



© Shutterstock

Le Journal des Transports

Décembre 2015

N°91



*Jean-Louis Amato, le Bureau,
le Conseil d'Administration et l'équipe
de l'ORT PACA vous souhaitent
une très bonne année 2016.*

*Nous tenons également à remercier tous les
contributeurs aux rubriques du Journal des
Transports et également tous les
intervenants aux journées d'échanges,
présentations d'études et colloques.*

L'équipe de l'ORT

Sommaire

RÈGLEMENTATIONS

- 02— Bilan provisoire octobre 2015 de la sécurité routière en PACA
- 03— Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015

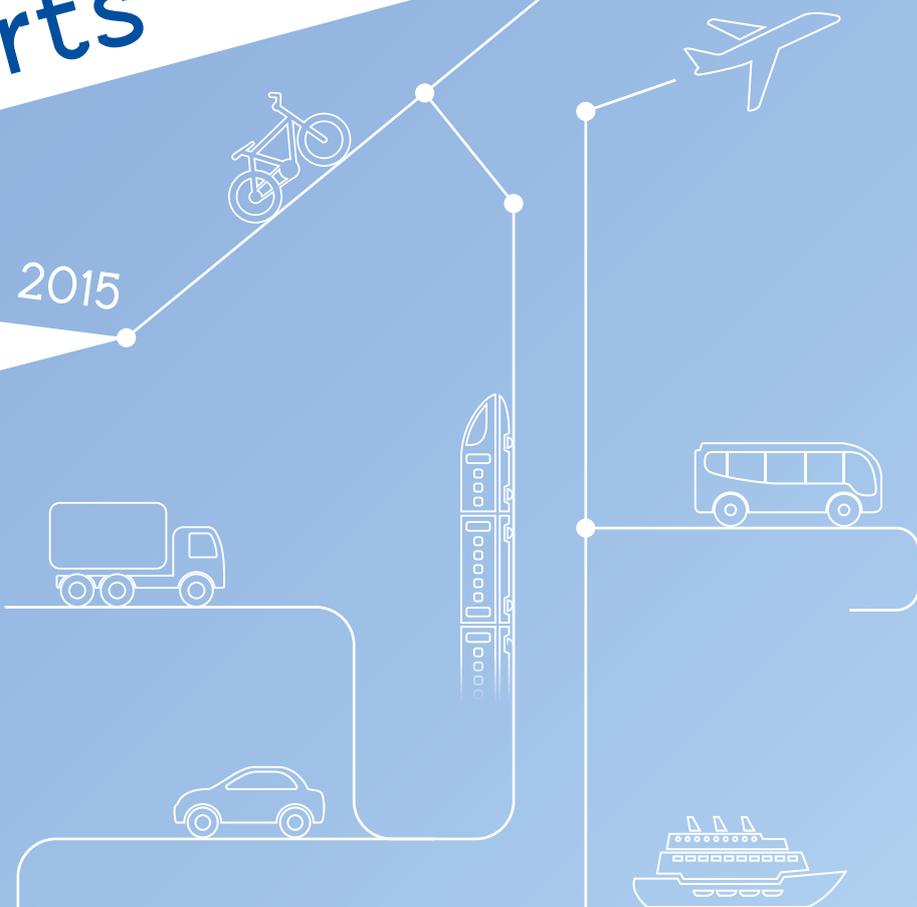
ACTUALITÉS

- 04— Nouveau service Eurostar entre Londres - Lyon, Avignon & Marseille : un bel impact sur le tourisme local
- 05— SNCF teste à Marseille un dispositif d'embarquement TGV en janvier 2016
- 06— Réseau Aix en bus : un nouveau dépôt flambant neuf pour 150 bus
- 07— Brèves

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 08— Transports internationaux de marchandises traversant la région PACA, en 2010 : itinéraires empruntés et coûts
- 18— Plus d'emplois dans les transports routiers et activités auxiliaires du transport

ANNIVERSAIRE DES 20 ANS DE L'ORT





Bilan provisoire octobre 2015 de la sécurité routière en PACA

par **Olivier GRAND**, Chargé de mission sécurité et éducation routières DREAL PACA - STI - UAPTD

Sur le début de l'année 2015 en PACA (de janvier à octobre), comparé à la même période de l'année 2014, on constate les baisses du nombre de personnes tuées (- 9,6 %), du nombre des accidents corporels (- 3,9 %) et du nombre des blessés (- 1,2 %), dont le nombre des blessés hospitalisés (-9,8%). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement + 2,0 % de tués, - 4,2 % d'accidents et - 4,0 % de blessés, dont - 2,3 % de blessés hospitalisés.

Les baisses régionales les plus marquées parmi les personnes tuées en PACA sont chez les automobilistes, les motocyclistes et les personnes entre 25 et 65 ans. Par contre, les morts sur la routes augmentent chez les jeunes de 18 à 24 ans.



© Shutterstock

| Bilan depuis le début de l'année | Accidents Corporels | Tués à 30 jours | Blessés | Dont Blessés Hospitalisés |
|----------------------------------|---------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Janv. à octobre 2015 provisoires | 5 987 | 253 | 7 539 | 3 074 |
| Janv. à octobre 2014 provisoires | 6 231 | 280 | 7 627 | 3 408 |
| Différence 2015 / 2014 | - 244 | - 27 | - 88 | - 334 |
| Evolution 2015 / 2014 | - 3,9 % | - 9,6 % | - 1,2 % | - 9,8 % |



© Shutterstock



© Shutterstock

-9,6 % du nombre de personnes tuées

- 3,9 % d'accidents corporels

- 1,2% de blessés •



Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015

par **Jean-Luc BELOT**, Responsable Mission sécurité et éducation routières DREAL PACA

Après 12 années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté en 2014. Cette augmentation est confirmée depuis le début de l'année 2015. Un relâchement des comportements des usagers de la route est notamment mis en avant pour expliquer la reprise à la hausse de la mortalité routière. Face à un bilan préoccupant, le gouvernement a réagi le 26 janvier dernier par la présentation d'un plan d'urgence en 26 mesures pour la sécurité routière.

Ces 26 mesures s'attaquaient à des sujets aussi différents que la lutte contre les dangers du téléphone en conduisant, que l'alcool au volant et les vitesses excessives. Cet été, le premier ministre Emmanuel Valls en appelait à la mobilisation et annonçait la tenue prochaine d'un comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Le 2 octobre dernier, il réunissait autour de lui les ministres concernés pour adopter un plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière.

Ce plan réaffirme la totale détermination du gouvernement à protéger par tous les moyens tous les usagers de la route, dans tous leurs déplacements routiers avec le véhicule de leur choix. Les grands chapitres de cette nouvelle étape pour la sécurité routière sont au nombre de 4, ils englobent notamment une plus grande fermeté face à des comportements inacceptables tout en affirmant une approche nouvelle du déplacement routier, qui doit tenir compte des nouvelles technologies mais aussi répondre aux aspirations légitimes des français en matière d'acceptabilité et d'égalité devant la règle.

L'objectif fixé reste bien de descendre en dessous des 2 000 tués sur nos routes en 2020.

Intensifier la lutte contre les comportements dangereux

- Augmenter le parc de radars embarqués, autonomes, développer les radars multifonctions et compléter le dispositif par des radars leurres ;
- Expérimentation de drones et système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation ;
- Recours à l'Ethylotest anti-démarrage (EAD) sur décision judiciaire et développer les contrôles de conduite sous l'emprise de stupéfiants ;
- Lutter contre l'utilisation de faux permis ou falsifiés et lutter contre les défauts d'assurance par la création d'un fichier des véhicules assurés et la présentation d'une attestation d'immatriculation du véhicule.

Protéger les plus vulnérables

- Améliorer l'accompagnement des victimes des accidents de la circulation ;
- Instaurer un contrôle technique pour les véhicules 2 roues motorisés ;
- Conditionner la conduite de motos de grosse cylindrée à une formation spécifique ;
- Port des gants obligatoires pour les usagers de 2 roues motorisés, port du casque pour les usagers de bicyclette de moins de 12 ans.



Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique

- Bâtir une base de donnée nationale des vitesses maximales autorisées en libre accès avec mise à jour régulière pour les GPS et téléphones mobiles ;
- Promouvoir auprès de l'union européenne l'obligation progressive d'équipements innovants améliorant la sécurité routière pour équiper les véhicules.

Tous égaux devant la loi

- Création de la contravention de non révélation du conducteur par le représentant d'une personne morale propriétaire du véhicule en infraction ;
- Permettre aux employeurs du transport de connaître la validité ou l'invalidité du permis de conduire de leurs employés affectés à la conduite ;
- Restaurer l'égalité de traitement entre conducteurs français et étrangers en créant un permis à point virtuel pour les contrevenants étrangers et en promouvant la reconnaissance mutuelle du retrait de point sur le permis de conduire. ●





Nouveau service Eurostar entre Londres - Lyon, Avignon & Marseille : un bel impact sur le tourisme local

par **Dominique ROVETTA**, Responsable des projets TER et SNCF Mobilités PACA, SNCF Mobilités - Direction Régionale PACA

Presque 6 mois après le lancement de ce nouveau service direct et disponible toute l'année entre Londres et le Sud de la France, desservant les villes de Lyon, Avignon et Marseille, Eurostar a constaté un franc succès de cette ligne. Depuis son lancement le 1^{er} mai dernier, Eurostar enregistre plus de 115 000 réservations vers ces destinations, un résultat qui a dépassé les attentes.

Eurostar dynamise le tourisme local

Attirés par le patrimoine culturel et gastronomique des régions, le charme des villages provençaux ensoleillés et de la côte méditerranéenne, les voyageurs ont accueilli ce nouveau service avec enthousiasme. Ils apprécient particulièrement la simplicité et la facilité d'un trajet direct du centre de Londres au cœur de ces destinations. Plus de 50 % d'entre eux découvraient ces villes pour la première fois.

L'Office de tourisme de Lyon a constaté une hausse visible du nombre de visiteurs, dont une grande partie choisit d'associer une découverte des attractions artistiques et gastronomiques de la ville avec un circuit en Provence.

Le musée des Confluences de Lyon et le MUCEM de Marseille ont conclu un accord de partenariat avec Eurostar afin de faire bénéficier les voyageurs Eurostar de deux entrées pour le prix d'une, sur simple présentation de leurs billets de train.

Un service toute l'année

Alors que ces destinations sont naturellement très prisées pendant la saison estivale, le service Eurostar rencontre également un succès auprès des voyageurs pendant les autres périodes de l'année. Grâce à sa proximité des Alpes françaises, Lyon représente une porte d'accès pratique, desservie par de grands axes routiers et de bonnes connexions ferroviaires, vers une multitude de stations de ski, tandis que Marseille et Avignon attirent les visiteurs britanniques souhaitant échapper au « blues » de la rentrée de septembre avec un court séjour dans le sud.

Nicolas Petrovic, Directeur général d'Eurostar, déclare :

« Notre nouvelle ligne vers le Sud de la France a trouvé un véritable écho auprès des voyageurs et le succès des ventes démontre l'attrait durable de cette région qui offre aux voyageurs tout ce que la culture française a de meilleur. Les voyageurs viennent découvrir les multiples attractions offertes par les régions, tout en profitant d'un trajet rapide, facile et confortable. Étant donné la forte demande constatée au cours des premiers mois du service, nous espérons connaître une hausse du nombre de voyageurs au cours des prochaines années. »



© SNCF

En Avignon, le Directeur adjoint Développement culturel et touristique Avignon Tourisme, ajoute :

« Nous avons eu la chance de profiter d'un service estival entre Avignon et Londres depuis 2002. Le lancement d'un service permanent a toutefois accéléré très fortement ces relations franco-anglaises pour le plus grand bonheur des professionnels du tourisme en Avignon. De mai à septembre, les Anglais ont formé la première clientèle en demande d'informations auprès de l'office de tourisme avec une progression par rapport à l'année dernière de 50 % ! Nous avons constaté aussi une progression dans la fréquentation des Anglais sur le Palais des Papes (+ 35 %). Avignon est une destination phare et ce nouveau service Eurostar laisse présager encore de belles années devant nous. »

De même le Directeur de l'Office de tourisme et des congrès de Marseille, déclare :

« Marseille est devenue, grâce à la mobilisation de tous, une ville où se déroulent de grands événements sportifs et culturels. Ces grands événements font de Marseille une ville attractive en plein cœur de la Provence. L'arrivée du nouveau service Eurostar a créé une nouvelle dynamique locale avec de nombreux visiteurs britanniques qui pour beaucoup découvrent la ville pour la première fois, avant parfois de poursuivre sur d'autres sites dans la région. Les britanniques sont dans le Top 3 des clientèles étrangères et on a noté cet été une augmentation de 16 %. C'est l'effet Eurostar ! L'Euro 2016 pour lequel Marseille accueillera 6 matches va attirer de plus belle les touristes anglais ! Ils profiteront du match au Nouveau Stade Vélodrome mais aussi des musées comme le MuCEM ouverts en 2013 pour l'année « capitale européenne de la culture » mais aussi des plages, des Calanques et des belles soirées marseillaises. » ●



SNCF teste à Marseille un dispositif d'embarquement TGV en janvier 2016

par **Dominique ROVETTA**, Responsable des projets TER et SNCF Mobilités PACA, SNCF Mobilités - Direction Régionale PACA

Garantir la sécurité des agents et lutter contre la fraude sont les deux finalités d'un nouveau dispositif d'embarquement qui sera testé sur les liaisons TGV dès janvier 2016. Paris Montparnasse et Marseille-St-Charles seront les deux villes concernées par cette expérimentation.

Le dispositif sera composé d'une ligne d'embarquement qui s'adaptera à l'ensemble de la typologie voyageurs, y compris les personnes en situation de handicap, et doté d'un lecteur de code à barre adapté à tous les types de support présenté (IATA, confirmation e-billet, smartphone...) ainsi que d'un lecteur NFC (sans contact).

Les portiques seront dotés de portes battantes transparentes, fermées dans la configuration basique, qui s'ouvrent dans le sens de la marche du voyageur. L'ergonomie retenue est proche de celle utilisée par le pass navigo, ou à l'embarquement de l'aérien : il n'y aura pas de système d'« avalement » des billets. Concrètement, le client se présente, positionne son titre afin que celui-ci soit lu, et les portes s'ouvrent si le titre est valable pour le train embarqué selon des règles d'admission définies et conformément aux règles tarifaires existantes. En cas de refus, le motif du refus sera indiqué au client via un écran situé à côté du lecteur.

La phase d'expérimentation durera 2 mois (janvier-février) et permettra ainsi de tester et d'éprouver le dispositif sur un volume assez conséquent de TGV avec des scénarios différents.

Si les tests engagés sont concluants, le déploiement pourrait avoir lieu entre le second semestre 2016 et le deuxième semestre 2017 sur 14 gares en France. Les voyageurs, dans un premier temps, devront prévoir un temps un peu plus long d'embarquement dans les trains. ●



Un dispositif adapté à toutes les typologies de voyageurs.



Réseau Aix en bus : un nouveau dépôt flambant neuf pour 150 bus

par **Dominique ROVETTA**, Responsable des projets TER et SNCF Mobilités PACA, SNCF Mobilités - Direction Régionale PACA

Le 24 novembre 2015 a été inauguré le nouveau dépôt de bus du réseau « d'Aix en bus » de la communauté du Pays d'Aix par sa Présidente Madame Maryse Joissains-Masini et Monsieur Vincent Nicollau-Guillaumet, directeur opérationnel.

Ce dépôt prévu dans la délégation de service public (DSP) attribuée à Keolis en 2011 a été construit entre décembre 2014 et août 2015, sur un ancien terrain devenu inutile pour l'activité du fret ferroviaire dans la zone d'Aix les Milles.

Ce nouvel outil peut accueillir 150 bus en stationnement, il est doté d'un atelier dédié à l'entretien de la flotte composé de 9 postes de travail en simultané. Une station essence de 3 pistes peut distribuer Gasoil, Diester et AD Blue et stocker 130 000 litres soit 10 jours d'autonomie.



© SNCF

Les locaux destinés au personnel, 350 agents dont 300 conducteurs d'autobus, ont été particulièrement soignés à la demande de la communauté du pays d'Aix à qui sera rétrocédé ce dépôt en fin de DSP. Ainsi outre des bureaux disposant de larges baies vitrées, le personnel bénéficie de vestiaires équipés de douches, de cuisines, d'une salle de sports ainsi qu'un parking VL de 270 places.

Les aspects écologiques de ce terrain en zone inondable ont été pris en compte. 10 180 m² sont consacrés aux bassins de rétention sur les 33 947 m². Les eaux de lavage (85 % sur les 500 litres nécessaires pour laver un bus) et des eaux d'écoulement et séparation des hydrocarbures sont récupérées. Le chauffage est réalisé par pompe à chaleur (économie de 50 % d'énergie l'hiver) et enfin une toiture végétale de 700 m² recouvre une grande partie des bâtiments.

