passages à niveau, connectez-vous sur : www.securitepassageaniveau.fr

A propos de RFF



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Pivot du système ferroviaire français, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, comptant 1400 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 5 milliards d'euros en 2011, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, RFF met en œuvre la politique nationale de déploiement d'infrastructures nouvelles.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, RFF investit 250 millions d'euros pour rénover, développer et entretenir le réseau. Les projets tels que la création de la 3^e voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, la création de la 3^e voie ferrée entre Marseille et Aubagne ou la réouverture de la ligne Avignon-Sorgues Carpentras, contribuent à construire la mobilité ferroviaire de demain.

Consultez notre site : www.rff.fr

Photos et vidéos libres de droit disponibles à la demande : www.mediatheque-rff.fr





Une matinée sur le terrain

Durant toute la matinée, les automobilistes stoppés par la fermeture des barrières au passage des trains (toutes les 10 minutes, en fonction du trafic routier et ferroviaire) ont reçu de Réseau Ferré de France et des partenaires, une information de sensibilisation ainsi qu'un dépliant qui rappelle les principales règles de sécurité.

Dans le même temps la Gendarmerie et la Police municipale, mesuraient la vitesse des automobilistes à l'approche du passage à niveau n° 8 et arrêtaient les personnes en excès de vitesse. Les automobilistes en infraction étaient eux aussi sensibilisés et recevaient les mêmes éléments d'information. Ce jour-là, aucune verbalisation n'a été effectuée (sauf cas exceptionnel selon appréciation particulière des forces de l'ordre). L'objectif n'était pas de sanctionner mais, au contraire, de faire prendre conscience aux automobilistes des dangers auxquels ils s'exposent quand ils ne respectent pas le code de la route.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le passage à niveau n° 8 est le lieu de la manifestation



Rappelons que tout passage à niveau est potentiellement dangereux.

Le passage à niveau n° 8 est recensé parmi les passages à niveau qui doivent faire l'objet de mesures de suppression

La localisation

Le passage à niveau n° 8, situé sur la commune du Thor, est en intersection avec la route départementale 901 et la ligne ferroviaire Avignon-Miramas par Salon.

Le trafic routier

- 7900 véhicules par jour (voitures, motos, transports en commun et poids lourds),
- existence d'une déchetterie, générant la circulation de véhicules type poids lourds et véhicules lourds avec remorques.

La vitesse de circulation routière autorisée aux abords de ce passage à niveau est de 70 km/h maximum.

Le trafic ferroviaire

En moyenne, 67 trains circulent sur la voie, à une vitesse de 130 km/h.

Ce passage à niveau est équipé d'une signalisation automatique lumineuse. C'est un passage à niveau public, ouvert aux circulations routières, avec 2 demi-barrières.



L'accidentologie

- 10 collisions au passage à niveau recensées, y compris bris de barrières,
- 3 collisions avec un train recensées depuis 2007, dont 1 blessé hospitalisé.

Afin d'améliorer la visibilité de la signalisation ferroviaire du passage à niveau, RFF a remplacé les feux classiques par des feux à diodes.

Action en cours sur le passage à niveau

Au titre du contrat de performance, RFF s'est engagé à supprimer un certain nombre de passages à niveau prioritaires.

RFF a donc travaillé avec les gestionnaires routiers, dont notamment le Conseil Général de Vaucluse, afin de définir les solutions possibles pour supprimer les 3 passages à niveau prioritaires situés sur le département.

Dans ce cadre, une étude de faisabilité a été réalisée pour la suppression du passage à niveau prioritaire n° 8, de la ligne Avignon - Miramas par Salon, situé sur le territoire communal du Thor.

La solution retenue comprend :

- un pont route de 59 m de long sur 13 m de large pour le franchissement de l'emprise ferroviaire,
- un pont route sur le canal pour la reconstitution de l'accès à la déchetterie et à la future station d'épuration,
- la reprise des voiries de dessertes des propriétés adjacentes,
- la création d'un rond-point.

Le coût pour les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage a été estimé à 14,85 M€.

Devant le coût important de cette opération, RFF a recherché des solutions permettant d'améliorer rapidement la sécurité. L'option retenue est une réalisation en deux phases :

La première phase comprend les mesures d'amélioration, hors ouvrage de suppression du passage à niveau, dont, côté Ouest du passage à niveau (côté Châteauneuf-de-Gadagne) :

- suppression du point info,
- rehaussement et modification des îlots de la RD sur 150 m (effet visuel de rétrécissement de la chaussée),
- création d'une voirie afin de supprimer le débouché de la voirie communale sur le passage à niveau,
- mise en place de bandes rugueuses au niveau du passage à niveau.

Et côté Est (coté Le Thor) :

- création d'un giratoire,
- création d'une voirie permettant de desservir la déchetterie, y compris franchissement du canal d'irrigation et mise en place d'un panneau interdisant de tourner à gauche,
- amélioration des aménagements de la RD901 (création d'îlots...),
- mise en place de bandes rugueuses au niveau du passage à niveau.

A l'issue de cette première phase, dont la totalité relève de la maîtrise d'ouvrage du gestionnaire de voirie, il y aura lieu d'observer l'évolution de l'accidentologie afin de définir si la seconde phase comprenant la suppression du passage à niveau est nécessaire ou pas.



Les passages à niveau en PACA

Cartographie des passages à niveau et des 9 passages à niveau prioritaires en PACA
2 dans les Bouches-du-Rhône, 3 dans le Vaucluse, 1 dans le Var, 1 dans les Alpes-Maritimes et 1 dans les Alpes-de-Haute-Provence.

	Nombre de passages à niveau			Passages à niveau prioritaires		
	2005	2009	2011	2005	2009	2011
National	19 000	18 459	18 138	364	216	- 200
Région PACA	381	350	345	16	12	8



Le coût de cette première phase a été estimé à 1 780 000 € H.T. aux conditions économiques de septembre 2011, soit 1 925 248 € H.T. courants.

