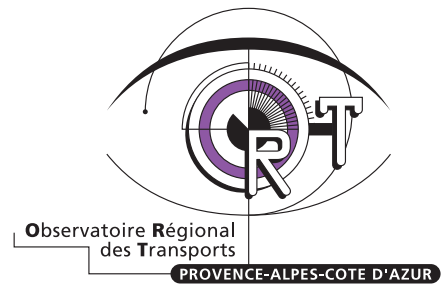


Le Président, le Conseil d'Administration
et l'équipe de l'ORT vous souhaitent
de bonnes fêtes et une bonne année 2010



Le journal des transports

Décembre 2009

éditorial

Médailles

Le 2 décembre s'est réuni, sous la présidence de M. Victor FARAMIA, et en la présence de M^{me} Caroline GOUY, déléguée régionale de l'AFT, le Comité Régional de Formation Professionnelle dans les Transports et la Logistique (C.R.F.P.T.L.) dont l'ordre du jour, particulièrement intéressant, a proposé d'une part la présentation d'un outil de prévention contre les addictions dans les transports routiers, et la réalisation d'un document élaboré en région Auvergne par les acteurs institutionnels, les organismes de formation et la profession. D'autre part, Laurent BENVENUTI, délégué régional de la FNTV PACA, exposait un bilan de la FILIERE EXCELLENCE dans les Alpes- Maritimes (Voir JT n°62, p.4)

A la suite de la réunion était remise par Monsieur Jean André LASSERRE, Directeur des relations institutionnelles et des études (AFT Paris), dans les salons du cercle de garnison, la médaille d'honneur de la Formation dans les Transports à Jean-Claude MARTIN, directeur des Autocars SAM et GTS, Président de la FNTV 06 et à Camille de VARGAS, délégué régional de l'AFT jusqu'en janvier 2009. J.-A. LASSERRE, retraçant la carrière de Camille de VARGAS, soulignait notamment, outre l'important travail de l'indispensable Tableau de Bord, son rôle fondamental de "passeur" illustré dans tant d'aspects de son activité. Nous en profitons ici pour lui redire combien son action et sa participation active aux activités de l'ORT nous est chère et que nous comptons toujours sur sa bonne humeur et sur la sûreté de ses conseils .

Le Président et l'équipe de l'ORT



Sommaire

P.1 EDITO

- Médailles

P. 2/3 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Signature de la 1^{ère} Charte « Réduction de CO₂ » en PACA
- Schéma régional d'accessibilité des Transports

P. 4/5 SECURITÉ ROUTIÈRE

- Bilan annuel d'accidentologie routière de la région PACA L'année 2008

P. 6/7 ORT

- Synthèse des commentaires sur les présentations d'études

P.8 BRÈVES

- Bibliographie



Signature de la 1^{ère} Charte « Réduction de CO₂ » en PACA



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

Le 16 septembre 2009, Monsieur Laurent ROY, Directeur régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de PACA (DREAL), et Monsieur Frédéric ANDRÉ, Adjoint au Directeur régional de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), ont co-signé avec l'entreprise COGEPART la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ des transports routiers de marchandises.

Cette cérémonie s'est déroulée dans le grand amphithéâtre de la DREAL, en présence de représentants du Conseil régional, des organisations professionnelles, et des syndicats de salariés. Monsieur Jean-Louis AMATO, Président de l'Observatoire Régional des Transports, a ouvert la séance en rappelant à la profession les avantages que les entreprises signataires peuvent tirer de cette démarche.

Ainsi, les entreprises peuvent obtenir un bénéfice économique en réduisant leur consommation, un bénéfice vis-à-vis des clients en maintenant un avantage concurrentiel, un bénéfice managérial en impliquant l'ensemble des collaborateurs autour d'un objectif fédérateur, et enfin un bénéfice environnemental en améliorant l'image de la profession auprès du grand public.