La sécurité n'est pas en reste, le dépôt est doté d'un système de vidéo-surveillance, de détection thermique et déclenchement vidéo orienté. ●



© SNCF



© Jul978 - Shutterstock.com

Brèves

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STI/UAPTD

● Performance logistique :

Un séminaire de restitution de la démarche : « vers une stratégie logistique au service de la performance régionale » organisé par le Cluster PACA logistique s'est tenu le 17 novembre 2015 à Marseille. Le programme portait sur la restitution des précédents séminaires qui se sont déroulés sur le territoire. Les enjeux et les leviers d'actions sur la thématique logistique ont été développés. Le programme complet de cette demi journée peut être consulté à cette adresse :

<http://www.cluster-paca-logistique.com/wp-content/uploads/2015/11/Programme-s%C3%A9minaire-Restitution-v3.pdf>.

● Priorités du gouvernement en terme de transport :

Monsieur **Alain Vidalies**, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a précisé au Sénat que les trois priorités du gouvernement demeurent en 2016 la sécurité et la qualité des infrastructures et des services, le rééquilibrage entre les modes de transport et le respect des règles économiques et sociales, notamment la lutte contre le dumping social.

Source : <http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20151109/devdur.html#toc3>



© Shutterstock



© Shutterstock



© Zholobov Vadim - Shutterstock.com

● Projet structurant d'aménagements urbains et ferroviaires :

Un important chantier en cours à Cannes : « la mairie de Cannes et la SNCF immobilier ont signé un accord autour d'un projet structurant d'aménagements urbains et ferroviaires pour les 23 hectares en bord de mer du site de "Cannes Marchandises", la gare de Cannes La Bocca en partie désaffectée depuis des décennies. C'est un des plus grands enjeux d'aménagement du sud-est de la France qui se trouve ainsi débloqué ».

Source : <http://www.webtimemedias.com/>

● Point sur la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques :

Monsieur Emmanuel Macron, ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Numérique a reçu à Bercy le 29 octobre 2015 les parlementaires, députés et sénateurs, membres des anciennes commissions spéciales de l'Assemblée nationale et du Sénat pour un point d'étape sur l'application et la mise en œuvre de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, promulguée le 7 août 2015. Selon lui, « depuis le mois d'août, la plupart des mesures de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques sont déjà entrées en application. Le reste sera, pour l'essentiel, mis en œuvre avant la fin de cette année ».

Source : <http://www.economie.gouv.fr/loi-croissance-et-activite-point-etape-mesures-octobre-2015> ●



Transports internationaux de marchandises traversant la région PACA, en 2010 : itinéraires empruntés et coûts

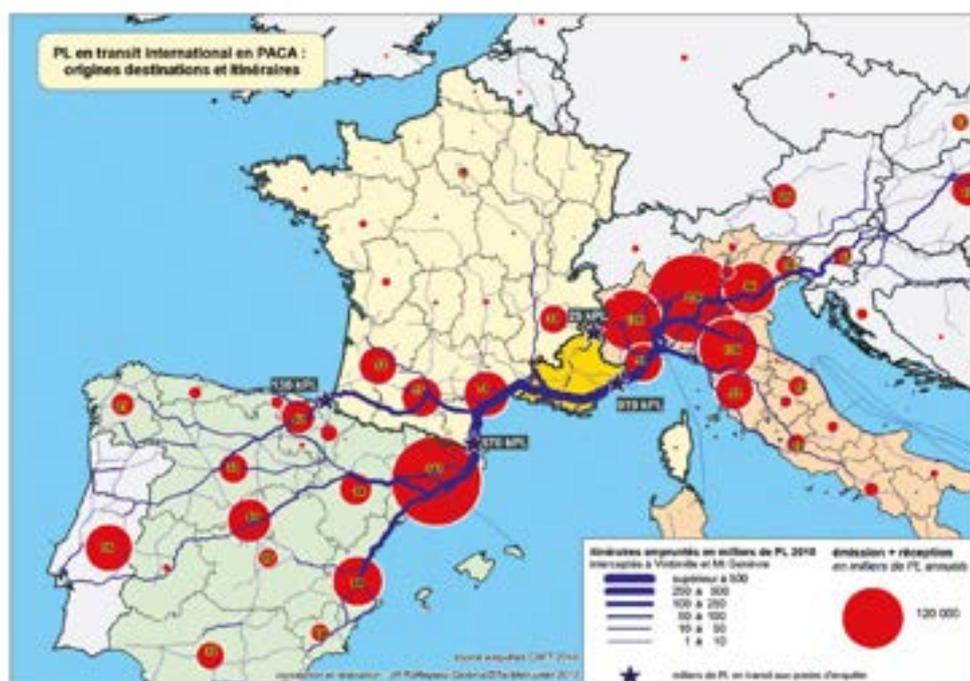
par **Jean-Romain RAFFEGEAU**, CEREMA d'Aix-en-Provence
Synthèse par Jean-Marc AMBIELLE, DREAL Paca

1. Le trafic international sur le réseau routier de PACA

En 2010, 1,66 million de poids lourds (PL), sillonnent les routes de PACA pour des transports internationaux qui peuvent revêtir un caractère, soit d'échange si l'une des extrémités de l'itinéraire est en PACA, soit de transit si l'origine et la destination du trajet sont hors de PACA. Cette même année, 945 000 véhicules transitent par le territoire de PACA, soit 57% des flux internationaux. Ils se répartissent entre les déplacements reliant deux pays étrangers (43% de ces transports) et ceux reliant un pays étranger à une région française autre que PACA (14 %). Dans ce dernier cas, neuf fois sur dix, la région française concernée est parmi le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aquitaine ou Rhône-Alpes. S'il s'agit de transits impliquant deux pays étrangers, la probabilité de concerner la péninsule ibérique est de 98,5%, l'Italie 64%. Les provinces de Catalogne, Valence et Madrid, pour l'Espagne, la Lombardie, le Piémont et Emilie-Romagne, pour l'Italie génèrent l'essentiel de ces trafics.



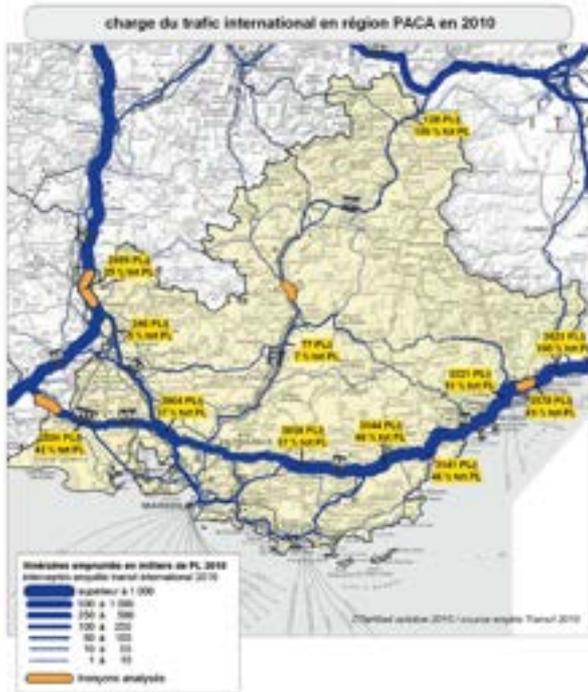
© Shutterstock





© Shutterstock

1.1 Le trafic international par axe



La carte ci-dessus est basée sur les déclarations d'itinéraires des conducteurs. Elle souligne l'importance des trafics internationaux en Région PACA, lesquels se concentrent essentiellement sur :

- **L'axe est-ouest reliant Vintimille à Arles** via les autoroutes A8 et A54, le tronç commun sur l'autoroute A7 entre Lançon et Salon et la RN113 au droit d'Arles. Cet axe supporte un trafic international compris entre 2 500 PL/j au droit d'Arles et plus de 3 600 PL/j à l'approche de la frontière. Sur ces axes, la charge de trafic international représente, au minimum, un quart de la totalité du trafic poids lourds.
- **La section de l'autoroute A7 entre Orange et Bollène** qui tangente la région PACA. Le trafic international y est de l'ordre de 3 000 PL/j, hors trafic d'échange entre la France et les pays du nord de l'Europe.

Enquête Transit 2010 : Objectifs et méthodologie

L'enquête « Transit 2010 » comme les précédentes de 2004, 1999 et 1992 répond au double objectif d'appréhender les flux routiers de marchandises, en transit et en échange, à travers le territoire français et d'en analyser la structure aux principaux passages frontaliers des Alpes et des Pyrénées : Bâle (A35), tunnel du Mont-Blanc, Montgenèvre (RN94), tunnel du Fréjus, La Turbie (A8), Le Perthus (A9) et Biriattou (A63). L'enquête permet aussi de connaître les itinéraires des véhicules enquêtés.

La principale innovation du millésime 2010 est l'extension de la collecte de données aux principaux points de franchissement trans-manche, à savoir la liaison Calais-Douvres et le tunnel sous la Manche. Toutefois, les flux d'échange internationaux de la région PACA avec le nord de l'Europe, essentiellement les pays du Benelux, l'Allemagne et les pays scandinaves, sont très partiellement connus par l'enquête transit international. Pour les estimer le Cerema a réalisé une exploitation complémentaire sur l'axe rhodanien, aux barrières autoroutières de péage de Reventin (A7 au sud de Lyon), Villefranche (A6 nord de Lyon) et Lançon (A7). On estime ainsi que 77 000 poids lourds annuels ont circulé entre la Région PACA et ces pays, soit 12 % du trafic d'échange avec la région PACA et 5 % du trafic international total circulant en PACA.

1.2 Trafics sur quelques tronçons

Les tronçons retenus se situent sur les itinéraires A8-A54, A51 et la portion de l'autoroute A7 appartenant à l'axe A9-A7 qui tangente la région.

Tronçon A8 à l'est de Nice

Sur l'axe Est - Ouest (A8 - A54), point d'entrée de PACA vers l'Italie, la charge de trafic international est la plus élevée de la région avec près d'1,5 millions de poids lourds en 2010. Entre 2004 et 2010, son évolution est stable, résultant de deux tendances opposées :

- Une forte baisse annuelle du transit international (- 3 %), notamment entre l'Espagne et l'Italie.
- Une hausse significative (+ 3 %) des échanges entre la France et l'Italie.

Ces deux flux représentent 80 % de la totalité du trafic international sur ce tronçon. Les pavillons italien et espagnol y apparaissent largement majoritaires et les pavillons des pays de l'Est de UE y sont en progression sensible (+ 10 % annuel).

Tronçon A54 entre Arles et Nîmes

Porte d'entrée de la Région à l'Est, le tronçon de l'A54 entre Arles et Nîmes, supporte plus de 900.000 poids lourds annuels, malgré une baisse de 3,3 % entre 2004 et 2010. Cette diminution résulte de :

- La réduction des échanges entre l'Espagne et l'Italie, principaux flux supportés par le tronçon
- L'érosion très importante des échanges entre France et Espagne et même entre PACA et l'Espagne, compte tenu de la localisation de ce tronçon.

Les pavillons espagnol et italien y sont très majoritaires et le pavillon français se classe au 6^{ème} rang.

Tronçon A7 entre Orange et Bollène

Cette section appartient à l'itinéraire nord-sud qui relie la France et le Nord de l'Europe à la péninsule ibérique. A ce titre, la charge de trafic international y est importante avec plus d'1 million de poids lourds en 2010.

Cet itinéraire traverse le Nord-Ouest de la Région sur un linéaire autoroutier de 30km. Les flux de transit international entre l'Espagne, d'une part, et le groupe Allemagne/Benelux/Est UE, d'autre part, y sont largement majoritaires et connaissent une baisse très significative depuis 2004, excepté pour les pays de l'Est de l'UE dont les pavillons suivent, en importance, le pavillon espagnol.



Tronçon A51 au droit de Sisteron

Le volume de trafic international sur l'itinéraire A51 - RN94 - col du Montgenèvre apparaît marginal, avec 30 000 poids lourds annuels, soit moins de 1 % du trafic total de camions. Cela s'explique par la restriction de tonnage (< 26 tonnes) au franchissement du col du Montgenèvre, liée à la dangerosité de la route.

2. Itinéraires et coûts de transport

L'analyse recherche les causes de l'utilisation prioritaire de l'itinéraire A54 - A8 pour les échanges internationaux avec l'Italie et en particulier avec la province du Piémont. Le choix des itinéraires est abordé par le calcul théorique (Cf. encadré 2) du coût de transport d'un véhicule standard (PL 5 essieux semi-remorque), conduit par un seul chauffeur, selon les itinéraires concurrents constatés lors de l'enquête transit de 2010. La durée du parcours prend en compte la réglementation des temps de conduite maximum, soit 9,80 heures/jour.

Deux flux et leur répartition par itinéraires concurrents, sont analysés :

- Marseille - Turin en tant que flux d'échange de la Région ;
- Barcelone - Turin, en tant que flux de transit international.



Définition du coût du transport par le Le Comité National Routier

$$\text{Coût} = (\text{CK} \cdot \text{km}) + (\text{CC} \cdot \text{DPC}) + (\text{CJ} \cdot \text{DTP})$$

Dans cette formulation,

- Le coût kilométrique CK prend en compte le carburant, les pneumatiques, l'entretien-réparation, les péages ;
- Le coût conducteur CC agrège les rémunération, cotisations employeurs, et frais de déplacement ;
- Le coût fixe journalier CJ retient le financement, le renouvellement du véhicule, les assurances, la taxe à l'essieu, les coûts indirects de structure.

En novembre 2015, le terme kilométrique est de 0,460 €, le terme horaire est de 22,04 € et le journalier de 163,37 €.

Ainsi, pour chaque itinéraire, est calculé :

- Le nombre de kilomètres (km), en différenciant le linéaire avec et sans péage, grâce à Google Maps.
- La durée du poste du chauffeur (DPC), composée du temps moyen de chargement et déchargement, du temps de conduite à une moyenne de 66,9 km/h, et du temps de pause obligatoire.
- La durée totale du parcours en jours (DTP) est la durée totale du poste divisée par le nombre d'heures de temps de service par jour d'exploitation d'un véhicule, soit 9,9 h.

A ces termes s'ajoute le coût réel du péage au tunnel de Fréjus.

2.1 Coût des itinéraires reliant Marseille à Turin

Sur ce trajet, les flux suivent trois itinéraires représentés sur la carte.

Les trois itinéraires empruntés par les poids lourds entre Marseille et Turin

Source : Enquête transit 2010





© Shutterstock

Répartition des flux par sens entre itinéraires

Source : CEREMA d'Aix-en-Provence

| Point de passage | Marseille → Turin | | | Turin → Marseille | | |
|-----------------------------|-------------------|----------------|-------------|-------------------|---------------|-------------|
| | Nombre de PL | Tonnes | % PL vides | Nombre de PL | Tonnes | % PL vides |
| Fréjus | 237 | 4 207 | 32 % | 203 | 203 | 0 % |
| Montgenèvre | 1 073 | 16 227 | 14 % | 3 817 | 12 220 | 81 % |
| Vintimille | 6 937 | 92 658 | 31 % | 1 880 | 18 284 | 40 % |
| Total trafic sortant | 8 247 | 113 092 | 29 % | 5 900 | 30 707 | 65 % |

Coûts de transport par itinéraire

Source : CEREMA d'Aix-en-Provence

| | Marseille → Turin | | | Turin → Marseille | | |
|----------------------------|-------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|
| | Vintimille | Montgenèvre | Fréjus | Vintimille | Montgenèvre | Fréjus |
| Distance (km) | 486 | 380 | 554 | 488 | 373 | 549 |
| dont routes à péages | 474 | 52 | 514 | 476 | 230 | 524 |
| Péage tunnel | - | - | 335 € | - | - | 341 € |
| Coût total | 513 € | 373 € | 912 € | 512 € | 381 € | 933 € |
| Durée du parcours en jours | 0,77 | 0,59 | 0,86 | 0,76 | 0,58 | 0,9 |

L'itinéraire par le col du Montgenèvre, plus court et plus rapide, connaît les coûts de transport les moins élevés. Il n'est cependant emprunté que par 35 % des camions en raison de l'arrêté d'interdiction de circulation aux tonnages supérieurs à 26 tonnes, motivé par la sinuosité et la pente de la route qui atteint 12 % du côté français et 5 % côté italien. Cette dissymétrie explique que 78 % des trafics se font dans le sens Italie-France et que depuis Marseille, les passages par le col sont faits à 67 % à vide.