Pour la réalisation de cette 1^{re} phase, une convention de financement est en cours de signature entre le Département de Vaucluse et RFF. La clé de répartition des financements est de 50% pour le Département, 25% pour RFF et 25% pour l'Etat.

Point sur la suppression des passages à niveau prioritaires en PACA

Les 2 passages à niveau du département des Bouches-du-Rhône:

- Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 104 (Venelles, RD13): Une convention de partenariat avec le gestionnaire de la voirie (département des Bouches-du-Rhône) a été signée. Une demande visant à équiper ce PN de radars de contrôle de vitesse a été réalisée en vue d'une implantation courant 2012.

- Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 106 (Commune d'Aix-en-Provence): Les études projet sont en cours de finalisation et la réalisation sera engagée en 2012 en vue d'une suppression en 2013, après réalisation par le département des Bouches-du-Rhône de la déviation routière et du pont-route permettant le franchissement des emprises ferroviaires.

Les 3 passages à niveau du département de Vaucluse:

- PN 2 et 3 supprimés en 2011
- Ligne Avignon - Miramas, PN 6 (commune de Châteauneuf-de-Gadagne): l'étude de faisabilité en vue de la suppression du passage à niveau est achevée.
- Ligne Avignon - Miramas, PN 8 (commune du Thor) et PN 15 (commune de L'Isle-sur-la-Sorgue): Courant 2011, les négociations ont été menées avec le département de Vaucluse pour la mise au point des conventions de financement de la phase

Le savez-vous ?

La suppression d'un passage à niveau est réalisée conjointement par Réseau Ferré de France et la ou les collectivités territoriales compétentes selon le site : Commune ou Département.

Quatre étapes majeures sont nécessaires:

1. Réalisation d'une étude de faisabilité qui permet d'identifier la solution la plus adaptée (pont-route ou pont-rail, sur site ou déviation routière).
2. Réalisation d'une étude d'avant-projet dont l'objectif est d'affiner la solution technique, de trancher sur les options en termes de faisabilité et de fournir un document de synthèse.
3. Réalisation d'une étude projet pour valider définitivement la solution retenue et établir la base du dossier de consultations des entreprises.
4. Consultation des entreprises, appel d'offres, passation des marchés et travaux.

En moyenne, la suppression d'un passage à niveau prend 7 ans et représente un coût moyen de 10 à 12 millions d'euros (selon la configuration du site sur lequel se trouve le passage à niveau).

avant-projet. La convention de financement a été signée pour le PN 15, celle pour le PN 8 devrait l'être à l'automne 2012.

Le passage à niveau du département du Var:

- Ligne Marseille - Vintimille, PN 27 (commune du Luc): une convention de financement a été signée fin 2010 entre le département du Var et RFF. Les études en vue de la suppression du passage à niveau ont été engagées début 2011 (étude avant-projet pour la partie routière et étude de faisabilité pour la partie ferroviaire). Ces études seront achevées en 2012.



Les principales causes d'accidents

Dans 98% des cas, l'accident est dû au non-respect du code de la route, avec notamment :

- Une vitesse d'approche élevée des véhicules
- Des passages en chicane entre les barrières fermées
- Stop grillé (passage à niveau avec croix de Saint-André)

Les particularités d'un passage à niveau

Le passage à niveau est un croisement route/train, ce n'est pas un carrefour comme les autres

- Un train roule vite, jusqu'à 160 km/h;
- Il est silencieux;
- Il pèse plusieurs centaines de tonnes;
- Il peut mettre plus d'un km pour s'arrêter.

Un train ne peut donc pas s'arrêter à un passage à niveau, même si le conducteur identifie le danger.

Le savez-vous?

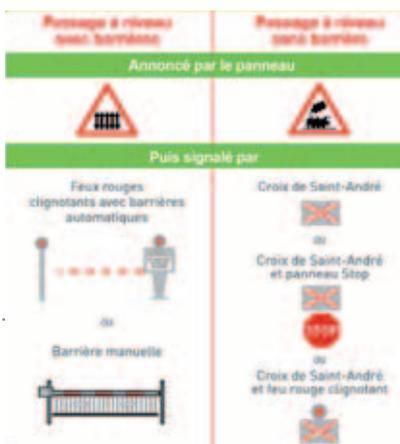
30% à 50% des fermetures de passages à niveau voient un usager de la route passer en infraction.

Les deux types de passages à niveau

- Passage à niveau avec barrières
- Passage à niveau sans barrière

Panneaux situés aux abords d'un passage à niveau

Trois passages à niveau sur quatre sont équipés de feux rouges clignotants et de barrières automatiques, ou parfois de barrières manuelles seules. Les passages à niveaux sans barrière sont équipés de Croix de Saint-André.



Les 7 règles à respecter pour un passage sans risque

1. À l'approche d'un passage à niveau, ralentissez.

Pour les PN avec barrières et feux

2. S'arrêter impérativement dès que les feux de signalisation clignotent, avant l'abaissement des barrières. Le train passe en général moins de 25 secondes une fois les barrières descendues.

3. Ne pas s'engager sur le passage à niveau si vous n'êtes pas sûr de pouvoir vous en dégager au plus vite (bouchons...).

4. Si vous êtes bloqué par la barrière de sortie, brisez-la, elle est prévue pour cela.

5. Si votre voiture est immobilisée sur le passage à niveau, évacuez au plus vite tous les occupants et téléphonez à l'aide du téléphone de PN (l'opérateur est en mesure d'arrêter les trains), ou composez le 18 ou le 115.

Pour les PN sans barrière

6. Avec STOP: arrêtez-vous systématiquement au STOP. Les conditions de visibilité et la vitesse du train font qu'il faut s'arrêter pour pouvoir passer le PN en toute sécurité.

7. Avec Croix de St André seule: passez à vitesse réduite en vérifiant qu'il n'y a pas de train des 2 côtés (comme un cédez le passage).

Le passage à niveau, un carrefour pas comme les autres

Les passages à niveau constituent des points sensibles en matière de sécurité routière.