Messieurs ROY et ANDRÉ, avant de signer la Charte, ont largement insisté sur le fait que la réussite de la **Démarche « Objectif CO₂ »**, si elle dépendait principalement de l'implication de l'entreprise, dépendait aussi dans une large mesure de la méthodologie employée.

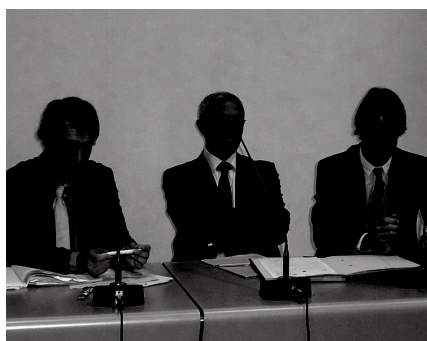
Ainsi les entreprises signataires doivent respecter scrupuleusement les quatre phases suivantes* :

- **L'auto-évaluation**, qui permet de vérifier l'existence des conditions préalables pour mettre en œuvre la démarche.
- **La réalisation du diagnostic CO₂**. Il s'agit là de définir un état de référence et un plan d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés.
- **La signature de la Charte**, véritable volonté de l'entreprise à s'engager solennellement sur trois ans avec le soutien des DREAL et des ADEME.
- **Le suivi annuel**, consistant à vérifier le respect des engagements, notamment en chiffrant année par année le gain potentiel en émissions de CO₂ et le gain potentiel en carburant.

Quant à l'entreprise signataire inaugurant par là-même les signatures en PACA, il s'agit de la **société COGEPART**, représentée par son Gérant, Monsieur Jérôme DOR.

Cette société vieille d'une vingtaine d'années, spécialisée dans le transport régulier léger de précision, dispose en dehors de son siège Marseillais d'une trentaine d'agences intégrées ou partenaires couvrant tout le territoire national ainsi que la desserte des principales villes du monde. Il s'agit pour la France d'une flotte de 350 véhicules légers utilisant les services de 370 collaborateurs, et d'une cinquantaine de sous-traitants.

Une réunion du Comité de pilotage de la charte avant la fin de l'année devrait finaliser la signature de cinq entreprises de PACA.



* Ces différentes étapes et leur mise en œuvre sont présentées et détaillées dans des outils et des guides spécifiques mis à votre disposition sur les sites Internet du MEEDDM (www.transports.developpement-durable.gouv.fr) et de l'ADEME (www.ademe.fr).



Schéma régional d'accessibilité des Transports

par Thierry COQUIL Directeur des Transports
et des Grands Equipements du Conseil
Régional PACA

Le Schéma régional d'accessibilité des Transports adopté par la Région en Février 2008 s'applique sur les 3 périmètres transport de sa compétence : les Trains Express Régionaux, les Lignes Express Régionales et les Chemins de Fer de la Provence.

Chaque jour ce sont 693 trains TER qui circulent, 21 lignes routières régionales soit 170 relations et 50 relations ferroviaires Nice - Colomars, (30 jusqu'à la Vésudie et 10 relations Nice-Digne) qui sont effectuées.

Le Schéma régional a pris en compte les différents types de handicaps, moteur et sensoriels avec la volonté de couvrir au mieux les possibilités d'accès au transport dans un cadre global. Mais la répartition des compétences et les périmètres croisés rend les choses complexes.

Ce Schéma a essayé de présenter des orientations réalistes qui prennent en compte les capacités techniques et financières de la Région et des possibilités des maîtres d'ouvrages.

Pour le périmètre TER, les axes suivants ont été retenus :

Poursuite du programme d'aménagement des gares et modernisation du matériel roulant:

45 gares ont bénéficié d'aménagements favorisant l'accessibilité soit globalement 100,56 M€ avec une participation Région de 43 M€.