L'itinéraire par le tunnel du Fréjus connaît logiquement une fréquentation marginale : c'est le plus long en km et en durée de parcours et le péage du tunnel renchérit du tiers le coût total.

L'itinéraire par Vintimille est emprunté par 62 % des poids lourds qui transportent 77 % des volumes de marchandises. Il offre peu d'alternatives du fait des conditions de franchissement du col du Montgenèvre (hors poids lourds circulant à vide dans le sens Italie-France) et du coût prohibitif du tunnel de Fréjus.



© Shutterstock



© Shutterstock



2.2 Coût des itinéraires reliant Barcelone à Turin

Trois itinéraires sont empruntés par les poids lourds entre Barcelone et Turin (Cf. carte).

Les trois itinéraires empruntés par les PL entre Barcelone et Turin

Source : Enquête transit 2010



En provenance de Barcelone, le premier choix d'itinéraire se situe au droit de Nîmes, entre A9 (vers le tunnel du Fréjus) et A54, puis au niveau d'Aix-en-Provence entre A51 (vers Mongenèvre) et A8 (vers Vintimille).

Le trajet Barcelone – Turin par Montgenèvre est le plus avantageux en terme de coût. Mais, quoique moins cher, moins long et plus rapide, sa fréquentation devient de plus en plus marginale, toujours en raison des restrictions réglementaires de circulation. Passer par le tunnel de Fréjus est presque aussi court que passer par le tunnel de Montgenèvre, pour une durée de trajet à peine supérieure. Cependant la cherté du péage par le Fréjus rend le coût de cet itinéraire 25% plus élevé que celui par Vintimille, ce qui explique la fréquentation marginale de cet axe. L'itinéraire par Vintimille apparaît donc comme l'unique alternative économique viable pour ce trajet et pour l'ensemble des flux routiers de marchandises entre l'Espagne et l'Italie. ●

Répartition des flux par sens entre itinéraires

Source : CEREMA d'Aix-en-Provence

| Point de passage | Barcelone → Turin | | Turin → Barcelone | |
|-----------------------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | Nombre de PL | Tonnes | Nombre de PL | Tonnes |
| Fréjus | 326 | 4 225 | 0 | 0 |
| Montgenèvre | 292 | 4 361 | 314 | 3 610 |
| Vintimille | 5 709 | 78 901 | 2 497 | 32 328 |
| Total trafic sortant | 6 327 | 87 487 | 2 811 | 35 939 |

Coûts de transport par itinéraire

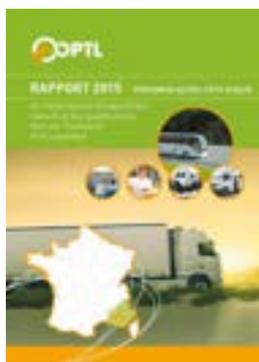
Source : CEREMA d'Aix-en-Provence

| | Barcelone → Turin | | | Turin → Barcelone | | |
|----------------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------------|--------------|----------------|
| | Vintimille | Montgenèvre | Fréjus | Vintimille | Montgenèvre | Fréjus |
| Distance (km) | 950 | 832 | 877 | 944 | 829 | 874 |
| dont routes à péages | 928 | 434 | 840 | 928 | 425 | 836 |
| Péage tunnel | - | - | 335 € | - | - | 341 € |
| Coût total | 990 € | 852 € | 1 248 € | 984 € | 848 € | 1 301 € |
| Durée du parcours en jours | 1,46 | 1,32 | 1,35 | 1,45 | 1,32 | 1,48 |

*Vintimille
est l'unique
alternative viable.*

Plus d'emplois dans les transports routiers et activités auxiliaires du transport

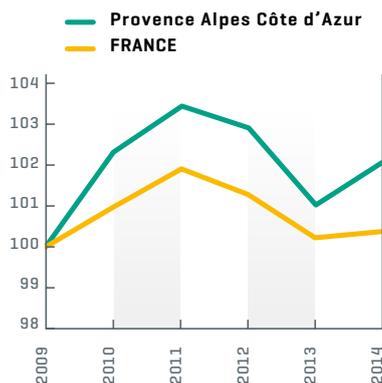
par **Antoine THOMAS**, Association pour le Développement de la Formation professionnelle dans les Transports (AFT)



En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires du transport renoue avec la croissance après une année de baisse, comme le révèle le Rapport annuel 2015 de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL). Une progression qui bénéficie quasiment à tous les secteurs.

Plus d'entreprises dans le secteur

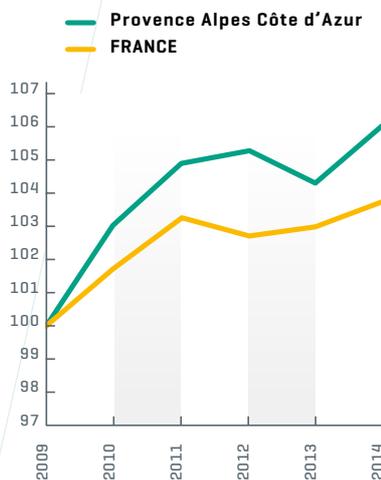
Évolution du nombre d'établissements avec salariés sur 5 ans
(indice base 100 au 31/12/2009)



Le nombre d'établissements employant des salariés a progressé de 1 % en 2014. La hausse des créations d'établissements employeurs dans le transport de marchandises et le transport sanitaire s'est accompagnée d'une baisse des défaillances dans tous les secteurs.

Rebond de l'emploi salarié

Évolution de l'emploi salarié sur 5 ans
(indice base 100 au 31/12/2009)



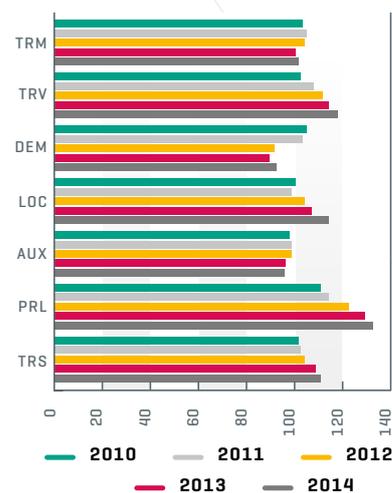
En 2014, l'emploi dans les transports routiers et activités auxiliaires du transport repart à la hausse avec + 1,7 % de salariés, après - 0,9 % en 2013.

Avec plus de 46 000 salariés, le secteur représente 3,7 % de l'emploi salarié régional.

La région affiche un dynamisme plus important qu'au niveau national, où 0,8 % d'emplois supplémentaires ont été créés au cours de l'année.

Évolution de l'emploi salarié sur 5 ans par secteur

(indice base 100 au 31/12/2009)



Tous les secteurs ont créé des emplois à l'exception des auxiliaires, en léger recul (- 0,3 %).

Le transport routier de marchandises et le déménagement renouent avec la croissance après plusieurs années de baisse (respectivement + 1,3 % et + 3,1 %).

Le transport routier de marchandises concentre à lui seul près de la moitié des effectifs du secteur (environ 22 000 salariés), contre seulement 2 % pour le déménagement. La location (+ 5,9 %), le transport routier de voyageurs (+ 3,3 %), les prestataires logistiques (+ 2,3 %) et le transport sanitaire (+ 1,7 %) confirment leur dynamisme.

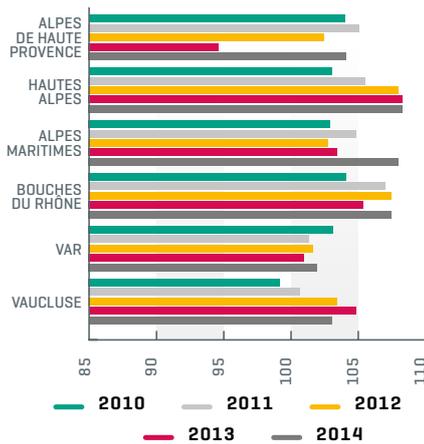
Une évolution inégale sur le territoire

Certains départements affichent une hausse sensible des effectifs du secteur : ce sont les Alpes-de Haute-Provence (+ 10 %) et les Alpes-Maritimes (+ 4 %). A contrario, l'emploi baisse dans le Vaucluse (- 2 %). Le département des Bouches-du-Rhône concentre à lui seul la moitié des effectifs régionaux du secteur.



Évolution sur 5 ans des effectifs salariés par département

(indice base 100 au 31/12/2009)

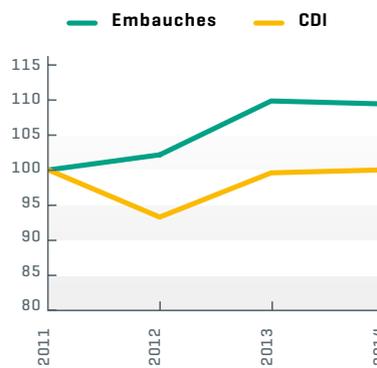


Un marché de l'emploi stable

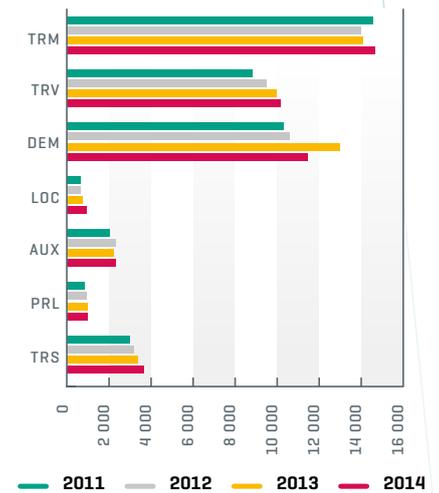
Les embauches sont restées à peu près stables en 2014 (-0,4%). Les recrutements pérennes demeurent toutefois minoritaires : 25 % des embauches se font en CDI.

Évolution des embauches

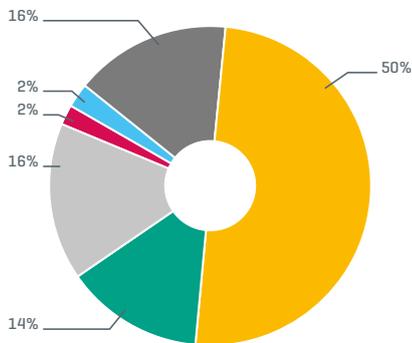
(indice base 100 en 2011)



Évolution des embauches par secteur

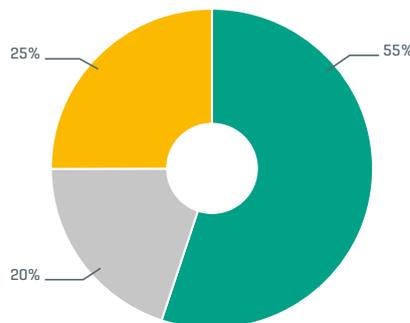


Répartition des effectifs salariés par département



- Alpes De Haute Provence
- Alpes Maritimes
- Bouches Du Rhône
- Hautes Alpes
- Var
- Vaucluse

Répartition des embauches par contrat



- CDI
- CDD > 1 mois
- CDD ≤ 1 mois

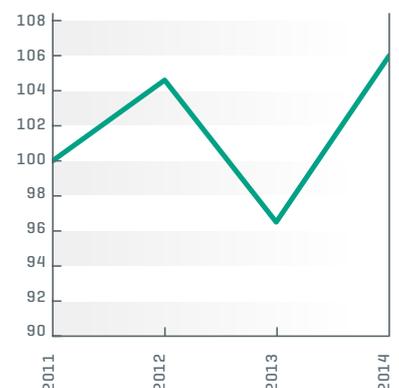
La hausse des embauches dans la plupart des secteurs a compensé la chute dans le déménagement (-12%). Ce secteur représente plus du quart des recrutements, mais essentiellement des contrats courts (9 recrutements sur 10).

Le nombre de femmes recrutées a fortement progressé (+10%). Elles représentent en 2014 10% des personnes recrutées, contre 9% en 2013.

Seuls les auxiliaires connaissent une baisse. Ils font néanmoins toujours partie des secteurs qui, en proportion, recrutent le plus de femmes, avec les prestataires logistiques et le transport sanitaire.

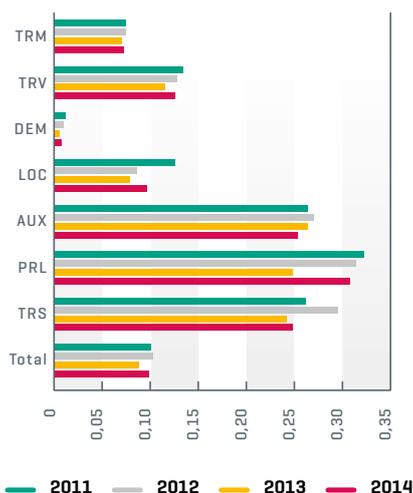
Évolution du nombre de femmes recrutées

(indice base 100 en 2011)



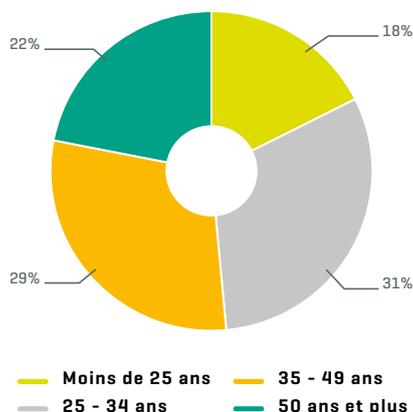
© Shutterstock

Part des femmes dans les embauches par secteur



En 2014, les embauches de jeunes de moins de 25 ans ont régressé de 8 %, tandis que les recrutements de personnes de plus de 50 ans sont restés stables. Ces dernières représentent toujours 22 % des personnes recrutées dans le transport routier et plus d'une personne recrutée sur deux dans le transport routier de voyageurs. La part des moins de 25 ans est quant à elle passée de 19 % à 18 % en 2014.

Répartition des embauches par tranche d'âge



Plus de titres professionnels délivrés

Le nombre de titres professionnels délivrés en 2014 par l'ensemble des centres agréés et permettant d'accéder aux métiers spécifiques transport-logistique a progressé de 5 %. En revanche, l'Éducation nationale a délivré 1 % de diplômes en moins en transport et logistique.

Rapport complet sur le site de l'OPTL : www.optl.fr



S'inscrivant dans les objectifs fixés par l'ANI, l'Accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport du 25 novembre 2004 a mis en place un Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), qui présente chaque année depuis 23 ans un bilan de l'évolution des emplois et des qualifications. Afin de mieux marquer les liens entre l'OPTL et la Commission paritaire nationale professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des Transports (CPNE), l'OPTL a été placé "sous l'égide" de cette dernière. Conformément aux principes posés par les signataires de l'ANI, l'OPTL est doté d'un Comité paritaire de pilotage. En région, l'OPTL dispose de représentations régionales dont sont membres les représentants régionaux des instances membres de l'Observatoire prospectif national.



Grâce à sa coopération avec les pouvoirs publics et en lien étroit avec les professionnels sur l'ensemble du territoire national, l'AFT (Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport et la logistique) assure, depuis 1957, une mission générale de développement de la formation

professionnelle dans le Transport-Logistique par :

- la mise en œuvre de la politique de formation définie par les organisations professionnelles,
- la signature de conventions avec les différents ministères : Transport, Budget, Education nationale, Travail, Emploi et formation professionnelle, Défense, ainsi qu'avec les régions, et divers grands organismes : Pôle emploi, OPCA Transports et Services, ONISEP, ADEME, KLESIA, CNAMTS...
- l'information des divers publics (en particulier les jeunes et demandeurs d'emploi) et leur orientation vers les métiers du Transport-Logistique,
- le cofinancement des formations Transport, notamment les formations initiales obligatoires,
- la réalisation d'études sur les questions d'emploi-qualification,
- la coopération avec l'Education nationale pour une meilleure formation des jeunes qui se destinent aux métiers du Transport-Logistique.

Ce rapport porte sur les entreprises entrant dans le champ de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

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

(*) Ces codes d'activité ont une définition plus large que celle correspondant au champ de la Convention collective transport nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. En conséquence, pour les activités partiellement couvertes, les ajustements nécessaires sont opérés afin de ne retenir que les entreprises couvertes par la convention collective. (***) Depuis le 1^{er} février 2005, sont entrées dans le champ de cette même convention collective certaines activités logistiques identifiées par référence au code 52.10B de l'Entreposage non frigorifique. ●

SPECIAL ANNIVERSAIRE



Sommaire

- 02 - Visite de l'ORT, en compagnie de Michel BRANTHOMME
- 06 - Quelques faits marquants d'évolution des transports publics depuis 20 ans, Olivier DOMENACH
- 08 - Des séries chronologiques ? Pas si simple..., Jean-Marc AMBIELLE
- 10 - Le développement du fret ferroviaire : un volontarisme difficile à concrétiser dans les faits, Magali MOINIER
- 12 - «Quand le temps rattrape la grande vitesse», Jonathan PRIESTER
- 13 - La L2 en questions, Grégoire DE ST ROMAIN
- 15 - Liaison Est-Ouest

LA JOURNEE DU 15 OCTOBRE 2015

Pour sa journée anniversaire, les membres et amis de l'ORT qui ont pu être présents ont pris le train. Plus précisément, les trains des chemins de fer de Provence : le train historique à vapeur, d'Entrevaux à Puget-Théniers et l'auto-rail touristique des Pignes, de Puget-Théniers à Nice. Discours, photos, déclarations, commentaires, émotions, tout ou presque est consigné dans les pages qui suivent. Azuréennes, évidemment.