RFF s'associe pleinement à la politique arrêtée par l'État, en contribuant financièrement à la réalisation des opérations de suppression des passages à niveau, en assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux et en prenant l'initiative de réunir les financements.

Parallèlement, RFF réalise un important programme de sécurisation des passages à niveau comme la mise en place de panneaux à messages variables, la réduction de la vitesse d'approche en accord avec l'autorité compétente, l'amélioration de la visibilité ou encore la prise de mesures pour empêcher les passages en chicane.

Le passage à niveau du département des Alpes-de-Haute-Provence:

Ligne Lyon - Marseille via Grenoble, PN 64 (commune de Mison): Etude d'aménagement faite.

Le passage à niveau du département des Alpes-Maritimes:

Ligne Cannes - Grasse, PN 5 (communes de Mouans-Sartoux et Mougins): Lancement des travaux en 2012 pour une suppression du passage à niveau en 2013.

Autres travaux

- Ligne Rognac-Aix, PN2 (commune de Velaux) et PN 481 à Vitrolles (ligne PLM): suppressions réalisées en 2011
- Ligne Lyon-Marseille via Grenoble, PN89 (commune de Manosque): Une convention de financement pour les études en vue d'une suppression a été signée en 2011. Les études seront réalisées en 2012.
- Ligne Sorgues-Carpentras (Vaucluse): entre 2012 et 2014, suppression de 9 PN (+1 piéton) dans le cadre du projet de remise en service pour les voyageurs
- En 2012, les suppressions des PN 7 (Montmaur - Hautes-Alpes) et 10 (La Roches-des-Arnauds - Hautes-Alpes) sont envisagées.

Les principaux messages de prévention et les règles de franchissement

Rappel sur les accidents:

- 1^{er} cause d'accident: vitesse d'approche des véhicules trop élevée sur le passage à niveau;
- 200 véhicules, cyclistes ou piétons qui, en moyenne, rentrent en collision avec des trains chaque année, soit environ 40 morts chaque année;
- Essentiellement des habitués, qui empruntent le passage à niveau plusieurs fois par jour et qui sont surpris de voir un train;
- En général ça se passe un jour ordinaire;
- Un accident survient la plupart du temps parce que le code de la route n'est pas respecté.



Quelques chiffres clés

- Actuellement, il y a en France 18 138 passages à niveau

- Parmi Les passages à niveau publics pour voitures, 10 500 sont équipés de feux et de barrières automatiques et 3500 sont sans barrière

- une centaine de projets (études ou travaux) de suppression de passages à niveau par création d'ouvrages dénivelés sont en cours depuis 2011.

Classement des passages à niveau prioritaires

L'accident de Port-Sainte-Foy (en Gironde) en 1997, qui avait fait 13 morts et 43 blessés, avait déclenché une prise de conscience nationale qui s'était traduite par la proposition du Ministre des Transports d'établir une liste nationale de passages à niveau prioritaires et de mettre en place un programme de suppression ou d'amélioration de ces passages à niveau.

La liste initiale, établie en 1997, en commun entre RFF, la SNCF et le Ministère des transports, est mise à jour tous les 4 ans. La dernière, datée de 2009, recensait 216 passages à niveau prioritaires sur le territoire français.

Comment supprime-t-on un passage à niveau ?

La réglementation en matière de sécurité routière impose la suppression de tous les passages à niveau lorsque la vitesse des trains excède 160 km/h.

Pour atteindre son objectif de contribution à la baisse significative du nombre d'accidents aux passages à niveau, RFF agit dans tous les domaines de sa compétence.

- **Suppression** par création d'un pont, d'un sous-terrain ou d'une route de déviation.
- **Amélioration de la sécurité**, par la mise en place d'un certain nombre d'équipements sur la route pour modifier le comportement des usagers.
- **Expérimentation de nouveaux équipements** avec l'État, y compris les services des routes, et la SNCF.
- **Prévention et rappel des règles de sécurité** : RFF contribue activement à toutes les actions de prévention qui permettent d'améliorer le comportement des usagers de la route.
- **Limitation de la création de nouveaux passages à niveau.**
- **Surveillance des passages à niveau existants** : entretien, exploitation, équipements adaptés (avec, le cas échéant, mises aux normes nécessaires)
- **Veille sur l'accidentologie aux passages à niveau** avec examen des suites possibles en cas d'accident grave ou mortel.

- Enfin, en association avec les autres collectivités concernées, **amélioration de la sécurité des passages à niveau** (passages à niveau prioritaires en premier lieu, mais aussi les autres) par des **travaux d'infrastructure**, qu'il s'agisse d'aménagements propres à améliorer la sécurité ou, dans certains cas, de suppression.

Les problèmes de sécurité constatés sur certains passages à niveau justifient des aménagements

Le savez-vous ?

3 critères permettent de classer les passages à niveau en passages à niveau prioritaires :

- Le moment : Un moment supérieur ou égal à 1 million
- Le nombre d'accidents enregistrés
- Sur proposition de la Direction régionale de RFF

de l'infrastructure pour prévenir les accidents. La solution radicale consiste à supprimer le passage à niveau en dénivelant la traversée, solution coûteuse et hors de portée pour l'ensemble des passages à niveau.

En revanche, il est possible, à la suite d'un diagnostic approfondi des causes d'accidents, ou de l'analyse des comportements des usagers, de procéder à des aménagements de nature à réduire les risques ou les conséquences des accidents.

La recherche de solutions doit toujours être menée conjointement avec le gestionnaire de la voirie concernée.

La répartition des rôles

Quelles que soient les modalités de financement, les travaux sur périmètre ferroviaire sont sous maîtrise d'ouvrage ferroviaire, les travaux sur périmètre routier sont sous maîtrise d'ouvrage routier (Commune ou Département, ou État, en fonction de la nature de la voirie).

Il en est de même pour l'entretien ultérieur.