Les travaux sont en cours sur les gares de Sausset-les-Pins, Rognac et vont démarrer sur la Garde, la Seyne-sur-Mer, Biot et Villeneuve-Loubet. Les dernières conventions travaux approuvées portent sur Veynes et la création de la Halte du lycée de Drap.

Des chantiers ont pris du retard : les travaux sur les gares de Port de Bouc, Ollioules-Sanary, les ascenseurs d'Antibes et de Cagnes-sur-Mer devraient aboutir en 2010.

Depuis les conventions travaux de la gare de Veynes-Dévoluy et de la halte du lycée de Drap ont été adoptées : travaux en 2011.

Pour ce qui est du matériel roulant ferroviaire, le montant des investissements faits par la Région porte sur 545 M€ avec 30 automotrices à 2 étages TER 2N, 17 automoteurs, 10 automotrices TER Duplex, 35 AGC, et 5 automotrices TER 2N NG

A cela se rajoute les programmes de modernisation sur 57 voitures Corail, ainsi que le parc RRR et RIO (39 rames).

Programmes spécifiques

La Région a commandé un système d'information type CATI-TER et des afficheurs légers (écrans TFT + Haut-Parleurs pour diffuser les annonces sonores) à déployer sur l'ensemble du réseau régional. Montant de l'investissement : 2,8 M€.

Assistance humaine

Le système recherché s'apparente au dispositif Accès Plus actuellement en place dans 21 gares de la Région. L'étude est toujours en cours.

Pour le périmètre LER, il a été procédé à l'équipement des véhicules avec des systèmes d'information (girouette) et la sonorisation sur l'ensemble des véhicules. Pour les handicaps moteurs, les cars sont dotés de haillons.

Toutes les lignes sont pourvues ; seules 2 lignes en DSP ne sont pas complètement équipées : il s'agit de la ligne Nice-Aix-Marseille et la ligne Briançon-Grenoble. A l'échéance de 2010, elles seront reconduites sous forme de marchés, ce qui permettra de les rendre accessibles.

Pour le périmètre des CP, le parc de matériel actuel n'est pas accessible ; une commande de matériel est en cours pour un montant de 20 M€ (4 rames AMP) ; la livraison devrait intervenir en 2010.

La mise en accessibilité des quais des gares de Nice, Colomars, Parc-Impérial, Digne, Entrevaux, Annot, St André, Thorame, Puget-Théniers est à programmer.