- 16 - Rien de ce qui touche au transport ne doit nous être étranger, Jean-Louis AMATO
- 17 - Gardons précieusement ce lieu d'échanges, de contradictions, Jean-Yves PETIT
- 19 - Créer, c'est relativement facile, durer c'est beaucoup plus difficile, Jean-Paul DALLAPORTA
- 19 - Faire perdurer une activité favorable à la préservation du rail, Stéphane COPPEY
- 20 - I have a sacré dream, Robert BOURDAREL
- 21 - Ouvrir le débat pour approfondir certaines problématiques, Jean-Claude JUAN



Photos de la journée anniversaire : Brigitte THÉNOT et Pierre LEMERY-PEISSIK

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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03
Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 - Site : www.ort-paca.fr

Directeur de la publication : Jean-Louis Amato, Président de l'ORT
Conception et réalisation : agci.fr



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur



Visite de l'ORT, en compagnie de Michel BRANTHOMME

Michel BRANTHOMME, Coordonnateur historique de l'ORT PACA

STATUTS

Approuvés par l'Assemblée Générale constitutive du 15 mai 1995 ;
Modifiés par les Assemblées Générales Extraordinaires du 19 février 2004, du 13 avril 2005,
du 21 février 2007 et du 29 septembre 2009

TITRE I

FORMATION - DÉNOMINATION – OBJET – SIÈGE - DURÉE

ARTICLE 1 : FORMATION

Il est fondé entre ceux qui adhèrent ou adhéreront aux présents statuts, une Association régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

ARTICLE 2 : DÉNOMINATION

L'Association porte la dénomination de :

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS DE PROVENCE - ALPES - COTE D'AZUR

ARTICLE 3 : OBJET

Cette Association a pour but :

- d'être un lieu d'échanges entre les professionnels et les utilisateurs du transport de voyageurs et de marchandises, les collectivités concernées, les institutions, les services de l'Etat, et toute autre personne morale intéressée par l'activité des transports dans la région,
- de recueillir, traiter, puis diffuser des statistiques d'aide à la décision ainsi que des études spécifiques,
- de réaliser ou d'aider à réaliser, éventuellement sous couvert d'une convention de partenariat, tous travaux de recherche ou manifestations souhaités par l'un de ses membres,
- de constituer un centre de documentation économique à la disposition de ses membres.

L'Association répond ainsi à un double besoin :

- développer les outils de connaissance et d'information régionale à caractère économique sur le transport de voyageurs et de marchandises ;
- offrir des éclairages utiles aux politiques publiques et aux stratégies privées des personnes morales partenaires de l'Association.



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Les Présidents :

- 1995 **Dominique BECKER** – Directeur Régional de l'Équipement, fondateur avec **Jean-Paul DALLAPORTA**, DRE Adjoint
- 1996 **Jean-Pierre DAVID** – Directeur Régional de l'Équipement
- 1998 **Hubert PEIGNE** – Directeur Régional et Départemental de l'Équipement
- 2002 **Gilles MENOTTI** – Chef d'entreprise et Président de Transport et Location de France
- 2005 **Jean-Louis AMATO** – Chef d'entreprise et Président du Comité National Routier



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire

L'histoire de l'ORT PACA

Dès 1993, le ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports décide de créer, à l'échelon régional et sous l'égide des Directions Régionales de l'Équipement, des observatoires régionaux des transports (ORT), afin de relayer au niveau local la collecte des informations statistiques auprès des acteurs et d'en assurer la diffusion. A cette fin il leur alloue des moyens financiers et humains.

En 1995, la Direction Régionale de l'Équipement de PACA crée, selon la liberté qui a été laissée par le ministère, un Observatoire Régional des Transports de PACA, sous le statut juridique d'association de type loi 1901. Elle rassemble la totalité des partenaires habituels de la DRE, essentiellement les professions du transport sur lesquelles elle exerce sa tutelle régalienne, mais également l'ensemble des acteurs et des représentants des divers modes de transports présents dans la région, ainsi que les chambres consulaires, les administrations d'Etat et l'Université.

L'activité première de l'ORT est donc la collecte des informations statistiques à la source, leur organisation et leur publication.

Se fait rapidement ressentir chez les partenaires le besoin de faire vivre ces chiffres.

Ainsi est-il décidé en Assemblée Générale de doter l'ORT d'un programme d'activités décliné en « Courts débats » thématiques, journée de présentation d'études réalisées par les membres, et colloque annuel. Tout cela afin de favoriser des échanges fréquents entre des domaines qui se fréquentent parfois, sans toujours bien se connaître.

Pour créer un lien supplémentaire en donnant la parole aux membres, le Journal des Transports, élaboré jusque-là par la DRE est transféré à l'équipe de l'ORT présente à la DRE, avec les financements alloués par le ministère sur une ligne budgétaire dédiée.

La partie statistique, qui reste le cœur de métier de l'ORT, donne lieu à la publication annuelle d'un Annuaire économique et statistique des transports, augmenté d'un document « séries chronologiques ». L'ensemble sera transféré sur le site internet de l'ORT lors de l'abandon de la version papier.



La première édition (1995) de l'Annuaire Économique et Statistique des Transports vient de paraître. Il est publié par l'Observatoire Régional des Transports de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ce document de 48 pages comporte des éléments de cadrage général de la région et fournit des données économiques et statistiques sur l'offre et la demande de transport, quelque soit le mode, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il est abondamment illustré de cartes et complété d'une bibliographie des études existantes ou en cours. Un annuaire professionnel et complet.

Cet annuaire est en vente sur demande au siège de l'ORT - 37, boulevard Périer - 13285 Marseille cedex 8, au prix de 250 F. (+ 20 F. de port et d'emballage), 100 F. étudiants.
☎ 91.00.53.06 et 91.00.52.66.

Visite de l'ORT, en compagnie de Michel BRANTHOMME (suite)

Les activités de l'ORT

Le programme d'actions cible les sujets qui revêtent un intérêt commun.

Les manifestations :

Conçues dès la création de l'ORT pour servir de support concret aux statistiques des divers modes de transport présents dans la région, les réunions de l'association ont évolué au fil du temps.

Longtemps connues sous le vocable « courts débats », ces réunions thématiques, qui ne prétendaient pas régler les questions mais au cours de débats, éclairer les participants décideurs et mettre l'accent sur les points durs pouvant exister sur certains sujets, ont pris l'appellation de « journées d'échanges ».

Peu à peu, elles ont contribué à installer entre les membres de l'ORT un climat de confiance et le résultat en est, à la grande satisfaction de tous, l'éradication de toute « langue de bois ». En effet, si l'élément politique est inévitablement présent sur nombre de thèmes, c'est cependant l'aspect technique des problèmes à résoudre qui prédomine.

La journée annuelle de présentation d'études instituée dès l'origine pour permettre un échange d'études et de données mises en œuvre par les divers membres. Cette journée complète et enrichit d'une part les connaissances mutuelles, réalisant ainsi l'objectif précisé dans les statuts, et d'autre part le volet statistiques.

Enfin, le colloque annuel de dimension plus importante, aborde les grands thèmes régionaux.

Toutes ces manifestations font l'objet d'un compte rendu dans le journal des transports et les présentations qui y sont faites figurent sur le site internet de l'ORT.

Le programme de communication concerne essentiellement la parution annuelle de la plaquette Chiffres Clés des Transports en PACA, la parution trimestrielle du Journal des Transports et le site Internet.



Les débats de l'ORT

- 1995** Emploi-Transports
- 1996** Schémas directeurs d'infrastructures de transports et implications régionale Transports maritimes de marchandises Chargeurs-Transporteurs
- 1997** Les CCI et les transports
Logistique
- 1998** Perspectives du transport fluvial
- 1999** Sécurité routière
Les franchissements frontaliers alpins et pyrénéens
Visite des chantiers TGV à Avignon
Impact de l'activité portuaire sur la filière des transports terrestres
- 2000** L'École Nationale de la Marine Marchande de Marseille
Voies navigables
- 2001** Fluvial – Présentation des infrastructures et équipements
Forum sur l'impact économique de l'activité portuaire
Les aides à l'acquisition de matériel de transport combiné
Mission des Alpes
- 2002** Transport et Environnement en PACA
Le Livre Blanc de la Commission Européenne des Transports
- 2003** Les transports de marchandises dans les Alpes Maritimes
- 2004** Actualité des transports en PACA
Le plan fret SNCF
Les grands projets d'infrastructures de transports en PACA
Problématiques du transport de marchandises dans les Alpes Maritimes
- 2005** Organiser la mobilité en régional
Approvisionnement des matériaux de construction
- 2006** Les innovations technologiques dans les transports
- 2007** Accessibilité des réseaux de transports
Les autoroutes de la Mer
Développement de la logistique en PACA
- 2008** Transports et Environnement – Les défis de la mobilité durable
Transports combinés et autoroutes ferroviaires
Mobilité durable
- 2009** Transports de Matières Dangereuses
Connaissance des chargeurs en PACA
Adaptabilité du service public des transports
Mobilité durable dans les zones peu denses en PACA
- 2010** Crise et après-crise dans le secteur des transports
Les acteurs des transports face au défi climat-énergie
Quel avenir pour les déplacements régionaux ?
- 2011** Enquêtes Ménages Déplacements
Logistique
Gares et Urbanisme
- 2012** Armature urbaine
Desserte Alpes du Sud
Les ports, leurs territoires, leur hinterland
- 2013** Systèmes locaux innovants en matière de transports
Les acteurs publics et la logistique
30 ans après la LOTI, une nouvelle donne pour les transports
- 2014** Les projets de transport en PACA : bilans et perspectives
Les projets de transport en PACA : bilans et perspectives
Les évolutions du système ferroviaire
- 2015** La transition énergétique dans les transports en PACA
Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite
Défis et opportunités de l'activité croisières en région PACA et en Méditerranée ●



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire

Quelques faits marquants d'évolution des transports publics depuis 20 ans

Olivier DOMENACH, Ex Consultant JONCTION

1. 1993 : la loi Sapin a bouleversé l'organisation du secteur

La LOTI (1982) avait instauré le conventionnement obligatoire des services publics de transport et mis fin au principe des droits patrimoniaux dans les transports non urbains (TNU). La loi Sapin a obligé les autorités organisatrices (AO) à mettre en place des procédures d'appels d'offres pour toute attribution de service transport. Les effets d'une telle mesure prendront plusieurs années à se faire sentir, désormais plus aucune entreprise de TNU n'est « propriétaire » de ses lignes et les changements de titulaires sont devenus monnaie courante lors des appels d'offres à intervalles réguliers (en moyenne tous les 5/7 ans). A noter que la plupart des PME ont su tirer leur épingle du jeu face aux groupes nationaux, certaines s'étant fortement développées.

Au fil des ans et des appels d'offres, dans les TNU, le mode de contractualisation a évolué : les contrats aux risques et périls ont disparu au bénéfice de délégation de service public (DSP) avec une contribution financière forfaitaire payée par les AO pour compenser le différentiel entre les recettes et les charges d'exploitation des transporteurs puis au cours des dernières années ce sont les marchés à bons de commande (d'une durée maximale de 4 ans) qui ont la faveur des AO compte tenu de la souplesse qu'ils leur donnent pour modifier l'offre de transport. Par contre, cela crée une certaine insécurité pour les opérateurs.

Dans le secteur des transports urbains, pour les réseaux en gestion déléguée (90 % d'entre eux), si les DSP restent le mode de contractualisation largement dominant, certains réseaux ont changé d'attributaire (Aix, Salon, Gardanne, Manosque ...) et d'autres sont passés récemment en gestion directe sous forme de régie ou de SPL (Cannes, Nice, Avignon, Aubagne).



Journée Anniversaire

2. L'offre de transport public a considérablement évolué

Les AO aussi bien urbaines qu'interurbaines ont renforcé leur capacité d'expertise et se sont donné les moyens de tenter de répondre aux besoins de déplacement des populations où qu'elles se trouvent, toutes les communes et les quartiers des villes sont désormais desservis en transport public sous des formes diverses tirant bénéfice en particulier de la multiplication et de l'agrandissement des périmètres de transports urbains (PTU) et donc du versement transport (VT) qui permet de financer les services suite à la création au début des années 2000 des communautés d'agglomération ayant la compétence transport.

De nouveaux services publics de transport sont apparus : les vélos en libre-service, l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande, les bus et cars à haut niveau de service (Smiteeb, Aix...) tandis qu'on a assisté au renouveau des tramways (Marseille, Nice, Aubagne).

Des mesures de priorisation des transports publics ont été prises mais de façon insuffisante pour les rendre vraiment attractifs (couloir bus y compris récemment sur l'autoroute Aix-Marseille) et de surcroît sans les avoir couplées à des politiques ambitieuses de stationnement.



Journée Anniversaire



Journée Anniversaire



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire

3. Des mesures complémentaires ont été prises

- **Les services d'information**

Depuis une dizaine d'années, des centrales d'information des voyageurs ont été créées (ex. Le Pilote dans le 13, Info LER Paca ...) sans qu'il existe encore un serveur régional unique. Les horaires de passage des véhicules en temps réel existent souvent dans les réseaux urbains, rarement dans les TNU, grâce aux systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) reposant sur la géolocalisation des véhicules.

- **Les véhicules**

Finies les vieilles trapanelles des années 70 avec un gros nuage de fumée noire derrière, tous les véhicules de transport public sont d'un âge raisonnable, voire récent, respectant les normes anti-pollution (Euro V le plus souvent). De plus, d'ici peu, ils vont tous être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) y compris à celles en fauteuil roulant.

- **L'identification des réseaux de TNU**

Dans le temps chaque entreprise avait sa propre livrée de véhicule, désormais les réseaux départementaux, à l'image des réseaux urbains, ont tous (sauf le O4) une découpe et un nom commun (Varlib, Carreize, Transvauclose, Lignes d'Azur, O5 Voyageurs, LER Paca).

- **L'intermodalité**

La coordination des différents modes permettant de limiter les effets pénalisants des ruptures de charge a fait quelques progrès après de longues années de balbutiement grâce à la modernisation des gares routières (ex. Marseille, Aix, Avignon, Toulon ...) et à la mise en place de tarifications combinées entre TU et TNU.

- **L'évolution des tarifs**

Les tarifications des transports de voyageurs et les moyens de paiement ont notablement évolué avec la généralisation de la billettique. Les cartes à puces ont la plupart du temps remplacé les carnets de tickets papier permettant de charger plusieurs titres de transport de réseaux différents. Les tarifs ont considérablement baissé (ex. tous les trajets départementaux à 1€ ou 1,5€ dans le 84 et le O6, à 1€ dans toute la CPA, la carte Zou avec des tarifs réduits ou gratuits pour les étudiants sur les transports régionaux, la gratuité à Aubagne ...).

4. Les transports publics coûtent de plus en plus cher aux collectivités locales sans que leur fréquentation augmente significativement

Les transports publics sont largement déficitaires mais c'est le fruit d'une volonté politique commune à toutes les AO d'offrir un service public de qualité à la population. Malheureusement la clientèle, même si elle augmente, ne répond pas à la hauteur de l'offre de transport proposée, les taux d'occupation des véhicules restent faibles (ex. 2,5 voyageurs/km en 2014 sur le réseau Aix en Bus). Qui plus est la baisse des tarifs, si elle explique une part de l'augmentation du nombre de voyageurs, ne permet d'améliorer le taux de couverture des dépenses par les recettes (R/D) qui reste le plus souvent de l'ordre de 20 à 30 %. Des problèmes de financement vont inéluctablement se poser.

En conclusion, les transports publics qu'ils soient urbains ou interurbains ont vu leur niveau de qualité de service s'améliorer notablement au cours des vingt dernières années mais cela n'a pas suffi à opérer un transfert modal significatif des automobilistes puisque la part des déplacements en transports publics reste partout inférieure à 20 %. De gros efforts restent à faire ... ●

Des séries chronologiques ? Pas si simple...