Les 7 actions de la politique d'amélioration de la sécurité menées par l'état en partenariat avec RFF, et les collectivités territoriales

1. **Supprimer les passages à niveau prioritaires** (qui concentrent une grande partie des accidents) en construisant un ouvrage dénivelé (pont ou sous-terrain sur ou sous la voie ferrée).
2. **Améliorer la sécurité des passages à niveau**

ayant des incidents répétés, après diagnostic avec le gestionnaire routier, essentiellement en cherchant à modifier le comportement des usagers (empêcher les passages en chicane avec un îlot séparateur de sens, réduire la vitesse d'approche, améliorer la visibilité en ajoutant un feu à diodes sur potence, panneaux à messages variables, etc.). RFF a contribué à la rédaction d'une note et d'une grille de diagnostic SETRA sur les solutions à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité aux passages à niveau (en 2008).

3. **Supprimer les « petits » passages à niveau** (avec des trafics faibles) en créant une route de déviation sur un ouvrage déjà existant.

4. **Faire de la prévention pour rappeler les règles de bonne conduite à respecter** (journée grand public de prévention sur des passages à niveau avec les forces de l'ordre, la DSCR, la Prévention Routière, les collectivités territoriales).

5. **Développer la sanction par le biais du contrôle sanction automatique** (premier « radar » de franchissement installés par la DSCR en 2010 sur le PN30 de Lagny le Sec / Le Plessis Belleville, en Picardie, dans l'Oise) et de radars vitesse.

6. **Expérimenter de nouveaux équipements et dispositifs pour améliorer la sécurité** dans le cadre de l'Instance nationale pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau présidée par Claude Liebermann (avec la DGITM, DSCR, EPSF, SETRA, SNCF, représentants des collectivités et RFF).

7. **Ne pas créer de nouveaux passages à niveau.**

*Cette politique s'est révélée efficace : Deux fois moins de tués en 10 ans
30 % de décès en moins sur les passages à niveau entre 2009 et 2011*

Le Tramway Fret un outil à ne pas négliger

par **Christian MOREL**, Chef de projets transports, Logistique et aménagement
CRET-LOG / JONCTION

L'usage du tramway pour le transport de marchandises, un contexte favorable.

La densification urbaine avec son corollaire d'enjeux et de contraintes figure au premier rang des défis relevés par les urbanistes, les gestionnaires des villes et les élus en charge de ces dossiers.

En la matière, les contraintes d'aujourd'hui ne seront pas nécessairement celles de demain et l'on constate qu'elles convergent vers un encadrement plus strict des conditions d'accès et de mobilité à l'intérieur des zones urbaines denses. Nous en voulons pour preuve les nombreux efforts produits actuellement – avec plus ou moins de succès – par les collectivités et les services de l'État afin de préparer la mise en place de Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), d'Ecocités, d'Eco-Quartiers, de Plan Climat, de moyens de déplacement écoresponsables. Désormais, la préservation de l'environnement et la qualité de vie urbaine sont des critères aussi importants que la performance économique des centres-villes.

De nouveaux enjeux d'urbanité et de mobilité deviennent prégnants tant pour les personnes que pour les biens. La pratique des villes s'en trouve profondément modifiée. De nouveaux rythmes de mobilité s'imposent et s'accompagnent d'un usage plus intensif et plus restrictif des infrastructures et des réseaux de transport urbain.

En milieu urbain, l'acte de livraison est généralement assimilé à un «service fait», mais la plupart du temps il se réalise au détriment d'autres usages d'un espace public pourtant rare. La mutation du tissu commercial, des habitudes d'achats toujours plus dématérialisées et «impatientes», induisent des pratiques de livraisons modifiées en quête d'organisations adaptées à ces nouveaux lieux de consommation. Ces marchés en plein essor, font le pari de la proximité et de la diffusion après avoir misé sur la périphérie et la concentration (développement des centres commerciaux).



© Cabinet Jonction

Dans ce contexte, la logistique urbaine occupe une place prépondérante. La circulation des marchandises en ville, bien qu'étant aujourd'hui reconnue comme une nécessité absolue, est souvent appréhendée au travers des seules gênes qui accompagnent les échanges¹. Les effets bénéfiques liés aux besoins économiques s'opposent avec de plus en plus de force aux effets négatifs sur l'environnement. Dès lors, le premier des enjeux consiste à améliorer l'efficacité du dispositif et des moyens existants tout en restant «grenelle compatible».

Le tramway, un vecteur de mobilité «fret» alternatif et innovant pour Les Logisticiens urbains.

Parmi les moyens mis à la disposition de ceux qui participent à l'animation des villes, le tramway apparaît certes comme un vecteur d'urbanisation mais s'affirme aussi comme une opportunité, une composante potentiellement intéressante dans la construction de nouveaux schémas de desserte pour les marchandises.

En effet, l'un des principaux défis d'une organisation logistique performante réside aujourd'hui dans la pénétration de moyens massifiés au cœur des villes. Le besoin de proximité exacerbé par des

clients toujours plus urbains, toujours plus exigeants quant aux délais et fréquences de livraisons, pousse les logisticiens à se rapprocher, voire à se réinstaller au cœur des villes. Encore faut-il pouvoir approvisionner dans de bonnes conditions fonctionnelles (fiabilité, fréquence, volume), économiques (maîtrise des coûts d'approche) et environnementales (diminution des émissions de polluants, de la consommation d'énergie fossile, de la congestion viaire) ces nouveaux points de traitement des flux de marchandises que sont les Espaces Logistiques Urbains².

Les filières éligibles de tels dispositifs d'approche massifiées sont de prime abord celles dont les volumes quotidiens en pénétration des centres-villes et la nature des produits (non périssables, peu fragiles) permettent de saturer une unité de transport telle qu'une rame de tramway, soit une soixantaine de tonnes d'emport³, c'est-à-dire l'équivalent de trois gros-porteurs routiers.

La Grande Distribution de plus en plus présente en milieu urbain sous différents formats de magasins (Proxi, Super, Spécialisés), les messagers omniprésents dans les centres-villes, les grands équipements collectifs (hôpitaux, recycleries...), apparaissent comme les principaux utilisateurs potentiels d'un service de tramway fret.