Bilan annuel d'accidentologie routière de la région PACA

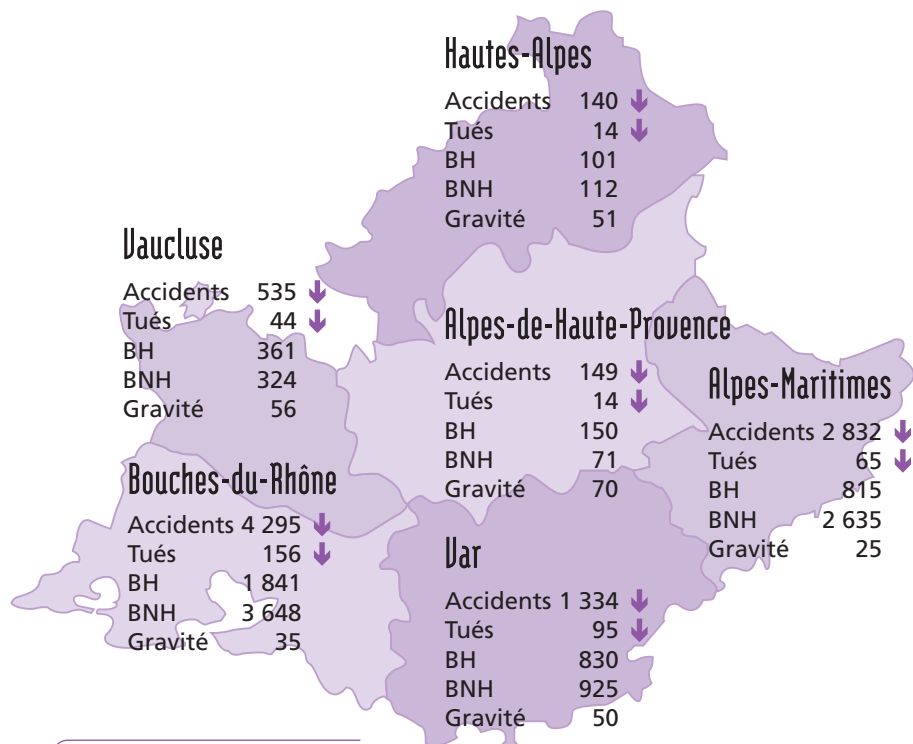
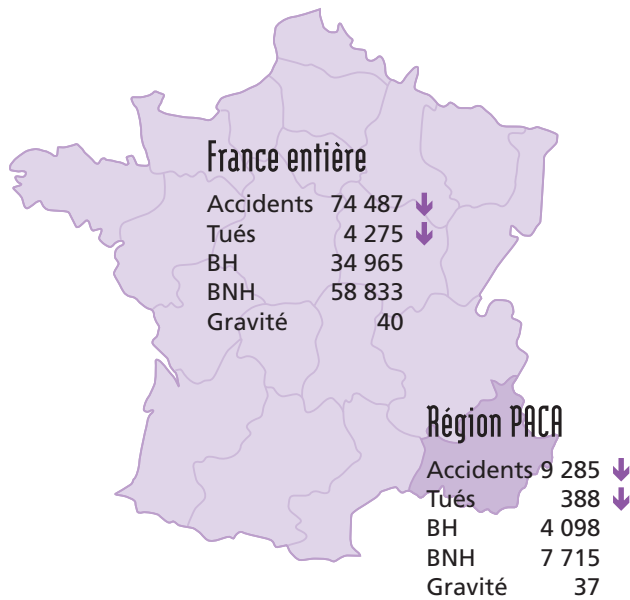
L'année 2008

par Olivier GRAND, DREAL PACA/Mission
Sécurité et Education routières / Observatoire
Régional de Sécurité Routière (ORSR)

Synthèse générale

Le bilan 2008 de l'insécurité routière de la région Provence Alpes Côte d'Azur laisse apparaître une baisse générale par rapport à l'année 2007, de -14,6% du nombre d'accidents corporels, de -11,2% du nombre de tués et de -14,9% du nombre de blessés. Ces résultats sont meilleurs qu'au niveau national. Cette baisse se décline de la façon suivante :