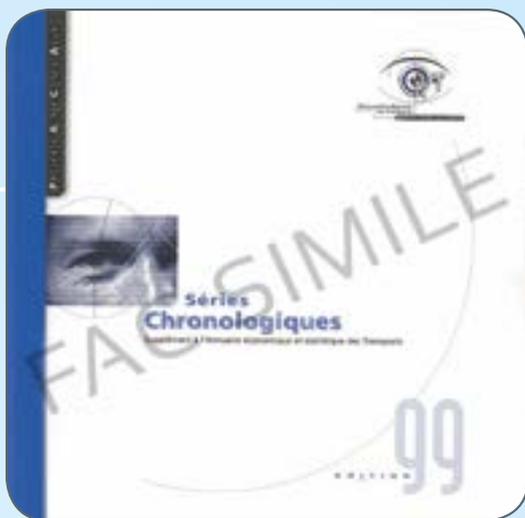
Jean-Marc AMBIELLE, DREAL PACA/STI/UAPTD

Vingt ans de transports régionaux

L'ORT qui souffle ses vingt bougies, vous propose pour l'occasion, de faire défiler quelques modes de transports, à travers une sélection de données couvrant les deux dernières décennies.

Ces « Séries chronologiques » régionales, inspirées d'un opuscule éponyme publié par l'Observatoire des Transports, de 1999 à 2001, s'articulent autour de thèmes déjà identifiés : Économie des transports ; Offre de transports ; Transports de voyageurs ; Transports de marchandises ; Sécurité routière.

Consultables sur le site internet de l'association (www.ort-paca.com/spip.php?rubrique23), ces séries sont à l'origine des graphiques ci-après.



Des séries chronologiques ? Pas si simple...

Les nomenclatures changent, à l'image de la nomenclature d'activités et de produits, remaniée⁽¹⁾, en 2003 et en 2008, pour répondre aux modifications de technologies et d'organisation économique et sociale des entreprises et pour rapprocher les systèmes de classification utilisés dans le monde.

Cette révision a impacté le domaine des transports. Pour tous les modes (ferroviaire, aérien, maritime et fluvial), les distinctions entre le fret et les voyageurs ont été introduites et celles entre le transport maritime et le transport côtier et entre le transport aérien régulier et non régulier ont été abandonnées. Certains libellés ont été modifiés (l'entreposage frigorifique est devenu entreposage et stockage frigorifique), en s'accompagnant parfois de changements marginaux (les services auxiliaires des transports terrestres agrègent maintenant le dépannage automobile et le poussage ferroviaire). Les agences de voyage et les activités de voyageurs sont sorties du champ des transports ; à l'opposé, les Postes nationales et autres activités de courrier y ont été intégrées.

Évidemment, les comparaisons entre séries anciennes et nouvelles sont devenues impossibles sans rétrocalculs par les producteurs de données.

La législation progresse. La réforme du 1er janvier 2006 a rendu facultative la déclaration de masse dans les échanges entre pays de l'Union Européenne. Cette simplification des modalités douanières a entraîné la suppression des volumes dans sept des neuf chapitres de la NST (Nomenclature Statistique Transport).

Les contextes diffèrent. Compte tenu de l'ouverture à la concurrence et des menaces sur le secret commercial, des informations ne sont plus diffusées, telles le trafic de GDF (en 2000) et les statistiques de transports ferroviaires (en 2007).

Les enquêtes évoluent comme celle sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de voyageurs, qui, d'annuelle, est devenue apériodique.

Les méthodes sont affinées. Par exemple, pour mesurer l'emploi, on ne compte plus les personnes qui déclarent travailler mais celles qui effectuent un travail déclaré à une période donnée et ce dispositif est complété par des sources administratives en niveau, et non plus en évolution.

Les définitions sont révisées. Ainsi les limites d'âge retenues pour mesurer le parc de véhicules sont révisées. De 15 ans pour les voitures particulières et 10 ans pour tous les genres de véhicules utilitaires, elles passent à 15 ans pour les voitures particulières, camions, camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés et à 10 ans pour les tracteurs routiers, de plus en plus utilisés de manière intensive.

D'autres éléments peuvent interférer : réticence de certains opérateurs à communiquer leurs données, carence de la collecte, erreur de saisie, déclinaison partielle de données lors du passage du niveau national au régional, etc.

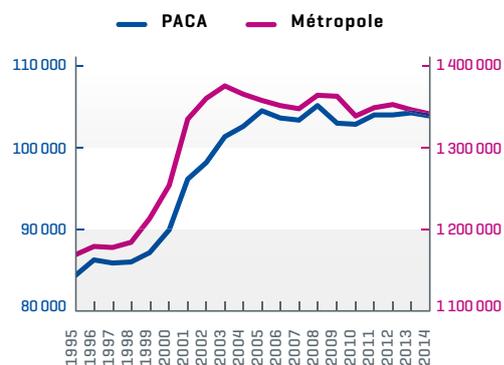
(1) Cf. « NAF rév. 2 et CPF rév. 2 : guide d'utilisation », Insee,

Transports régionaux en séries ...

Le parc régional de véhicules routiers s'accroît à un rythme voisin du parc métropolitain

Estimation annuelle d'emplois dans les transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur (Unité : emplois)

(Source: INSEE)

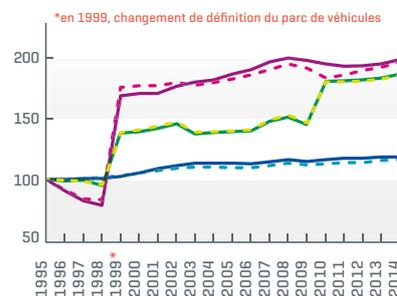


L'emploi, dans les transports, progresse davantage en Provence-Alpes-Côte d'Azur (+ 1,1 % / an) qu'en métropole (+ 0,7 % / an)

Evolution du parc de véhicules routiers en Provence-Alpes-Côte d'Azur

(Source: INSEE, Indice base 100 en 1995)

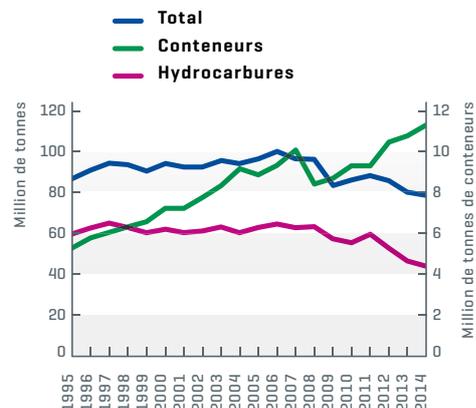
- Voitures particulières PACA
- - - Voitures particulières Métropole
- Autocars et autobus PACA
- - - Autocars et autobus Métropole
- Camions PACA
- - - Camions Métropole



Le Grand port maritime de Marseille traite moins d'hydrocarbures et plus de conteneurs

Evolution du trafic du Grand port maritime de Marseille

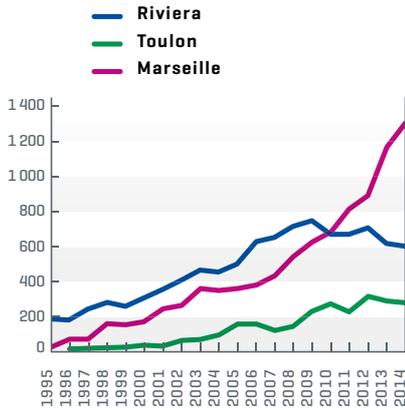
(Source: Grand port maritime de Marseille)



Les ports de la région trouvent un nouvel élan avec les croisières

Evolution du nombre de croisiéristes dans les ports de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Unité : croisiéristes en million)

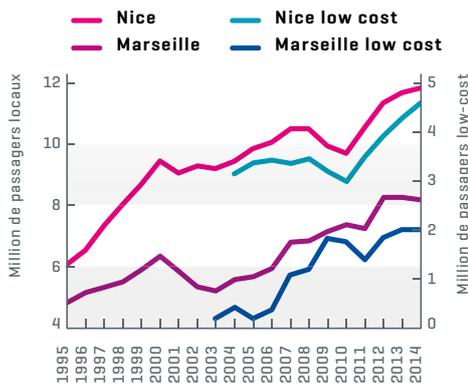
(Source: GPMM, CCI de Nice-Côte d'Azur et CCI du Var)



Les transports aériens dopés par les vols low cost

Transport de passagers aériens à Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur

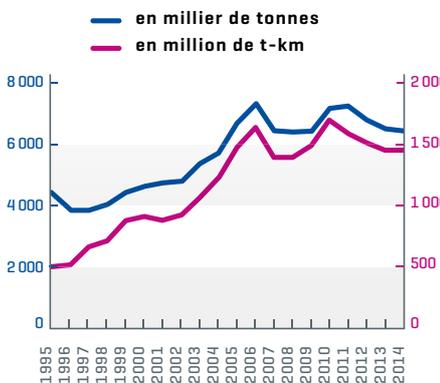
(Sources : Aéroport de Nice-Côte d'Azur et de Marseille-Provence, DAC Sud-Est)



Le trafic fluvial à la peine

Evolution des transports de marchandises sur le bassin Rhône Saône

(Source: VNF)



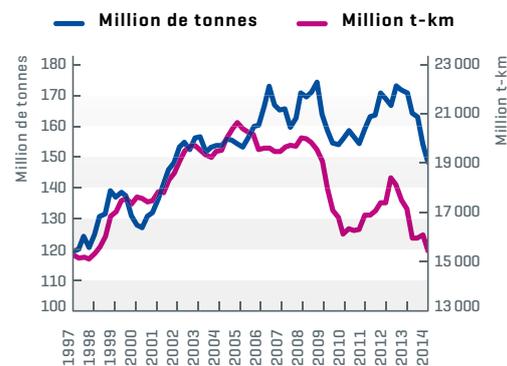
© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

La crise persistante du transport routier de marchandises

Transports routiers de marchandises générés par Provence-Alpes-Côte d'Azur (en glissement annuel)

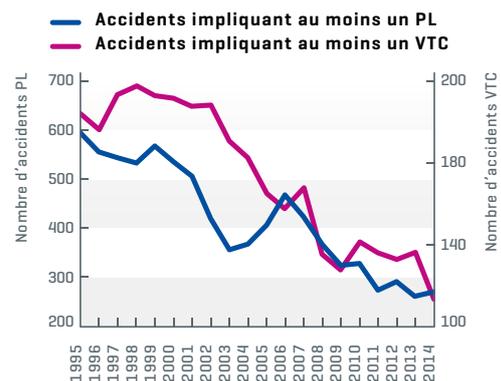
(Source: SOeS, Enquête TRM)



Érigée en grande cause nationale, la sécurité routière est plus efficace

Evolution annuelle du nombre d'accidents annuels par types de véhicules, en Provence-Alpes-Côte d'Azur (Unité : emplois)

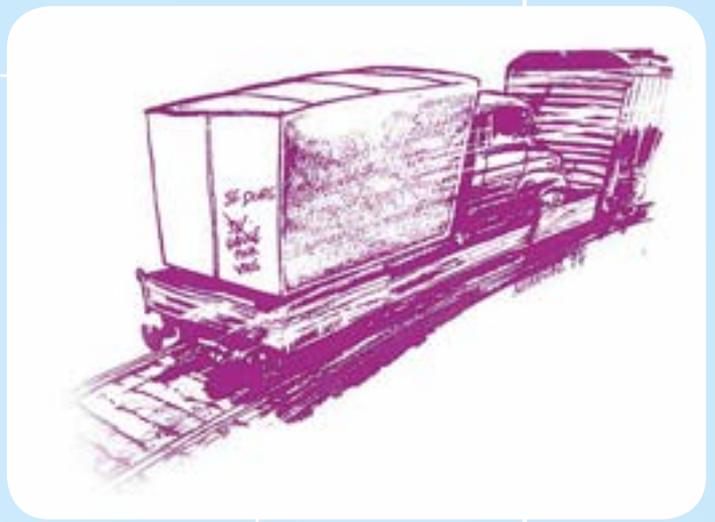
(Source: DREAL PACA, Observatoire de la Sécurité Routière)



On en parlait déjà il y a 20 ans...

Le développement du fret ferroviaire : un volontarisme difficile à concrétiser dans les faits

Magali MOINIER, DREAL PACA/STI, Chargée de mission Dynamiques portuaires



Le développement du fret ferroviaire : un volontarisme difficile à concrétiser dans les faits

Le report modal constitue un pilier de la politique des transports, prôné à tous les échelons de gouvernance (l'Union européenne, l'Etat, les collectivités). Cette politique suppose de parvenir à développer le fret ferroviaire qui lui-même repose sur le triptyque suivant : le train complet, le wagon isolé et le transport combiné. Les enjeux économiques, environnementaux et sociaux associés au développement de ces trois activités sont particulièrement prégnants : il en va de la compétitivité des territoires et des ports de la lutte contre le changement climatique, de la limitation des émissions de gaz à effet de serre, de l'amélioration de la qualité de l'air, de la baisse des nuisances sonores, de la diminution de la congestion routière et de l'insécurité routière.

Néanmoins, en dépit des volontés politiques et des annonces réitérées de soutien au transport ferroviaire, la part de marché du fret ferroviaire a reculé ces dernières années : baisse du trafic ferroviaire de 31 % en 10 ans engendrant un recul de la part de marché du fret ferroviaire à l'échelle nationale de 16 % à 9 %. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) n'échappe pas à cette tendance : la part modale ferroviaire des marchandises transportées sur le territoire régional qui s'élevait à 5,3 % en 2008 n'est plus que de l'ordre de 3 % en 2015.

Dans ces conditions, un rapide diagnostic accompagné de l'identification des leviers de développement du fret ferroviaire s'impose. Un regard particulier est porté sur la région PACA.

Les invariants pour le développement du fret ferroviaire

Le premier levier concerne la **qualité des infrastructures ferroviaires**. Les pouvoirs publics (État et collectivités territoriales) ont soutenu les investissements sur les infrastructures ferroviaires, pour augmenter leur capacité, fiabiliser les circulations et les adapter à la circulation des nouveaux standards de train. En témoignent les projets en région PACA financés dans le cadre de la dernière contractualisation : la mise au gabarit haut de l'itinéraire Marseille – Avignon, la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane à Marseille, la modernisation de la signalisation de l'itinéraire Fos Graveleau – Fos Lavalduc, la connexion ferroviaire de la zone logistique des Bréguières dans le Var. Il convient de ne pas oublier le grand plan de modernisation du réseau engagé par SNCF Réseau, qui vise à offrir un réseau modernisé, fiable et confortable au service de tous les usagers.

Plus largement, le « huit ferroviaire » (un double itinéraire ferroviaire pour rejoindre la vallée du Rhône, qui relie approximativement la ligne Paris Lyon Marseille (PLM) aux voies littorales le long de la côte bleue) constitue un atout pour le trafic fret vers le Nord. Des aspérités, pour lesquelles des réponses sont apportées dans le cadre de l'actuelle contractualisation, existent : la saturation en heure de pointe de certaines lignes structurantes (la PLM, la voie Aix-Marseille) et l'inadaptation de certaines lignes à la circulation fret à terme (ligne de la Côte Bleue). La donne est bien différente sur l'axe littoral pour le trafic fret Est – Ouest, sur lequel les efforts de renouvellement et de régénération de voie et des ouvrages associés s'intensifient sur la période 2015 – 2020.

Un deuxième levier, qui s'inscrit pleinement dans la logique de réseau de transport trans-européen, vise à **faciliter l'accès aux sillons** à tout opérateur de fret et à **préserver leur qualité, leur continuité et leur fiabilité**, tout en garantissant le développement des circulations voyageurs. Force est de constater que les incidents touchent l'activité fret dans de grandes proportions. Constituant 15 % des circulations ferroviaires, le fret représente 36 % des minutes perdues. A ces défis s'ajoute l'impact des évolutions tarifaires sur les péages fret, dans un contexte de baisse drastique de la compensation de l'État. Dans ce contexte, l'État souhaite contribuer à l'amélioration de la qualité de service. La mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure unique (regroupant l'exploitation, la maintenance et la gestion) constitue un élément marquant de la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. L'engagement de la démarche de système d'amélioration des performances par SNCF Réseau avec les entreprises ferroviaires contribue également à l'amélioration de la qualité de service. La révolution numérique (déploiement de l'ERTMS, contrôle et connexion des points sensibles, traçabilité de la marchandise, ...) recèle d'importants gisements de sécurité, de fiabilité, de productivité, d'économie d'énergie et constitue donc un levier d'amélioration à mobiliser.