Cette masse critique pourra être atteinte de différentes façons qui renvoient à des schémas logistiques distincts. Nous en avons identifié trois que nous présentons sous la forme schématique suivante :

1. Tracé direct



2. Tournée



2. Grappe

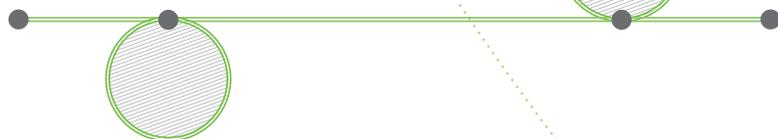


Schéma 1. Mono-utilisateur, mono-destinataire. Un seul point livré sur la ligne tramway.

Un seul gros générateur de trafic, auquel cas le système à mettre en service est relativement simple dans la mesure où il est mono-utilisateur et n'implique pas de modifications profondes en amont de la chaîne logistique. La livraison s'effectue en tracé direct, ce qui implique néanmoins que les points d'émission et de réception soient embranchés au réseau tramway.

Schéma 2. Mono-utilisateur, multi-destinataires. Plusieurs points sont livrés sur la ligne.

Le dispositif est mono ou multi-utilisateurs et multi-destinataires. Il implique de modifier l'amont de la chaîne logistique afin de préparer les envois par point destinataire.

Schéma 3. Multi-destinataires, multi-utilisateurs. Plusieurs points livrés par zone autour de la ligne.

Le dispositif le plus complexe à mettre en œuvre. Il implique de modifier à la fois l'amont et l'aval de la chaîne logistique afin d'une part de préparer les envois par point destinataire, d'organiser la rupture de charge aval en affectant des moyens à la station « mère » (dégrouper/livraison), en aménageant les quais, en créant un débranchement, en utilisant des contenants standardisés (conteneurs logistiques urbains).

Conditions et limites de mise en œuvre d'un service de tramway fret.

En détournant l'usage traditionnel d'un réseau de tramway pour transporter du fret, on pose le postulat de la mixité des moyens de transport⁴. On considère qu'il y a mixité dès lors qu'il y a une utilisation commune, pour le fret et les voyageurs, de tout ou partie des moyens affectés au transport public urbain, à savoir les infrastructures (voies, quais, centres de maintenance...) et/ou les matériels roulants, en l'occurrence des rames de tramway⁵.

À l'instar de tout dispositif de transport combiné, on doit composer avec des organisations multi-opérateurs et multi-utilisateurs, relativement complexes dans leur mise en œuvre et leur gestion. Ceci explique le peu d'exemples opérationnels sur lesquels on pourrait s'appuyer.

Les raisons de ce développement limité sont à la fois d'ordre économique (coût d'adaptation des

moyens⁶, ruptures de charge supplémentaires), fonctionnel (mutualisation et massification des flux à organiser), juridique et réglementaire (service public de transport de marchandises confronté au respect des règles de concurrence) et institutionnel (nouveau mode de gouvernance à instaurer). Ce cloisonnement des systèmes de transport de fret et de voyageurs est du reste renforcé par le manque d'expertise dont font preuve la plupart des acteurs du transport public de voyageurs (constructeurs de matériels, exploitants...) en matière de logistique urbaine.

Par ailleurs, envisager l'usage du tramway pour transporter des marchandises implique d'une part de disposer d'une masse critique à acheminer chaque jour en centre-ville, ce qui fait parfois défaut pour les centres-villes et agglomérations de taille moyenne, et d'autre part de faire circuler la rame de tramway fret en dehors de la période de pointe voyageurs.

Nous insistons sur le fait que recourir à un système de transport ferroviaire, même « léger » comme un tramway, suppose une organisation capable de massifier des trafics pour saturer l'unité de transport.

En l'absence de volume suffisant pour justifier la mobilisation d'une rame de tramway dédiée fret et des dispositifs exposés ci-avant, un usage peut être envisageable en mixité voyageurs. Cela concerne avant tout la distribution de petits colis qui seraient alors accompagnés par des commis livreurs équipés de caddies et empruntant le tramway sur une partie de leur tournée (par exemple le parcours d'approche du quartier ou de l'arrondissement à livrer).

Les précurseurs en la matière...

Si un grand nombre de tramways ont transporté jusqu'aux années 1950 du fret dans les grandes agglomérations (Paris, New York, Berlin...), les exemples contemporains de tramway à usage fret en service sont rares et nous en avons exposé les principales raisons.

De grandes villes européennes ont étudié, parfois expérimenté et souvent abandonné ce type de service tramway fret, généralement pour des raisons économiques (surcoûts d'adaptation du réseau et des matériels roulants), mais aussi institutionnelles (absence d'opérateurs spécialisés, d'accompagnement politique). Parmi elles, citons Vienne en Autriche et son GüterBim, Erfurt en Allemagne et son Combino et enfin Amsterdam aux Pays-Bas et son CityCargo.

Cette dernière opération développée par une société privée, « CityCargo », voulait démontrer la faisabilité technique et commerciale d'une organisation ambitieuse pour acheminer les marchandises à partir du tramway. Le projet est aujourd'hui abandonné faute d'avoir trouvé un investisseur en décembre 2008 (besoin de 150 millions d'euros pour son déploiement, impliquant notamment l'acquisition d'une cinquantaine de rames dédiées



© Cabinet Junction



Source : VW et VDB

© Cabinet Junction

fret et un parc de plusieurs centaines de véhicules électriques pour assurer la desserte finale). Au-delà de ces projets abandonnés ou « mis en sommeil », un cas emblématique du sujet mérite d'être présenté, il s'agit du CargoTram de Dresde (Allemagne).

Le CARGOTRAM de Dresde

Le CargoTram de Dresde est intéressant dans la mesure où il est le seul tramway dédié fret opérationnel aujourd'hui. Il illustre la faisabilité de mixité d'un matériel fret circulant en même temps qu'une exploitation voyageur.