- Les usagers de la route :** la baisse est surtout sensible chez les usagers de voitures de tourisme (-24,2% de tués) et les motocyclistes (-20,5% de tués). Par contre la situation de certaines catégories d'usagers s'est aggravée. L'évolution est particulièrement préoccupante pour les piétons : +44,7% de tués. La situation s'est également dégradée pour les cyclomotoristes (+7 tués) et les usagers de poids lourds (+5 tués). Par rapport à la situation nationale, l'accidentologie de certaines catégories d'usagers reste problématique en région PACA, il s'agit des motocyclistes (part des victimes et taux de victimes par rapport au parc de véhicule supérieurs par rapport au niveau national) et les piétons (part des tués supérieur par rapport au niveau national).
- Les classes d'âges :** la diminution a le plus touché les usagers de 25-44 ans (-15,9% de tués). Les classes d'âges qui ont le moins bénéficiées de cette baisse sont les plus de 65 ans (-3,5% de tués) et les 15-24 ans (-8,8% de tués). L'accidentologie de certaines classes d'âges reste problématique en région PACA, il s'agit des 15-24 ans (taux de tués et de victimes de loin le plus important) et les plus de 65 ans (évolution sur 6 ans la plus mauvaise et gravité des accidents la plus forte).
- Les types de lieux :** la réduction a concerné les usagers de la route dans les agglomérations en termes d'accidents corporels (-16,6% d'accidents) et hors agglomération en termes de tués (-14,7% de morts). La gravité des accidents et la hausse de la part des accidents en PACA sur 6 ans sont les plus marquantes hors agglomération.
- Les catégories de routes :** la baisse a atteint le plus les usagers des routes nationales + routes départementales (-12,6% de tués). L'évolution n'est par contre pas bonne sur les autoroutes (+2 morts). Sur les six dernières années les évolutions les moins favorables se situent sur les «voies communales et autres» (+3,0% de morts) et les autoroutes (+5,5% d'accidents). La gravité des accidents reste la plus forte sur les routes nationales + routes départementales (8,8 tués pour 100 accidents) alors qu'elle est de 1,8 sur les «voies communales et autres».
- Les départements :** la diminution a le plus concerné les usagers de la route dans les départements du Vaucluse (-42,1% de tués) et des Alpes-Maritimes (-25,3%). A l'inverse la situation s'est dégradée dans les Bouches-du-Rhône (+9,9%) et les Hautes Alpes (+3 morts). Le taux d'accidents par rapport à la population est le plus important dans les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Mais le taux de tués par rapport à la population est le plus fort dans le Var. La gravité des accidents est la plus élevée dans les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes.
- Les mois de l'année :** la réduction a été la plus significative chez les usagers de la route durant les mois de janvier, mai, juin, août et septembre. En revanche les mois de l'année qui ont le moins suivi cette tendance sont les mois de mars, avril, octobre et décembre. La gravité des accidents est la plus forte aux mois de juillet et août.
- Les jours de la semaine :** la baisse a surtout concerné les usagers de la route de mercredi à vendredi et le dimanche, et dans une moindre mesure le lundi. La gravité des accidents est la plus forte le samedi et le dimanche.
- Les heures du jour :** la diminution a le plus impliqué les usagers entre 0-2 heures, entre 4-5 heures, entre 7-8 heures, entre 13-15 heures et entre 20-21 heures. L'accidentologie est la plus importante entre 16-19 heures. La gravité des accidents est la plus forte entre 3-7 heures et entre 21-0 heures.
- En 2008, les personnes tuées dans un accident avec alcool** représentent 10,0% le jour et 44,8% la nuit des morts sur les routes de la région PACA.



BH : Blessés hospitalisés

BNH : Blessés non hospitalisés

Gravité = (le nombre de tués + le nombre de BH) pour 100 victimes

↑ ↓ Évolutions de l'année par rapport à la moyenne des 5 années précédentes

Synthèse des commentaires sur les présentations d'études

par Jean-Marc AMBIELLE,
Statisticien INSEE / ORT / DREAL PACA.

Une journée de présentation d'études s'est déroulée le 29 septembre 2009 dans l'amphithéâtre de la DREAL PACA et a permis aux membres de l'ORT et à des intervenants associés de présenter les diverses études réalisées en 2008-2009 sur des sujets concernant les transports dans la région.

On trouvera ci-dessous une synthèse des débats qui ont entouré les présentations, celles-ci figurant sur le site de l'ORT : www.ort-paca.fr.

■ Quelle est la capacité des opérateurs logistiques à intégrer les objectifs du Grenelle de l'environnement et à éviter la poursuite du mitage de l'espace ?

Des doutes sont partagés sur le changement de comportement de la grande distribution, dévoreuse d'espaces dévolus en grande part au stationnement. Quelques changements positifs sont toutefois relevés dans certaines régions, comme l'Aquitaine et le Languedoc-Roussillon. Et certains événements tels que la crise, la mise en place de la taxe carbone, la hausse du prix des carburants et la baisse de fréquentation des grandes surfaces peuvent favoriser les changements de comportement.