Le transport ferroviaire de marchandises trouve également une réponse via le développement du lotissement (ou communément appelé wagon isolé) et le déploiement d'opérateurs ferroviaires de proximité sur les territoires ou dans les ports. Ces systèmes accompagnent le **développement des flux ferroviaires diffus**, soit le développement de service de fret à la demande. La région PACA bénéficie de l'existence du complexe ferroviaire de Miramas, structurant pour le maillage du système de lotissement et pour la consolidation de trains complets. Or, une baisse régulière du trafic traité sur la bosse de triage est constatée ainsi qu'une évolution de l'utilisation du site ferroviaire de Miramas vers une simple fonction de relais et de composition de trains. La question du rôle et de l'évolution du complexe ferroviaire de Miramas se pose en cohérence avec le réseau de plates-formes multimodales et les autres faisceaux ferroviaires de réception et de traitement (faisceau Fos-Coussoul, ...).

En parallèle, L'État accompagne cette dynamique en mobilisant des moyens financiers pour la sauvegarde du fret territorial sur les lignes « capillaires », indispensables à la desserte locale du fret. Cette problématique est peu prégnante en région PACA. Le réseau de lignes capillaires est peu dense. Le principal point dur concernera la desserte de la zone industrialo-portuaire de Lavera. De plus, le principal écueil est l'entretien et la modernisation des installations terminales embranchées chez les chargeurs.

Enfin, la libéralisation du fret ferroviaire n'a pas encore produit pleinement les effets attendus en matière de fiabilité, de diversité de l'offre et de concurrence tarifaire. Toutefois, l'augmentation du nombre de nouveaux opérateurs de fret et de PME ferroviaires réactifs et flexibles, qui cherchent et organisent les envois sur les territoires et amorcent des chaînes logistiques modernes à dominante ferroviaire, est un signe positif. Il en est de même de la plus grande implication des chargeurs en matière de report modal.

Zoom sur le transport combiné

Le transport combiné est le vecteur actuel de développement du fret ferroviaire, avec des augmentations de part de marché (+ 6 % au dernier semestre 2015). La présence du grand port maritime de Marseille contribue à la dynamique positive du transport combiné en région PACA.

Pour rester concurrentiel et espérer attirer de nouveaux trafics, les plates-formes multimodales doivent se moderniser pour effectuer des gains de productivité et améliorer leur gestion opérationnelle (notamment en les adaptant aux nouveaux standards de trains). A ce titre, les politiques successives de relance du fret ferroviaire ont permis d'allouer des subventions publiques significatives (taux de cofinancement pouvant atteindre 80 % mobilisant l'État et les collectivités territoriales - conseil régional, conseils départementaux voire structures intercommunales) et ainsi de moderniser et développer le réseau de plate-formes multimodales en région PACA.

Le transport combiné s'organise actuellement autour de quatre plates-formes localisées à Fos sur Mer, à Marseille, à Grans Miramas et à Avignon. La proximité immédiate des terminaux maritimes et des zones logistiques associées, la position barycentrique par rapport aux plates-formes logistiques de distribution régionales et métropolitaines ainsi que la proximité du réseau autoroutier et ferroviaire expliquent leur localisation actuelle. Près 240 000 UTI (unités de transport intermodal) ont été traitées en 2013 par ce réseau de plates-formes multimodales.

Le poids de chaque plate-forme multimodale est assez équilibré, mais leur vocation est distincte.

Ainsi la plate-forme de Fos sur Mer est à dominante maritime alors que celles de Grans Miramas et d'Avignon sont exclusivement à vocation continentale. Seule la plate-forme dans l'agglomération Marseillaise dispose d'une vocation maritime et continentale équilibrée.

Chaque plate-forme multimodale fait l'objet de projets de développement et de modernisation à la fois pour viser des gains de performance et de productivité et aussi pour contribuer à la dynamique de report modal.

Le point de massification ferroviaire de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer est en gestation à moyen / long terme. Son objet consistera à traiter à la fois les flux maritimes des bassins Ouest, les flux continentaux associés (traités dans les zones logistiques de la zone industrialo-portuaire de Fos), ainsi que les flux de wagons conventionnels liés aux activités industrielles. Il permettra de consolider les flux sur place pour une offre directe et performante. La première étape consiste en l'amélioration de la productivité ferroviaire à l'arrière des terminaux à conteneurs de Fos 2 XL.

Le projet de terminal de transport combiné de Mourepiane, dans l'enceinte portuaire des bassins Est, participe à la rationalisation du complexe ferroviaire du Nord de Marseille, en lien avec la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane et la mise au gabarit de l'axe Avignon - Marseille. Ce projet de terminal permet de regrouper les flux maritimes des bassins Est avec les flux continentaux aval pour la desserte urbaine de Marseille. Il se substituera à l'actuel chantier rail - route du Canet, enclavé dans la ville et dont les cours de traitement ne sont plus adaptées aux nouveaux standards de train, et évitera des mouvements ferroviaires parasites sur le faisceau d'Arenc.

Le terminal de transport combiné de Clésud est en service depuis 2007. Ce terminal reçoit essentiellement les flux continentaux pour la desserte régionale et métropolitaine du territoire. Il s'articule avec le complexe ferroviaire de Miramas, pour des opérations de consolidation du trafic ferroviaire. Après des premières années difficiles, les trafics se sont développés en bénéficiant principalement en 2013 de la stratégie de concentration des flux de son opérateur : Novatrans. Aujourd'hui, le site étant proche du seuil de saturation (en moyenne trois trains quotidiens), Novatrans affiche une stratégie de développement du terminal : à court terme l'allongement des quais de traitement et à moyen terme, la création d'une nouvelle cour de traitement à portique.

La modernisation du terminal de transport combiné de Champfleury est également à l'étude. Sa délocalisation et son développement permettra à terme de développer l'intermodalité fer - fleuve en développant un nouveau terminal trimodal sur le site de la plate-forme portuaire de Courtine.

En conclusion, le déploiement du fret ferroviaire ne peut être pensé sans être mis en relation avec l'organisation des chaînes logistiques et de la supply chain. A cet égard, la stratégie nationale France Logistique 2025, en cours d'élaboration, s'attache à contribuer au renforcement de la compétitivité de la filière logistique tout en intégrant les modes alternatifs à la route.

Cette prise en compte devra également percoler jusqu'aux stratégies d'implantation des infrastructures logistiques et multimodales et concerner les aménageurs et acteurs institutionnels, autant que les opérateurs de fret. En effet, l'organisation éclatée des zones logistiques sur un territoire conduit à rendre difficile la massification et l'atteinte du seuil critique de trafic pour rentabiliser les services ferroviaires réguliers. ●



Quand le temps rattrape la grande vitesse

Jonathan PRIESTER, STI, DREAL PACA, Chargé de mission LNPCA

Puisque anniversaire rime avec retour en arrière, je profite moi aussi de l'occasion pour exhumer quelques feuilles -forcément bonnes- du JT.

Il y a 11 ans (précisément en septembre 2004), le numéro 54 mettait à l'honneur deux débats publics : l'un relatif à l'autoroute A51 section La Saulce – col du Fau et l'autre à la Ligne à Grande Vitesse PACA. Les deux projets ont depuis connu des fortunes diverses et si les gains de temps escomptés du premier semblent avoir été jugés insuffisants au regard de l'investissement et des conséquences environnementales, le second est toujours d'actualité. Mais, me direz-vous, pour quel chemin parcouru ?

Dans les pages intérieures, Christophe GLORIAN de la CRCI PACAC (aujourd'hui CCI-R PACA), présentait les enjeux du projet : « l'amélioration et la vitesse des déplacements intra régionaux, raccordant la moitié Est de la région au réseau LGV », « orienter le développement de la région au sein d'un arc méditerranéen [...] en permettant la réalisation d'une liaison Barcelone-Gènes à grande vitesse », « intégrer et faire coexister cette nouvelle infrastructure avec la richesse patrimoniale et paysagère », « renforcer le mode ferroviaire à la fois pour les voyageurs et les marchandises, notamment si le projet intègre une dimension d'interconnexion avec d'autres modes, entre autres avec le transport aérien ». Ces enjeux sont toujours là, ils ont été complétés au cours des phases de concertation par celui de l'amélioration du système ferroviaire global et notamment des trains du quotidien ; l'appellation LGV PACA a dans le même temps évolué vers Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Les études et les choix ont également avancé en alternance avec les étapes d'information puisque le scénario « Métropoles du Sud » a été retenu en 2009 et que des zones de passages préférentielles ont été retenues en 2014 et 2015 sur les sections Marseille – Toulon et Le Muy – Nice. Peut-on se satisfaire de cette progression ?

C. GLORIAN concluait sa liste sur l'enjeu temporel : « ce tronçon de LGV a déjà été repoussé il y a 20 ans par manque de consensus des acteurs régionaux. Aujourd'hui dans le meilleur déroulement des procédures légales la LGV sera inaugurée vers... 2017 ». Au risque d'être bientôt démenti, j'ose écrire que sont prévus aujourd'hui une concertation publique au premier semestre 2016 pour les nœuds Marseillais et Azuréen afin de permettre le dépôt du dossier d'enquête publique en... 2017 !

Le projet est en effet désormais phasé de la manière suivante : la priorité 1 à réaliser avant 2030, qui concerne les nœuds ferroviaires marseillais (2,5 Mds) et azuréen (4,2 Mds), soit un montant total de 6,7 Mds la priorité 2 à réaliser entre 2030 et 2050, consacrée aux tronçons Aubagne – Toulon et Est Var – Siagne pour un montant de 5,3 à 7,8 Mds. et après 2050, les sections Toulon – Est Var et Nice – Italie qui complètent le projet.



© ORT
Le tunnel de la Chartreuse de Bompas - Avignon - Nov. 1995

Dans l'éditorial du même numéro, Jean-Claude JUAN conseiller technique de la CRCI PACAC, se posait la question « Pourquoi ? » et identifiait 3 raisons à ces lenteurs : un centralisme parisien méprisant les ambitions locales, une absence de vision à l'échelle européenne et le manque d'implication des décideurs locaux. Je dois dire que sur les deux premières il me semble y avoir eu une évolution plutôt favorable. Sur la troisième je reprends les mots de J-C JUAN : « Enfin les responsables régionaux ne sont pas, loin s'en faut, des modèles de cohérence ni dans la définition des enjeux prospectifs majeurs, ni dans la mise en œuvre des politiques permettant d'y répondre, ni dans le portage des projets. Nos contradictions internes ont, trop souvent, servi de prétexte aux fins de non recevoir opposées par le pouvoir central. Nous le savons, mais nous ne changeons rien. A force de jouer ce jeu, un jour il sera trop tard et c'est toute la région et pas seulement Nice qui sera un cul de sac. » La critique est sévère, y compris pour le porteur de projet que je suis, mais après tout à la mesure des attentes en la matière ; elle appelle à l'examen de conscience. Il ne me reste d'ailleurs qu'à conclure rapidement pour retourner à l'ouvrage : puisse cette petite leçon du passé nous aiguiller dans nos choix, et nous inciter à accélérer collectivement pour permettre à ce projet d'avancer bon train !

S'agissant d'illustrer l'actualité de certaines publications de l'ORT malgré leur âge, et pour finir sur une note d'humour sans arrière pensée, je ne résiste pas au plaisir de partager ce dessin, extrait du numéro n°29 du JT, c'était en octobre ... 1997! ●



La L2 en questions

Grégoire DE ST ROMAIN, DREAL PACA/STI, Chargé de mission

20 ans : 1995 – 2015

La L2 en 1995 c'était

- a) un viaduc pas encore mis en service et des plans sur des grandes feuilles de papier ?
- b) un tunnel de plus de 400m de long ?
- c) 3 km de route à 2x2 voies dans le 14^{ème} arrondissement ?

Réponse : a) b) et c).

- a) *En même temps que l'ensemble de l'échangeur de Frais Vallon, le viaduc de Frais Vallon, qui enjambe l'avenue Jean Paul Sartre et la ligne 1 du Métro juste avant son extrémité à la Rose, est construit au début les années 1990. En 1995, il débouche sur les parties de la L2 qui sont encore sur plan ou en construction. Il n'est donc pas encore mis en service.*
- b) *La tranchée couverte des Tilleuls, d'une longueur exacte de 473 m a été mise en service en 1993.*
- c) *Les avenues Amavon et Allende, larges avenues à 2 x 2 voies reliant l'autoroute A7, le Rond Point Pierre Paraf (Sainte Marthe) et le rond point du Père Wresynski, constituent la première partie de la L2. Elles traversent le 14^{ème} arrondissement de part en part depuis les années 1970.*

20 ans : 1995 – 2015

Combien de bougies sur le gâteau d'anniversaire de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la L2 ?

- a) 82 bougies (1933)
- b) 47 bougies (1968)
- c) 32 bougies (1983)
- d) 23 bougies (1992)
- e) 5 bougies (2010)

Réponse a) :

Perdu ! Commandé à l'urbaniste Jacques Gréber en octobre 1930, le Plan d'Aménagement d'Embellissement et d'Extension (PAEE) de la Ville de Marseille est approuvé par la ville en 1933. Il prendra le nom de Plan Gréber. S'il mentionne la nécessité de construire une rocade, celle-ci n'est pas à cette date déclarée d'utilité publique.

Réponse e) :

Gagné ! La DUP de la « L2 Nord » a été signée le 12 novembre 2010, elle a permis de signer le contrat de partenariat public privé qui donne lieu à la réalisation actuelle des travaux. A cet endroit, on enterre l'avenue Allende pour recoudre les quartiers avec des aménagements urbains au dessus de la dalle.

Réponse d) :

Pour les plus jeunes de nos lecteurs, vous n'étiez pas nés : une DUP a effectivement été signée le 31 décembre 1992. C'est la DUP de la section de la L2 dite « L2 est », située entre « la voie express S08 et A50 », c'est à dire entre l'avenue Jean-Paul Sartre et l'autoroute A50 entre Marseille et Toulon.

Réponse c) :

On ne devrait pas l'oublier : la tranchée couverte (tunnel) des Tilleuls a été déclarée d'utilité publique le 21 avril 1983. C'est une section de la L2 déjà mise en service depuis 1993.

Réponse b) :

Vous êtes incollable ! Oui, la première DUP de ce qui deviendra la L2 a été signée le 21 mai 1968. Le nom « L2 » apparaît juste après, en 1969 dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la Ville de Marseille. La section entre l'autoroute A7 et la Busserine est mise en service en 1974 puis en 1978 la section entre la Busserine et l'avenue Escadrille Normandie Niemen. Les travaux actuels sur la L2 Nord consistent à enterer et élargir sous circulation cette partie de la L2, datant des années 1970.

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

Decret du 21 mai 1968 déclarant d'utilité publique la construction de la section de l'autoroute de rocade de Marseille comprise entre les autoroutes Est et Nord de cette ville.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement et du logement, Vu la loi n° 56-425 du 18 avril 1956 modifiée portant statut des autoroutes, ensemble le décret n° 56-1428 du 27 décembre 1956 portant règlement d'administration publique pris pour son application ;

Vu l'ordonnance n° 56-997 du 23 octobre 1956 modifiée portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, ensemble les règlements pris pour son application, notamment le décret n° 59-480 du 29 mai 1959 ;

Vu le plan général des travaux au 1/10.000 visé par le commissaire enquêteur ; Vu le dossier de l'enquête ouverte sur le projet, et notamment l'avis favorable du commissaire enquêteur en date du 21 avril 1967 ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence mixte à l'échelon central en date du 21 juin 1967 ;

Vu la lettre du ministre de l'agriculture (direction des aménagements ruraux) en date du 29 mars 1967, de laquelle il résulte qu'il n'y a pas lieu de faire application de l'article 28 de la loi n° 63-603 du 3 août 1963 complémentaire à la loi d'orientation agricole ;

Vu l'avis de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières en date du 14 décembre 1967 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1^{er}. — Est déclarée d'utilité publique la construction de la section de l'autoroute de rocade de Marseille comprise entre les autoroutes Est et Nord de Marseille, sur le territoire des communes de Marseille, Allauch et Plan-de-Cuques (Bouches-du-Rhône), conformément aux dispositions du plan général des travaux au 1/10.000 annexé au présent décret.

Art. 2. — Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de dix ans à partir de la publication du présent décret.

Art. 3. — Le ministre de l'équipement et du logement est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 21 mai 1968.

CHARLES DE GAULLE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement et du logement,
FRANÇOIS BERTHAUD.



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

On en parlait déjà il y a 20 ans...

La L2 en questions
(suite)

20 ans : 1995 – 2015

Quelles sont les personnes qui ont signé ces étapes essentielles ?