Le système utilise un matériel construit pour l'occasion par Schalke, constructeur ferroviaire allemand. Ce tramway bidirectionnel, long de 60 mètres et large de 2,2 mètres, est capable de charger 60 tonnes de marchandises, avec un volume utile de 214 m³.

Le tramway utilise le réseau du transport de voyageurs de la DVB, d'une longueur de 128 km pour 13 lignes de tramways. Ce dernier est fortement interconnecté et radial (toutes les lignes sont pénétrantes, aucune ne fait le tour de la ville). Des raccordements spécifiques ont été créés vers les points de rupture de charge.

La rupture de charge se fait hors réseau, sur des quais dédiés à l'usine Volkswagen et à son centre logistique. Elle s'effectue à l'aide de chariots élévateurs. Il y a ainsi une séparation entre les flux de marchandises et ceux de voyageurs. Cette mise en place a été facilitée par le fait qu'un seul client soit utilisateur du CargoTram, le constructeur Volkswagen.

Toutes les marchandises utilisées sont manutentionnées avec un transpalette. Ce déchargement hors réseau permet ainsi de se libérer de toute

contrainte de conditionnement qui serait induite par une contrainte de temps de déchargement sur réseau.

La circulation de deux CargoTram se fait en même temps que l'exploitation voyageurs. Il utilise le tracé de plusieurs lignes de tramways, et dispose également de tracés auxiliaires en cas de saturation du tracé initial.

Plusieurs villes et agglomérations françaises disposant d'un réseau de tramway s'interrogent sur l'opportunité de son usage pour le transport de fret. Parmi elles, citons Paris, Lyon, Montpellier, Tours... Relativement avancée dans la réflexion avec son projet « Tramfret », la ville de Paris représentée par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) conduit actuellement une étude de faisabilité aux côtés de la RATP, de la Région Ile-de-France et de partenaires chargeurs tels que Casino et Carrefour. Ce projet vise à démontrer la faisabilité de la livraison de marchandises par le tramway au moyen de la mise en place d'un démonstrateur en 2014 sur les lignes T2 et T3.

Opportunités de mise en œuvre en région PACA

Plusieurs villes comme Marseille, Nice et Avignon pourraient-elles être éligibles d'un service de tramway fret eu égard aux conditions précédemment évoquées?

Des réseaux de collectivités se mettent en place et pourraient demain favoriser l'émergence de tels services qui requièrent une anticipation (investissements à programmer en amont de tous projets d'infrastructures, d'achats de matériels roulants, de gouvernance...), et sont basés sur une refonte des chaînes logistiques.

Des services de tramway fret pourraient être déclinés de manière à s'adapter aux volumes à

desservir dans les agglomérations régionales éligibles. Ainsi, pourrait-on envisager un système impliquant la prise en charge de fret non accompagné avec des rames ou des voitures dédiées; la configuration du réseau de tramway marseillais s'y prêterait assez bien avec d'une part la plateforme urbaine Sogaris d'Arcenc pouvant assurer la fonction de point émetteur (interface tramway/route), et d'autre part de gros générateurs implantés tout au long de la ligne comme le Centre Bourse, la rue de Rome, voire les hôpitaux à l'est de la ville. Tout reste à inventer. Des démonstrateurs – mêmes modestes – doivent désormais ouvrir cette nouvelle voie, sachant que les portages politique, juridique et financier seront indispensables à l'aboutissement de ces projets innovants. ●

1. Il est vrai que ces derniers sont cause d'environ 40% de la pollution et du bruit (COST 321).
2. Du Centre de Distribution Urbain (CDU) au Point d'Accueil Logistique (consignes, relais).
3. Une rame de tramway offre une capacité d'emport estimée de 60 à 80 tonnes selon les matériels roulants utilisés, soit une capacité intermédiaire entre le train (500 t.) et la semi-remorque routière (24 t.).
4. Le projet de recherche PREDIT – GO4 2011/2012 intitulé « Intégration des Mixités Opérationnelles Transport: Etats et Possibles (Imot: ep) traite de ce sujet. L'objectif de cette recherche est d'identifier le champ des possibles en matière de mixité fret/voyageur sur un réseau de transport urbain et les conditions nécessaires à la mise en œuvre d'un cas de mixité.
5. Ce postulat pourrait également s'appliquer à des rames de métro, des bus urbains.
 - b. En effet, aucun projet de développement d'infrastructures de transport urbain n'a jusqu'ici intégré la composante « fret » dès l'amont des études de dimensionnement des infrastructures. Cela implique des surcoûts considérables pour adapter l'infrastructure aux exigences de l'activité fret (débranchements, appareils de voies, ajustement de la hauteur/longueur des quais, etc.).



Court débat

Construire le réseau de l'armature urbaine régionale

par **Michel MARTIN**, Adjoint au Chef de l'Unité Animation des politiques de Transports et de Déplacements/Service Transports et Infrastructures/DREAL PACA

Le 21 juin 2012, l'ORT organisait un "court débat" intitulé "Construire le réseau de l'armature urbaine régionale".

Après quelques mots de bienvenue de **Louis Costeplane**, Vice-Président Chargé de l'Environnement et du PDU du Grand Avignon et Administrateur de l'ORT, la première présentation est assurée par **Marc Nohlier**, Directeur Adjoint de la DREAL PACA. Il y aborde les problématiques de métropolisation à l'oeuvre dans notre région, insistant sur la polarisation autour des grandes agglomérations et le développement mal maîtrisé d'une péri urbanisation basée sur l'usage de la voiture.

Outre l'extension de ce type de forme urbaine, d'autres obstacles sont à surmonter pour accroître l'usage des transports collectifs, tels que le retard d'investissement dans les réseaux de transports urbains ou la multiplicité des acteurs et des autorités organisatrices de transport (AOT).

La conclusion prend la forme de recommandations, telles que optimiser l'exploitation des infrastructures existantes, investir dans la connaissance des besoins de déplacements et l'information des voyageurs, renforcer les coopérations entre AOT et conjuguer structuration des systèmes de transports et politiques urbaines.