D'autant plus que la grande distribution, axée sur le modèle de l'hypermarché, est en crise. Un « recentrage » de la distribution pourrait s'opérer autour du déplacement des activités vers l'agglomération et du développement de la logistique urbaine. D'ailleurs, les surfaces des petits magasins de centre ville (Monoprix) prospèrent et les structures, en milieu péri-urbain, se développent. Avec, pour corollaire, la baisse de fréquentation des grandes zones commerciales, accessibles uniquement en voiture.

On assiste aussi à l'ouverture de pôles multimodaux, à l'instar de ce qui se passe à Montpellier où le tramway arrive au cœur de la zone commerciale. D'autres facteurs, tels que le vieillissement de la population et les contraintes environnementales, œuvrent dans le même sens.

■ Quelles seront les conséquences d'une hausse de trafic de 4 millions de tonnes de marchandises captées bientôt par Fos 3XL ?

La prochaine rencontre du GPMMM et de la SNCF, sur fond de plan fret, cherchera une réponse qui devrait intégrer une approche globale et favoriser des logiques économiques phasées avec des

investissements d'infrastructures. Cette réponse passera vraisemblablement par l'amélioration de la ligne terminale située entre Graveleau et le faisceau de Coussoul.

Dans cette perspective, le Conseil de développement du port a produit une étude sur la desserte ferroviaire pour les bassins Est et Ouest, étude reçue favorablement par le GPMMM dont certains pensent qu'il ne développe pas le fer à la hauteur des enjeux.

Les interrogations sur la capacité de Graveleau à pouvoir massifier un volume supplémentaire de 3 à 4 millions de tonnes de conteneurs vers des hinterlands de plus en plus éloignés font débat.

La modernisation de la voie ferrée unique qui permettra 60 rotations journalières au lieu des 22 actuelles est un investissement qui paraît insuffisant à certains. Alors qu'un doublement de la voie aurait balayé toute incertitude.

La méconnaissance des déplacements locaux – un autre enjeu stratégique – est fortement déploré. Y fait écho l'annonce d'une prochaine enquête, d'un coût de 750 000 euros, sur les flux entrant et sortant de l'agglomération marseillaise ; étude qui sera financée par le Conseil Général, MPM, l'AGAM. Un appel est lancé à d'éventuels financeurs.

■ L'étude sur l'évolution du trafic dans les Alpes-Maritimes a pour objectif d'apporter des réponses immédiates aux enjeux actuels, en favorisant les réponses multimodales. Ceci explique qu'elle ne prenne pas en compte les déchets qui ne figurent pas parmi les principaux flux de transport du département, qu'elle ne remette pas en cause la filière ciment (300 000 tonnes envoyées en Corse), et qu'elle ne soit pas davantage prospective (l'horizon retenu est 2020)... au risque (conscient) de ne pas être en phase avec certaines réflexions (tracé de la LGV).

Quant au nombre élevé de CDU proposé dans l'étude, s'il surprend, c'est peut-être en raison d'une ambiguïté de définition : un CDU comme lieu de reprise du fret à destination de la ville ? ou comme espace logistique urbain ? Selon cette dernière définition, il est rappelé que le coût d'un CDU est excessivement élevé, au point que nombre d'entre eux ont été abandonnés en Europe.

L'étude de l'ADAAM a aussi pour but de « territorialiser », en ignorant volontairement certaines contraintes, dans un premier temps. Ainsi, le choix des espaces ferroviaires urbains passent-ils outre certaines menaces, telles que d'éventuelles décisions de la SNCF.

D'ailleurs, l'inscription dans cette étude de plusieurs plates-formes ferroviaires est saluée, aussi, comme une initiative encourageante, qui fait écho à la difficulté à trouver des emprises sur certaines communes comme Cannes. Et qui permet de rappeler que la présence d'un terminal implique des installations nécessitant, à leur tour, de l'espace, pour permettre aux marchandises de transiter : voies de relais et de garage sont, en effet, indispensables pour composer des trains.