Reliez les dates avec les personnes ci dessous

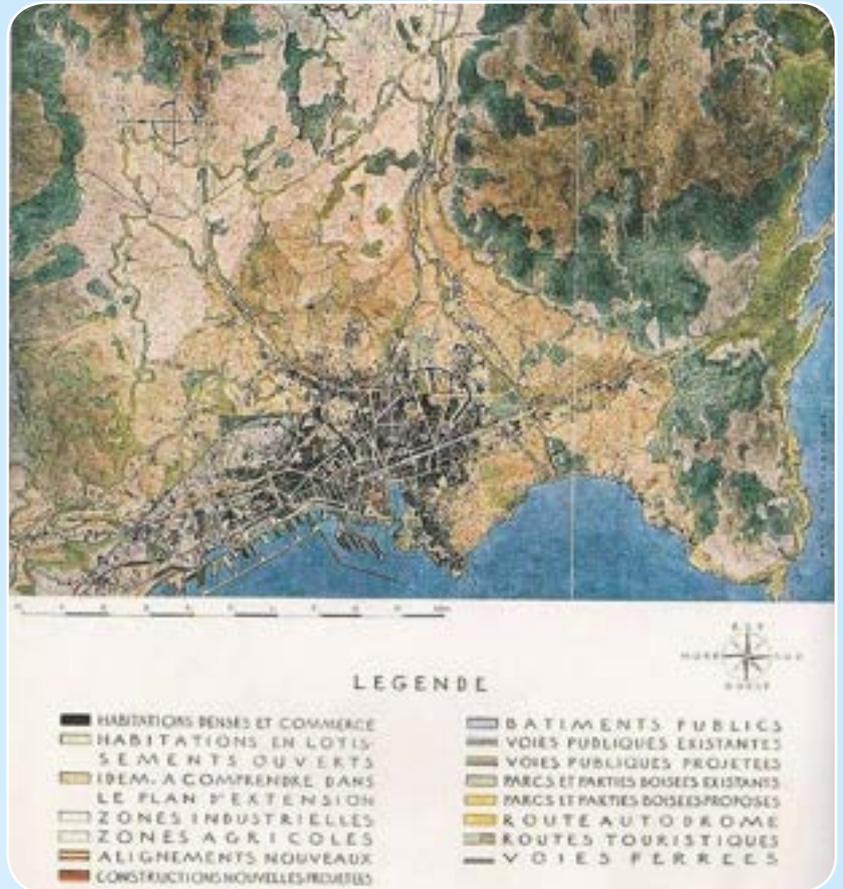
1968 – 1983 –
1992 – 2010 –

- Pierre Bérégovoy (1^{er} Ministre)
- Jean Louis Bianco (Ministre de l'équipement, du logement et des transports)
- Jean Louis Borloo (Ministre de l'Ecologie de l'énergie, du développement durable et de la mer)
- Dominique Bussereau (Secrétaire d'Etat chargé des transports)
- Gaston Deferre (Minsitre de l'Intérieur et de la Décentralisation)
- François Fillon (1^{er} Ministre)
- Pierre Mauroy (1^{er} Ministre)
- François Ortoli (Ministre de l'Equipement et du Logement)
- Georges Pompidou (1er Ministre)
- Ségolène Royal (Ministre de l'environnement)

Pour vous aider ... il n'y a jamais moins de 2 et jamais plus de 3 signataires par DUP

Réponses :

- 1968 – G.Pompidou, F.Ortoli ;
1983 – P.Mauroy, G.Deferre ;
1992 – P.Bérégovoy, J.L.Bianco, S.Royal ;
2010 – F.Fillon, J.L. Borloo, D.Bussereau. ●



Plan Greber 1933 © Archives Ville de Marseille



Plan de la L2 en travaux aujourd'hui

Liaison Est-Ouest

infrastructures

un projet de Liaison Est-Ouest (L.E.O.) au sud d'Avignon

La traversée du centre d'Avignon ainsi que ses liaisons avec le Gard et le Nord des Bouches-du-Rhône sont particulièrement encombrées aux heures de pointe, ce qui engendre de réelles difficultés de circulation notamment au niveau des ouvrages de franchissement du Rhône et de la Durance.

Il a donc été décidé de réaliser une nouvelle infrastructure routière de contournement sud d'Avignon.

Cette nouvelle voie, dénommée Liaison Est-Ouest (L.E.O.), qui reliera à terme les autoroutes A7 et A9 doit permettre :

- une meilleure accessibilité à Avignon, à ses zones d'activités et à la future gare T.G.V. ;
- de désengorger le centre d'Avignon et la rocade urbaine.

Le tracé qui vient d'être retenu se développera en rive droite de la Durance, juxtaposé à la future voie T.G.V. entre Bonpas et les Angles et se connectera avec le nouveau franchissement de la Durance de la liaison Arles-Avignon.

Le coût de cette section de 16 km entre Bonpas et les Angles est estimé à 1,2 milliards de francs.

Une première phase, au droit d'Avignon entre Saint-Gabriel et Courtine, raccordée sur la RN 7, la rocade urbaine et la liaison Arles-Avignon, permettra d'assurer l'accessibilité à la gare T.G.V. et de soulager le trafic de la rocade et du pont de Rognonas.

Les premiers travaux pourraient s'engager en 1997. Sont inscrits au Contrat de Plan État/Région 1994-1998 : 152 MF au titre de la L.E.O. et 60 MF au titre de la déviation de Rognonas.



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Journée du 15 octobre 2015

Pour sa journée anniversaire, les membres et amis de l'ORT qui ont pu être présents ont pris le train. Plus précisément, les trains des chemins de fer de Provence : le train historique à vapeur, d'Entrevaux à Puget-Théniers et l'auto-rail touristique des Pignes, de Puget-Théniers à Nice. Discours, photos, déclarations, commentaires, émotions, tout ou presque est consigné dans les pages qui suivent. Azuréennes, évidemment.

Rien de ce qui touche au transport
ne doit nous être étranger

Jean-Louis AMATO, Président de l'ORT

Messieurs les Présidents
Mesdames, Messieurs, chers Amis,

Pour les 20 ans de l'ORT PACA, Je voudrais remercier les personnalités présentes qui ont répondu à notre invitation, tous ceux qui ont participé à la création et au rayonnement de notre observatoire et ceux qui enrichissent régulièrement nos débats par leur présence.

Permettez-moi de saluer quelques amis fidèles

- Robert BOURDAREL
- Le Général Jean-Pierre HUCHON
- Le Président Gilbert SOULET
- Jérôme CICILE
- Jean-Claude SEVENIER
- Jean-Claude JUAN

Une pensée chaleureuse pour M. Dominique BECKER qui n'a pu nous rejoindre mais qui a tenu à nous adresser un petit mot d'amitié en exprimant sa satisfaction de voir que l'ORT est devenu un outil remarquable.

Directeur Régional de l'Équipement en 1995, avec une équipe volontaire, il a été le fondateur de l'Observatoire Régional des Transports de PACA.

Je ne veux pas oublier ceux qui lui ont succédé à la DRE, Feu Monsieur Jean Pierre DAVID, Monsieur Hubert PEIGNE, Monsieur Alain BUDILLON puis mon confrère et ami Gilles MENOTTI premier Président issu du monde de l'entreprise. Jean-Paul DALLAPORA ici présent, a su poursuivre avec eux les travaux d'études, de publication et bâtir de bonnes fondations à notre ORT.

Je remercie également Franck TAILLANDIER qui a contribué à la consolidation de notre observatoire des transports.

Il me faut saluer tout spécialement Michel BRANTHOMME, le socle et la mémoire de notre institution qui, durant deux décennies a su maintenir le cap ; sans oublier notre administrateur Louis COSTEPLANE et tous les membres du bureau et du conseil d'administration sans qui l'ORT n'existerait pas.

Mes remerciements vont donc à ceux qui se sont succédés pour servir notre association par leur engagement et je salue aussi l'équipe actuelle, qui sait quotidiennement, par son savoir-faire, enrichir nos journées d'études et nos publications.

Cette équipe est conduite depuis septembre par Elisa FABRE qui va apporter, sans aucun doute, par son enthousiasme, sa vision nouvelle sur nos activités.

Permettez-moi d'avoir une pensée toute particulière, pour Michel MARTIN, qui nous a quittés voilà presque un an et dont le souvenir demeurera dans la mémoire et dans le cœur de tous les membres de l'ORT.

Des remerciements aussi à Frédérique REFFET et à Robert UNTERNER, le chef du service Transport et Infrastructures, sans oublier Eric LEGRIGEOIS et la Direction Générale de la DREAL qui nous accompagnent et demeurent à notre écoute.

Bien sûr, mes remerciements vont également à la SNCF, au GMPP, à la C.R.C.I., la CCIMP, la FNAUT, la DSAC, la FNTV, à VNF, à l'AFT, à PROMOTRANS qui sont des membres actifs de notre association. Je remercie aussi les AOT qui nous ont rejoint et les organisations du transport routier, FNTR, UNOSTRA, TLF et OTRE.

Que toutes celles et ceux que j'aurais omis de citer, veuillent bien m'en excuser.

Notre Observatoire, grâce à toutes ces bonnes volontés et au travail de chacun, est devenu un lieu privilégié de rencontres et de débats de tous les acteurs du transport, qui peuvent échanger, en se nourrissant des diverses expériences.

Nous avons pu ainsi apporter une contribution pour une meilleure compréhension du fonctionnement des transports et de leur rapport à l'environnement.

Nous savons que la mobilité constitue un enjeu stratégique pour la modernisation de notre économie, pour l'aménagement du territoire et la préservation de l'environnement.

Différentes études ont montré que le transport constituait le principal outil pour réduire l'espace.

C'est le transport qui a permis la recomposition des lieux de production, de distribution, de consommation et d'habitat.

C'est pourquoi nous avons toujours privilégié une approche globale, intégrant tous les modes, et prenant en compte aussi bien le transport de personnes que de marchandises, en intégrant aussi la problématique des différents acteurs : chargeurs, clients gestionnaires d'infrastructures, autorités organisatrices des transports, et bien sûr des transporteurs eux-mêmes.

Nos réflexions ont souligné l'apport déterminant des transports à une mobilité à la fois qualitative et compétitive ; mais nous avons dû également souligner la nécessité de rationaliser l'utilisation des modes et des maillons de la chaîne des transports, afin de rendre cette utilisation la plus efficace, la moins coûteuse, la plus cohérente possible.



© Pierre LEMERY-PEISSIK
Journée Anniversaire

Nous avons essayé de valoriser la contribution du transport dans le développement économique et social sans oublier de prendre en compte les aspects environnementaux.

Si le transport présente des aspects largement positifs, il entraîne aussi des coûts sociaux qu'on ne peut pas ignorer, et des conséquences sur les équilibres écologiques.

A cet égard, l'observation constitue aussi un enjeu stratégique car il nous faut le plus tôt possible déceler les mutations actuelles et au-delà, les perspectives de transformation futures.

Comprendre donc, pour permettre aux acteurs de s'adapter à temps.

Le champ de nos réflexions est encore vaste.

Ce qui caractérise ce que l'on appelle la crise, c'est à la fois l'ampleur, mais aussi le rythme des mutations.

De ce point de vue, l'observation économique et sociale ne peut pas être à la traîne, au contraire, cette observation devrait permettre de contribuer à mieux anticiper les grands bouleversements économiques, sociaux, sociétaux, voire géopolitiques qui nous attendent.

D'où la diversité de nos journées d'échanges sur l'ensemble des sujets qui concernent la route, le fer, le maritime et le fluvial ou l'aérien ; de l'accessibilité aux énergies nouvelles, des croisières aux plans de déplacement.

Rien de ce qui touche au transport ne doit nous être étranger.

L'année 1998 a été importante pour nos travaux car nous avons commencé à accueillir les autorités organisatrices de transport de voyageurs en approfondissant leurs spécificités et en facilitant les échanges entre elles et les opérateurs de transport. Le Conseil Régional et son vice-Président d'alors, Monsieur Gérard PIEL, que je salue, ont marqué un intérêt certain pour nos travaux en souhaitant que l'ORT devienne la référence en matière de statistiques.

Bien sûr je n'oublie pas l'actuel vice-Président du Conseil Régional, M. Jean-Yves PETIT qui, depuis le début de sa mandature, avec son secrétaire général, M. Stéphane COPPEY, n'a cessé de nous accompagner et de nous soutenir, afin d'améliorer encore notre action et nos productions pour une mobilité fluide et durable.

C'est en ce sens que l'ORT doit poursuivre sa stratégie de veille économique, pour la mise en place des organisations qui permettront de relever les défis de demain.

Je sais que nous pouvons compter sur vous pour poursuivre les travaux engagés et je cède la parole à notre Président et ami M. Jean Yves PETIT, Délégué aux transports et à l'éco-mobilité au Conseil Régional, reconnu pour son action passionnée, par tous les acteurs de la filière Transport.

Chers Amis, Mesdames, Messieurs
Je vous remercie. ●



Gardons précieusement ce lieu d'échanges, de contradictions

Jean-Yves PETIT, Vice Président du Conseil Régional, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

Je voudrais remercier Farès Goucha qui est le directeur régional de la Régie régionale des transports, et qui exploite les Chemins de Fer de Provence, et Christophe Vidonne qui est le directeur du service des Chemins de Fer de Provence à la Région.

Je vous remercie d'avoir choisi les Chemins de Fer de Provence comme moyen de déplacement. Vous avez vu la gare d'Entrevaux, vous avez pu, durant votre parcours, longer la ligne des Chemins de Fer de Provence. C'est vraiment une très belle ligne, qui symbolise de façon parfaite ce qui a pu être l'action politique de la Région en matière de déplacements, de mobilité et d'égalité des territoires. C'est une ligne sur laquelle nous ne sommes pas sur la nostalgie, au contraire, on en fait un outil d'avenir, dédié au service public, au développement, à l'économie, au tourisme, c'est cela qui est important, c'est un outil qu'on modernise, qui fait partie du contrat de plan Etat-Région, c'est un outil important qui comporte l'aménagement de la partie urbaine entre Plan du Var et Nice et qui joue un rôle réel pour les 25.000 habitants entre Plan du Var et Digne. C'est un tracé sur lequel on est en train de mettre en place un contrat d'axe, ça vaut pour Entrevaux, pour Puget-Théniers, Villars, Digne, des petites gares, des gares un peu plus importantes, et l'objectif est d'utiliser ce patrimoine, de le moderniser, de le mettre au service soit de l'activité touristique, soit de l'activité économique, et bien entendu de celle dédiée à la mobilité. L'objectif c'est une sorte de gagnant-gagnant : on maintient, on développe de l'emploi local et en même temps on optimise la fréquentation de ce bel outil qui est là. Vous verrez tout à l'heure avec le Groupement d'Etude des Chemins de Fer de Provence aussi cette partie liée au train à vapeur qui est soutenu également par la Région. Ce sont plus de 12.000 touristes chaque année qui l'utilisent, donc c'est un apport important pour l'économie locale et c'est ce qui permet de faire vivre cette infrastructure.

Je voudrais dire également que l'ORT vient d'avoir 20 ans, j'ai vécu les 6 dernières années, Stéphane Coppey y a passé plus de temps que moi, et il m'a représenté au Conseil d'Administration et je crois qu'on a fait en sorte que la Région soit un partenaire actif. Je crois qu'on a un outil qui mérite de continuer d'exister.

Je le dis aux représentants de l'Etat qui sont ici, c'est rare d'avoir un outil où se rencontrent l'ensemble des acteurs du monde de la mobilité, des transports, que ce soit la logistique, les voyageurs, les entreprises publiques et les entreprises privées, que ce soit le transport des marchandises. Gardons précieusement ce lieu d'échanges, de contradictions, qui se passent toujours très bien, sous la présidence de Jean-Louis Amato. Je voudrais saluer l'ensemble de ceux qui font en sorte que cela fonctionne. Je pense à toutes celles et ceux qui sont à la DREAL, bien entendu, j'ai une pensée triste et émue pour Michel Martin qui nous a quittés. Je remercie aussi la DREAL d'assurer cette continuité, ça me paraît être essentiel. Je voudrais également remercier les services de la Région, je pense à Diego Clemente, à Stéphane Coppey, et à bien d'autres qui font en sorte que cette présence active de la collectivité régionale soit réelle.