C'est ensuite au tour de **Thierry Coquil**, Directeur des Transports et des Grands Équipements au Conseil Régional, de présenter la vision d'une Autorité Organisatrice de Transports interurbains, à travers un état des lieux des transports régionaux et des objectifs de développement que s'est fixé la région.

Ces douze dernières années l'offre TER a doublé

et le nombre moyen de voyageurs par train est resté stable, ce qui traduit donc une forte augmentation du nombre d'usagers. Un des problèmes qui se posent à la Région est que, durant la même période, les charges ont augmenté beaucoup plus vite que les recettes, révélant la fragilité du modèle financier des trains régionaux.

Pour l'avenir, le potentiel de développement de la clientèle des TER est considérable au vu de la part encore faible des déplacements qu'ils assurent autour des grandes agglomérations de PACA.

Face à ces enjeux, la région se fixe pour objectif de renforcer sensiblement les fréquences sur le péri-urbain (un train tous les quarts d'heure en période de pointe) et le maillage des liaisons entre les grandes agglomérations.

Cette stratégie de développement du ferroviaire s'appuie notamment sur la remise en état et la modernisation du réseau, ainsi que sur l'amélioration des systèmes d'échange intermodaux et les rabattements.

L'exposé se termine avec une présentation de la procédure de révision du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des transports)¹ que la Région conçoit comme "un outil de gestion durable des mobilités et de report modal". Cette démarche fera l'objet d'une phase de concertation fin 2012 - début 2013, suivie du choix d'un scénario volontariste pour aboutir à la déclinaison des orientations du schéma et l'élaboration d'un guide d'actions.

Laurence Hemerit - Directrice de la Mobilité et

des Déplacements de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole - présente ensuite l'état d'avancement du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de MPM, actuellement en phase de concertation et qui doit être soumis à enquête publique entre décembre 2012 et juin 2013². Ce PDU doit à la fois répondre à des objectifs réglementaires (réduire la circulation automobile et les impacts environnementaux liés aux transports, mieux partager l'espace public, etc.), et des objectifs politiques qui doivent être compatibles avec ceux du SCoT. Cela se traduit notamment par un objectif, faire évoluer sensiblement la répartition modale des déplacements de 51% à 43% pour les voitures et deux roues motorisés, de 12% à 17% pour les transports collectifs et de 37% à 40% pour les modes doux.

Deux axes stratégiques d'organisation à l'échelle de MPM devraient être mis en oeuvre : l'un agira sur les déplacements radiaux qui saturent les axes routiers et le centre ville, l'autre sur les déplacements périphériques. Ces deux stratégies seront déclinées dans les domaines suivants :

- environnement, avec notamment la mise en oeuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère ;
- logistique urbaine ;
- schéma de voirie (prenant en compte le schéma routier départemental du Conseil Général) ;
- stationnement ;
- mesures favorables aux modes doux ;
- développement des transports collectifs, en particulier en site propre (métro, tramway, BHNS).



Concernant la Côte d'Azur, **Christine Cesari-Geiger** - Directrice de l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) - présente le point de vue d'une agence d'urbanisme. Un tel organisme, en apportant son expertise, peut contribuer à intégrer les projets et objectifs des différents acteurs et favoriser l'émergence d'un projet global. Travaillant en partenariat avec les autorités organisatrices et membres de l'agence, l'ADAAM a produit un Schéma Multimodal des Transports et Déplacements susceptible de représenter un cadre de référence mais dont le statut demande à être précisé.

Le programme aborde ensuite un des thèmes majeurs de la journée : la coordination des AOT. **Gilles Chomat**, du CERTU, présente d'abord les principales modalités de coopération - complémentarité des offres, information des usagers, billettique et tarification - ainsi que divers types de coopération : coopération informelle, relations conventionnelles, formes institutionnalisées, dont les différents types de Syndicats Mixtes.

La forme la plus aboutie est le syndicat mixte SRU³ dont deux existent dans notre région, l'un dans les Alpes-Maritimes, l'autre dans les Bouches-du-Rhône. Plusieurs questions se posent aujourd'hui sur le rôle des Régions dans les syndicats mixtes SRU et quant à leur complémentarité avec les pôles métropolitains auxquels la loi de décembre 2010 donne la possibilité d'exercer des compétences équivalentes.

À titre d'illustration, le département de l'Oise est un exemple de réussite avec la création en 2006 d'un syndicat mixte SRU (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise) associant l'ensemble des AOT du département, y compris la Région. Chaque autorité organisatrice reste compétente pour l'organisation de ses



transports, le syndicat mixte apporte les "plus" : coordination, information multimodale, billettique et aide financière pour l'amélioration ou la création de nouveaux services. Pour cela il a été institué, comme la loi SRU en donne la possibilité, un Versement Transport additionnel (VTA). La principale réalisation du syndicat a été la création d'une centrale de mobilité, le SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise), alimenté par toutes les AOT membres.

La matinée se termine avec **Robert Bourdarel**, Directeur des Transports et des Ports au Conseil Général des Bouches-du-Rhône, qui présente le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône, créé en juin 2009. Il est à l'origine de nombreux projets, parmi lesquels on peut citer la création du « Pass Provence » pour Marseille 2013, des améliorations sur le site Le Pilote, le développement d'un modèle de déplacements à l'échelle du département qui pourra notamment être utilisé par tous les membres du syndicat pour des études de création de zones d'activités ou d'habitat, un travail sur la mise en accessibilité pour les PMR, la mutualisation des systèmes d'information, le financement et la réalisation de pôles d'échange, etc.

L'après midi est consacré à une table ronde autour des thèmes de la coordination des réseaux de transport, l'aménagement et la gestion des pôles multimodaux et la gouvernance des transports. Elle a réuni les intervenants de la matinée auxquels se sont joints **Laurent Benvenuti** (FNTV), **Jean-Yves Petit** (Conseil Régional), **Nathalie Castan** (Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile), **Claude Jullien** (FNAUT), **Damien Lathuille** (Gares et Connexions) et **Louis Costeplane** (Grand Avignon).