■ A la suite de la présentation des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), il est mentionné l'exemple intéressant de la Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône (RDT13) qui intervient sur la plate-forme de Grans.

La RDT 13 n'est pas un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) car, pour circuler sur le territoire du réseau ferré national, il est nécessaire d'avoir une licence que celle-ci ne possède pas pour des raisons financières. Il est notamment rappelé qu'équiper chaque machine conformément aux règles de sécurité entraîne un débours de 250 000 € par machine.

L'intérêt de la structure de la RDT 13 réside dans son fonctionnement original; fonctionnement qui repose sur une forte polyvalence des salariés: ainsi, un conducteur peut-il être aussi agent d'exploitation et un chef-comptable, mécanicien.

Pour subsister, la RDT 13 vit à l'économie (achat de machines diesel d'occasion...), ce qui lui permet d'obtenir des coûts de revient et d'exploitation compétitifs. Selon M. ROCHE, l'intervenant, les OFP de demain seront vraisemblablement de type RDT 13; en tout cas, avec des conditions d'exploitation différentes de celles de la SNCF.

Un OFP à vocation « terminaliste », c'est une licence et un certificat (assez coûteux). La notion de certificat recouvre celle de responsabilité. Beaucoup d'OFP risquent d'être terminalistes.

Mais nombre de questions restent en suspens: l'OFP sera-t-il multi-tâches? Tractera-t-il des trains complets (les plus grosses entreprises, telles que Lavera et Arcelor-Mittal ne sont intéressées que par des trains entiers)? Accomplira-t-il des tâches complémentaires, de gestion complexe (en zone portuaire, par exemple)? Ira-t-il dans des zones de faible rendement (à Port-la-Nouvelle où le transport de céréales, par fer, a chuté de

800 000 à 400 000 tonnes, la SNCF ne serait pas opposée à l'intervention d'un OFP)? Fera-t-il l'entretien de certaines voies (les 44 km de ligne, peu utilisée, de Cavillon à Pertuis, par exemple)?

Ces réponses fonderont les conditions de viabilité des OFP.

Alors, est-il suggéré, pourquoi ne pas expérimenter la viabilité de la RDT 13, en transportant massivement des marchandises entre Miramas et Distriport, sur la base d'une convention liant le GPMM et le Conseil Général? On aurait ainsi une vision plus précise de la viabilité d'un report modal sur courte distance. Et, sur ce type d'expérimentation, exempt de projet pilote, des aides publiques pourraient être glanées, via l'ADEME.

Mais si une telle expérimentation intervenait sur le Val de Durance, comme cela a été suggéré, une forte puissance de traction serait indispensable, ce qui impliquerait du matériel moderne. La SNCF qui semble de plus en plus coopérative pourrait-elle mettre à disposition des moyens matériels (traction) et humains? En outre, un des axes forts du plan fret repose sur le développement des OFP dans les ports et bien que le GPMM n'y soit pas cité, rien n'interdit, apparemment, d'émarger sur le compte que l'État a abondé pour les OFP.

Encore faudra-t-il que les infrastructures soient correctement calibrées. Une pré-occupation qui n'épargne pas la ligne ferroviaire du port de Fos dont les investissements sont portés par le CPER. Lesquels investissements permettront, sur une voie unique de 7 km, de faire circuler 90 trains/jour pour évacuer sur l'hinterland le futur trafic de Fos 3XL.