Journée du 15 octobre 2015

Gardons précieusement
ce lieu d'échanges, de
contradictions
(suite)

Pour terminer, on a deux enjeux dans la période à venir, ce qui nous intéresse maintenant c'est l'avenir, je crois qu'à l'image de la conférence sur le climat pour lutter pour la transition énergétique et contre le réchauffement climatique, pour faire en sorte qu'on ait une attention particulière, plus forte, sur l'air, sur l'eau, sur le climat, sur la mer, nous avons tout un travail à faire, et la mobilité on le sait très bien est un élément essentiel puisque les transports font partie des plus importantes émissions dans le cadre du réchauffement climatique, des émissions des particules qui détériorent la qualité de l'air, dans les années à venir pour permettre de mettre en place un schéma régional de l'intermodalité comme le prévoient la loi Maptam et la loi Notre, pour renforcer également la Région dans cette mobilité notamment dans le transport interurbain, avec le transfert de la compétence transport des départements vers la Région. Cela va nous obliger à mieux irriguer le territoire, à mieux s'appuyer sur les réseaux des gares et des pôles d'échanges, à mieux travailler sur l'information, sur les tarifications, à mettre en place aussi des infrastructures mieux adaptées, à mettre en place un transport métropolitain avec des infrastructures avec un transport lourd, cadencé, je sais qu'on va le faire ensemble. Un autre sujet important est le transport des marchandises. Nous avons un grand port, nous avons au moins 12 % des emplois qui sont liés à la logistique, ça représente une part importante du PIB régional, on voit bien là aussi que nous avons tout intérêt à travailler ensemble et certainement que dans ce schéma régional de l'intermodalité, il devrait y avoir une part dédiée aux infrastructures. Je pense au Montgenèvre, je pense aux péages, il y a une véritable attention à avoir pour que peut-être sur l'A8 on ait des péages qui fassent en sorte que ce soit plus cher de passer par là que de passer par le Mont Blanc, il faut que ce schéma fasse qu'on ait une répartition dans l'aménagement de ce territoire qui soit différente.

Je ne veux pas être trop long, peut-être que j'aurai le plaisir de vous revoir, sachez que j'ai passé 6 années merveilleuses avec vous. ●



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Créer, c'est relativement facile, durer c'est beaucoup plus difficile

Jean-Paul DALLAPORTA

J'étais à la DRE en 1995 aux côtés de D. Becker, le premier observatoire avait été créé en 1985 dans le Nord Pas de Calais, les fonctionnaires que nous étions avions les précédents et circulaires pour le créer.

Mon propos va être sur une seule idée clé, créer c'est relativement facile, durer c'est beaucoup plus difficile et 20 ans, c'est déjà bien, et je parierais que vous en prenez encore pour 20 ans.

Quelques mots sur la création et surtout sur les conditions de la durabilité de l'observatoire. Je ne suis pas au niveau de l'aménagement du territoire régional ni de la politique des transports, je suis dans le cœur de l'observatoire. Pour le créer, toutes les conditions étaient réunies, l'époque s'y prêtait : on avait les instructions, on avait les précédents, on avait un petit peu d'argent. J'en viens aux conditions de réussite, on avait tout de suite un partenaire principal : le Conseil Régional. La condition de la réussite, c'est ce partenariat Etat-Région qui, dès le début, a bien construit les fondations du système et c'est nécessaire. Ce n'est pas vrai dans toutes les Régions, il y a quelques années il y avait plus de 20 observatoires régionaux, peu durent, peu ont la réputation et la qualité de l'Observatoire des Transports PACA. Mon propos va être de dire qu'au-delà des partenariats, au-delà des échanges, des rencontres, des visites, c'est toujours intéressant de découvrir les autres modes, les autres professions, les cheminots ne connaissent pas les chauffeurs routiers, et les fonctionnaires ne connaissent pas les entreprises. Dans l'Observatoire, dans les visites, dans les rencontres, il y a cette notion d'échanges et de découverte de l'autre et c'est fondamental de se connaître pour essayer de se comprendre et de bâtir des choses ensemble.

Je vais finir sur ce qui fait la richesse de l'Observatoire : c'est le contenu. Ce sont les chiffres clés, les données, les études, leur présentation ou leur mise à disposition sur le site Internet de l'Observatoire. Il faut continuer, il faut que les partenaires apportent ces données pour qu'elles soient publiées. L'importance sociale, économique, environnementale des transports, elle est dans les chiffres. Les projets, bons ou moins bons, leur priorisation, c'est dans les études qu'on voit le moindre intérêt des différents projets. Mettons encore plus en commun, et plus on présentera de données aux décideurs, plus on aura des chances d'avancer. L'exemple de la région Rhône-Alpes est tout à fait pertinent, ils se bagarrent entre eux, ils se mettent d'accord sur quelque chose et ils vont le défendre ensemble. Ici vous avez plutôt tendance à défendre chacun de votre côté et ça marche moins bien. Le propos est un peu triste, mais optimiste sur la conclusion, je suis sûr que l'intérêt de l'Observatoire demeure et qu'il faut continuer et que ça va continuer, merci à tous, merci à son Président Jean-Louis Amato. ●



© Pierre LEMERY-PEISSIK



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire

Faire perdurer une activité favorable à la préservation du rail

Stéphane COPPEY, CONSEIL REGIONAL
 Délégation transports et éco-mobilité

Notre car longe actuellement la voie ferrée Digne - St-Auban, qui ne voit plus circuler de trains depuis une trentaine d'années. La Région a engagé des études pour réactiver cette ligne.

Parallèlement, le législateur a voté un texte autorisant le transfert de propriété des lignes non circulées, à condition qu'elles soient séparées du réseau ferré national. Pour l'instant, la position de la Région est de demander simplement le transfert de gestion. Nous verrons ce que répond SNCF-Réseau, la Région espère bénéficier de ce transfert de gestion, et s'il le faut vraiment d'un transfert de propriété, pour mettre en œuvre un projet de réouverture au trafic voyageurs de cette ligne de 22 km qui, même si l'écartement des voies est différent, est en continuité avec la ligne des Chemins de Fer de Provence qui va de Digne à Nice.

Ainsi on pourrait mettre en navette des trains à chaque arrivée de train des Chemins de Fer de Provence d'un côté à Digne, et à chaque arrivée de TER de l'autre côté à Saint Auban. 22 km cela fait 22 emplois, des coûts d'exploitation d'environ 1,5 million. Voilà le projet qu'on essaie de mûrir.

Aujourd'hui cette voie est utilisée sur une toute petite partie par une association qui propose du vélo-rail et qui, pour ce faire, avait jusqu'à présent le soutien de la mairie de Mallemoisson, laquelle mairie a maintenant pour projet de transformer cette voie ferrée en piste cyclable. On va essayer de trouver d'autres solutions pour la piste cyclable, et d'autres soutiens pour faire perdurer une activité favorable à la préservation du rail.

Le mandat qui s'achève aura vu, après la réouverture de Cannes-Grasse et d'Aix-Marseille rénoverée, la réouverture cette année d'Avignon-Carpentras, sur laquelle le premier bilan de fonctionnement est plutôt satisfaisant : on a atteint le tiers de la fréquentation attendue au bout de quelques mois de fonctionnement. Comme pour tout service de transport public, il faut toujours un peu de temps pour que cela se mette en place, il y a encore une conjugaison à faire avec les transports départementaux qui ont été pris un peu au dépourvu à cause des retards dans la mise en service de la voie ferrée, je suis très optimiste sur la réussite de ce projet. ●



© Pierre LEMERY-PEISSIK

Journée Anniversaire



© Brigitte THENOT

Journée Anniversaire

I have a sacré dream

Robert BOURDAREL, Ex directeur des transports et des ports du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

Me substituant au pasteur Martin Luther King, je reprends la phrase restée culte de son discours de 1963 :

I have dream !

Il avait prononcé un hymne à la solidarité entre les communautés.

J'ai lu que quelques mois avant son allocution célèbre de Washington, il était à Marseille. Cela n'engage que moi, mais je ne retiens pas ce que l'histoire a mémorisé mais plutôt qu'il avait constaté la déficience des transports marseillais, il voulait parler des communautés bucco-rhodaniennes, la communauté urbaine, les 6 communautés d'agglomération et même des occidentales communautés de communes.

Tel Bernadette de Lourdes entendant la vierge dans la grotte ou Jeanne de Donremy captant une voie céleste lui intimant de délivrer Orléans et de se ranger auprès du Roi Charles VII, j'ai entendu qu'on me demandait de contribuer à la création d'un syndicat mixte des transports, ce qui fut réalité il y a un peu plus d'une dizaine d'années.

Mon "I have a dream" a été un peu perturbé par la situation egocentrique des autorités organisatrices de réseaux, qui ne permettait pas véritablement d'afficher une volonté de solidarité et d'union. Des économies ont été enregistrées, une faible partie des budgets annuels a été dépensée, le résultat de la décennie est décevant, malgré les efforts de quelques membres et les profonds regrets affichés aujourd'hui. Seule la tarification combinée entre le département pour Cartreize et la Région pour les TER a été une avancée notable d'intermodalité.

Egalement la déception de constater qu'il a nécessité dix années de déploiement d'une colossale énergie pour la réalisation d'une voie de moins de 3 kilomètres dédiée aux transports collectifs sur l'A7 à l'entrée de Marseille.

L'objectif était surtout d'en faire une opération de communication pour envisager une extension et un développement de l'opération sur d'autres tronçons.

"I have a sacré dream"

Le ring défini par la commission technique de préfiguration de la Métropole est très séduisant, il faut converger vers sa réalisation, mais celle ci même pour les plus optimistes prendra entre 20 et 30 ans. Il convient d'ici là de faire progresser la part modale des TC en utilisant les moyens nouveaux apportés par le tsunami institutionnel dont l'application est imminente. La coordination de l'ensemble des réseaux de transport, leur optimisation sont des gages de progrès qu'il conviendra de bonifier en tenant compte de la grande solitude de l'utilisateur. Des économies de fonctionnement et de productivité devront s'afficher, notamment de compétitivité pour les régions.

La retraite est l'occasion d'user des services publics et je constate que des efforts importants doivent être accomplis pour faciliter leur accès, beaucoup de personnes sont en grande solitude, manquant d'informations, de contacts humains, de visualisation de leur voyage, des améliorations en ce sens seraient garantes d'un accroissement de la fréquentation.

Comme un ministre l'avait fait en créant le barbarisme ou néologisme bravitude, je vais inventer le terme "vertuosité" pour définir les transports collectifs, ils sont écologiques, ce n'est plus à prouver, il faudrait communiquer beaucoup plus sur cette qualité, ils sont économiques, il n'y a qu'à comparer avec l'autosolisme, mais aussi ils ont une vertu sociale car pour des raisons diverses, c'est aujourd'hui un lieu de renouvellement et de création d'emplois. ●

Ouvrir le débat pour approfondir certaines problématiques

Jean-Claude JUAN, Directeur général honoraire de la CRCI Provence Alpes Côte d'Azur, Vice président du Conseil de développement de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole



A l'occasion de la manifestation organisée pour célébrer les 20 ans de l'ORT, j'ai exprimé quelques réflexions inspirées par une observation décalée dans le temps. Consignées dans ces quelques lignes, elles se veulent un témoignage personnel du vécu de cette période.

Tout d'abord, un rappel de la mobilisation et des initiatives de l'époque en faveur de la connaissance de l'économie.

A partir du milieu des années 80, on constate la montée en puissance des Régions, collectivités de plein exercice avec les premières lois de décentralisation et les premières expériences de planification contractuelle.

Cette pratique de la gestion territoriale au niveau régional souligne le besoin d'informations et favorise la création d'outils pour affiner la connaissance : cellule économique du BTP, le Système régional d'observation et d'analyse du tourisme (SROAT) dans ce domaine d'activité peu connu le tourisme, le Comité Régional pour l'Information Economique et Sociale (CRIES) mis en place par l'INSEE.

Ce fut aussi le cas de l'ORT dans le domaine stratégique des transports.

Jusque là, des outils étaient mobilisés pour mieux connaître la situation comme par exemple l'exploitation des Enquêtes Annuelles d'Entreprises (EAE).

Depuis 1945, fonctionnaient, plus ou moins bien, des Offices interconsulaires des transports et télécommunications. Celui du Sud-Est, couvrant un vaste territoire allant de Bourgogne jusqu'au Languedoc-Roussillon en passant par Rhône-Alpes, Auvergne et Provence Alpes Côte d'Azur a été un des plus actifs mais ne pouvait répondre aux questions spécifiques qui se posaient dans notre région.

De leur côté, les CCI, gestionnaires d'équipements, et la CRCI participaient à la réflexion et au débat sur les stratégies régionales.

Au moment de l'ouverture au cabotage routier de l'espace européen, elles ont pris l'initiative de réunir les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et les entreprises au cours d'un colloque : six grandes régions européennes organisent le transport routier de marchandises de demain avec la participation de la Lombardie, de la Bavière, de la Catalogne, de Rhône-Alpes et du Sud-Est de l'Angleterre (Kent) au cours de deux journées à Marseille.

Après l'expérimentation dans quatre autres régions, la DRE PACA prend l'initiative de créer l'ORT en y conviant un large tour de table institutionnel auquel participent la CRCI et la CCIMP (selon les appellations de l'époque).

Le but est de regrouper et d'enrichir les informations, de les mettre à disposition et surtout d'ouvrir le débat pour approfondir certaines problématiques.

Cette mission, l'ORT PACA l'a régulièrement et efficacement remplie depuis sa création grâce à la mobilisation des équipes de l'Équipement, la participation de la Région et le partenariat fidèle de tous les organismes concernés.

Ensuite, un regard sur les grandes infrastructures régionales vingt ans après.

Le diagnostic porté sur la région dans les années 80-90 soulignait une situation en bout de ligne, mal intégrée dans les schémas européens, organisée sur une structure périphérique et on s'interrogeait sur la place du port de Marseille compte-tenu de ses piètres performances et de sa mauvaise réputation.

A l'époque, la logique nord-sud prédominait : partant de Paris pour aller vers la Méditerranée, on bifurquait vers l'est ou vers l'ouest. Il a fallu se battre pour obtenir dans le schéma autoroutier l'inscription du triangle de bifurcation le plus au sud possible. L'émergence des schémas européens nous a permis de mettre en avant la logique est-ouest sur l'Arc méditerranéen latin et la position stratégique du carrefour Rhône-Méditerranée. Quant au nord-sud, tant sur le plan ferroviaire que fluvial nous avons essayé de promouvoir l'axe Rhône-Saône-Rhin pour accéder directement à l'Europe du Nord sans passer par Paris.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

La voie fluviale à grand gabarit s'arrête à Chalons sur Saône et la liaison Saône-Rhin est aux oubliettes alors que se réalise Seine-Nord ; les arguments qui justifiaient l'une n'étaient pas bons pour l'autre.

La branche sud de la LGV Rhin-Rhône n'est pas encore programmée.

L'Est-Ouest reste encore à réaliser : la LEO n'est qu'un tronçon, les solutions du contournement d'Arles font encore débat et, sur le plan ferroviaire, la liaison rapide avec Nice et la Côte d'Azur s'inscrit dans un horizon très lointain. Alors que la LGV Bordeaux-Toulouse est engagée.

La basse vallée du Rhône et le littoral continuent à concentrer des infrastructures saturées alors que l'axe durancien reste sous-équipé et butte sur des fonds de vallée. La ville centre des Alpes du sud, Gap, n'est même pas encore desservie par l'autoroute.

En fait on ne fait que répondre avec retard aux besoins de capacité et on a abandonné toute volonté d'aménagement du territoire malgré les beaux schémas élaborés tout au long de la période.

Concernant le port de Marseille, la publicité le présente comme la porte sud de l'Europe alors que 95 % de son trafic marchandises restent sur le territoire national et ne passent pas les frontières des pays voisins.

Aucune infrastructure nouvelle ne lui permet d'accéder à l'hinterland européen. On continue à concentrer des flux de camions dans la vallée du Rhône. Il n'a toujours pas d'accès ferroviaire vers l'Italie du nord. La traversée sous le Montgenèvre n'arrive pas à s'imposer face au lobby du Lyon-Turin.

Et il a fallu réagir pour le greffer sur l'autoroute ferroviaire (magistrale!) Perpignan-Bettanbourg aménagée grâce à l'action des Catalans.

Les schémas nationaux et européens n'affichent pas de nouvelle perspective à moyen et long terme.

Alors, certes, on pourrait faire la liste de ce qui a été réalisé au cours de ces vingt ans. Mais rien de déterminant pour modifier l'analyse que nous faisons de la situation stratégique de la région à cette époque. Les questions de fonds que nous posions restent en suspens et les perspectives sont floues.

Pourquoi ?

Plusieurs facteurs sont en cause.

Tout d'abord, nous sommes les premiers responsables. Les acteurs publics n'ont jamais été capables de trouver les consensus nécessaires pour lancer les projets quand c'était possible.

Ensuite, l'Etat central n'a jamais pris nos demandes au sérieux puisque nous n'étions pas d'accord entre nous. Par ailleurs, nos élus n'ont pas été capables de changer cette image et de porter ces projets.

Enfin, nous n'avons pas tiré partie des procédures européennes ou des appels à projets nationaux pour placer nos projets.

Au total, le bilan est maigre.

Mais la responsabilité n'incombe pas à l'ORT. ●