1. Le SRIT constitue le volet transports du SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire) ;

2. Certains points de cette présentation - repris dans cet article - sont encore en attente de validation et ne figureront donc pas forcément à l'identique dans le PDU définitif.

3. Forme de coopération inter AOT créée dans le cadre de la Loi Solidarité Renouvellement Urbain.



Entretien avec Delphine Le Rudulier - Directrice Générale Adjointe et Rémy Lazzeri - Directeur Opérationnel des Transports du SMITEEB

Le Syndicat Mixte des Transports de l'Étang de Berre (SMITEEB) est un syndicat mixte de type SRU¹. Ses adhérents sont le Département des Bouches-du-Rhône, la Communauté Urbaine de Marseille et les Communautés d'Agglomération du Pays d'Aix et Salon-Étang de Berre-Durance. Le périmètre sur lequel les transports urbains ont été délégués au SMITEEB englobe les communes de Berre l'Étang, Rognac, Velaux, Gignac la Nerthe, Marignane, Saint-Victoret, les Pennes Mirabeau et Vitrolles.

Avant sa création, le 31-12-2001, un syndicat intercommunal, le SITEEB, agissait en tant qu'AOTU sur le périmètre de ces huit communes. La mise en place des intercommunalités autour de Marseille, Aix et Salon entraîne sa transformation en un syndicat mixte qui conserve le même réseau. En effet celui-ci correspond bien aux besoins des habitants du bassin de vie. Mais, n'étant plus AOTU, le syndicat mixte ne peut plus percevoir de versement transport. Il n'est donc financé que par les cotisations de ses membres et, le cas échéant, par des subventions de diverses collectivités.

Les principales missions du SMITEEB sont la gestion du réseau qui dessert les huit communes de l'est de l'Étang de Berre et la coordination avec les autres services de TC, notamment ceux du département. Ce réseau compte 12 lignes urbaines et des services de transport à la demande. Il dessert 140000 habitants et ses 110 véhicules transportent plus de 2 millions de voyageurs par an.

Le SMITEEB porte aujourd'hui un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Marignane et les Pennes Mirabeau en passant par Saint-Victoret et Vitrolles, qui a obtenu une subvention de l'État au titre du deuxième appel à projet TCSP dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Ce projet de 17,5 km de longueur comptera 36 stations et empruntera le trajet de l'actuelle ligne 24, prolongée jusqu'aux Pennes Mirabeau. Il sera complété par plusieurs pôles d'échange permettant des correspondances avec les lignes départementales et les TER à la gare de Vitrolles-aéroport.

La ligne ne sera véritablement en site propre que sur 6,5 km, au niveau des points noirs de l'itinéraire, et disposera d'installations donnant priorité aux busaux croisements. Ce parti d'aménagement vise à minimiser le coût d'investissement, qui se monte à 16,9 M€ (hors matériel roulant) soit un peu moins de 1 M€ au kilomètre.

Parallèlement, le réseau sera réorganisé avec un développement progressif des rabattements vers le BHNS. La fréquentation attendue est de 9030 voyageurs par an à 3 ans sans apport de voyageurs en provenance ou à destination des agglomérations voisines et 14 130 à 5 ans avec l'apport des voyageurs en lien avec les autres réseaux de l'aire métropolitaine.

Pour ce qui est du financement, du fait que le SMITEEB n'est pas autorité organisatrice et n'intervient pas sur un périmètre de transport urbain, il ne peut avoir recours au versement transport. Le financement du projet est donc pris en charge, en plus de la subvention de l'État, par le SMITEEB et les collectivités (Département, Communes et structures intercommunales, Région).

La mise en service du BHNS est prévue pour janvier 2016, les travaux devant débuter en 2013²

ôté procédures, le projet a fait l'objet d'une enquête publique "Bouchardeau" (non suivie d'une déclaration d'utilité publique) et d'une étude d'impact. Une concertation préalable a également été organisée en février 2012. La délégation de service public, qui est en cours de renouvellement, intégrera évidemment l'exploitation du futur BHNS.

Parmi les autres actions en cours et qui devraient favoriser le développement des transports collectifs, il convient de citer la mise en place en novembre prochain d'une billetterie interopérable avec l'ensemble des réseaux du Département et la participation à la nouvelle carte Ticketreize que s'appête à lancer le Conseil Général³. Dès janvier 2013, dans le cadre de «Marseille-Provence 2013 Capitale Européenne de la Culture», le SMITEEB sera partie prenante à la mise en place du «Pass Transport MP 2013» titre intermodal permettant d'utiliser l'ensemble des lignes des réseaux de transport collectif du Département. ●

Les chiffres clés

36 stations
17,5 km de longueur dont 6,5 km aménagés
45 minutes de temps de trajet
Fréquence de 7 minutes en heure de pointe
4 communes traversées
Coût: 22 millions d'euros

Le financement

INFRASTRUCTURES:	16,9 M€
Communes/communautés:	12% - 2M€
SMITEEB:	35% - 6 M€
Département:	35% - 6 M€
État:	11% - 1,8 M€
Région:	6% - 1,1 M€
MATÉRIEL ROULANT:	4,4 M€

Les dates

2010 : premières études
OCTOBRE 2011 : début de l'AMO
DÉCEMBRE 2011 : validation du projet
FÉVRIER 2012 : concertation, DCE, MDE
JUIN 2012 : désignation du maître d'œuvre
2013 : déclaration du projet
AUTOMNE 2013 : début des travaux
2015 : début de la mise en service

1. Type de structure intercommunale mis en place par la Loi Solidarité et Renouveau Urbain

2. En fait, des travaux de réfection de voirie actuellement en cours à Vitrolles, comportent des aménagements destinés au BHNS. Les travaux ont donc, d'une certaine manière, déjà commencé.

3. Cette carte donnera accès au réseau Cartreize et aux principaux réseaux de transport urbain, dont celui du SMITEEB.