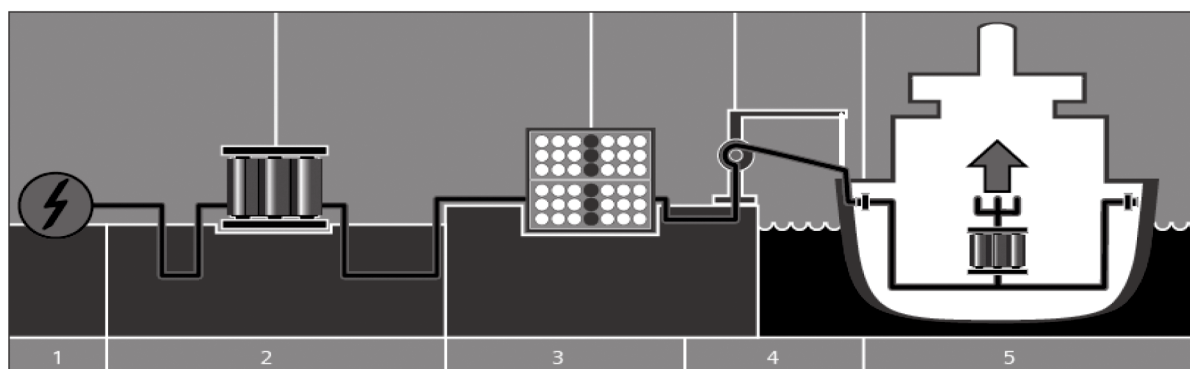
Peut-être conviendra-t-il d'explicitier le mode opératoire de cette voie ferrée qui relève, à la fois, de RFF et du GPMM.

Avec, en trame de fond, une Europe qui, depuis 2007, devient plus soucieuse de la qualité de l'air et demande des comptes aux États qui se retournent vers leurs collectivités.

■ Enfin, en marge de la présentation du GPMM, la discussion a porté sur la nécessité de réguler les trafics sous contrainte environnementale.

Autrement dit, faut-il abandonner la recherche –partisane– d'une activité maximale d'un pays, d'une région, d'un port ou de tout autre infrastructure locale, au profit d'une distribution supranationale des flux, respectueuse d'une pollution minimale?

Schéma de principe d'une connexion électrique des navires « Shore to Ship »



1. Connexion réseau local
2. Poste Portuaire
3. Ajustement en Fréquence et Tension, contrôle de Puissance
4. Liaison câble au Navire
5. Transfo alimentation réseau embarqué



Bibliographie

■ Les fichiers détaillés sur les flux de déplacements « domicile/travail » et « domicile/ étude » du recensement de la population 2006 sont en ligne et téléchargeables sur le site de l'Insee :

<http://www.recensement.insee.fr/accesDonneesTelechargeables.action>

Les mises à jour seront annuelles.

■ **Memento** : on a tous besoin de réactualiser dans notre mémoire les définitions de certains termes, victimes de l'érosion d'emplois inappropriés. Vous pouvez rafraîchir celle-ci en consultant la rubrique suivante sur le site du MEEDTM :

http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=508

■ Le CGDD publie un article sur les émissions de CO₂ par le transport routier de marchandises; à consulter sur le lien :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/lepointsur_25_cle02dc7d.pdf

■ L'AFT/IFTIM vient de publier dans le cadre de son Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) son **Tableau de bord régional de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport pour 2008** (66 p.).

CONTACT : Guy LOGOZ,
04 91 46 65 55 / 06 86 16 88 27
guylogoz@aft-iftim.com

■ De même, l'OPTL publie également son **Rapport national 2009** établi au sein de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (49 p.).

CONTACT :
cnpe-transport@club-internet.fr

■ L'APTH, PROMOTRANS et l'AFT/IFTIM ont publié leur offre de formation en transports de matières dangereuses pour 2010.

■ **État de l'Environnement industriel Provence-Alpes-Côte d'Azur**, édition 2008 DRIRE PACA (151 p.).



La FNTV a procédé à la rénovation de son site internet
www.fntv-paca.com



L'ORT a relooké son site internet
www.ort-paca.fr



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

16 rue Antoine-Zattara – 13332 MARSEILLE CEDEX 3

Tél. : 04 88 00 44 28 / 04 88 00 44 45 / 04 88 00 44 47

Site : www.ort-paca.fr

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

Conception et réalisation : Approche 04 91 15 72 72



Imprimé sur papier recyclé 100 %