

Le journal des transports

sommaire

→ RÉGLEMENTATION

- Réorganisation des transports exceptionnels en région PACA

2

→ ACTUALITÉS

- Ligne ferroviaire Avignon - Carpentras mars 2013 : des travaux sur les rails
- Aix-en-Provence - Londres en Eurostar : une expérimentation au printemps 2013
- WE-BIKE Pédalez pour recharger
- VFLI, 3^e entreprise ferroviaire française

3

5

6

7

→ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Les transports en PACA en 2012 : le verre à moitié plein?
- Journée d'échange du 14 mars 2013
Les systèmes locaux de transport innovants

8

13

→ ENTRETIENS

- Deux exemples de transports collectifs urbains maritimes

15

→ CARNET

16

Chers lecteurs,

Les transports ont fait largement l'affiche des quotidiens et de la presse spécialisée au cours de ce deuxième trimestre.

La Réforme Ferroviaire, la stratégie nationale de relance portuaire, l'écotaxe poids-lourds et l'opportunité du passage aux 44 tonnes pour les transports routiers de marchandises sont autant de grands dossiers qui demanderont encore un peu de temps pour mesurer leurs répercussions sur ce secteur en perpétuelle mutation.

Nous avons donc opté pour des thèmes de portée plus locale ou dont les manifestations sont plus certaines et visibles.

N'oubliez pas notre prochain rendez-vous, le jeudi 26 septembre :

Quelle politique pour les transports et la logistique en PACA ?

L'équipe de l'ORT





Réorganisation des transports exceptionnels en région PACA

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

La modernisation du fonctionnement des services de l'État a conduit à mettre en place une nouvelle organisation des transports exceptionnels en région PACA.



©Fotolia.com

Les services instructeurs seront regroupés en deux pôles interdépartementaux:

- l'un dans les Bouches-du-Rhône qui instruera les dossiers des trois départements du littoral: les Bouches-du-Rhône, le Var et les Alpes-Maritimes,
- le second dans le Vaucluse qui instruera les dossiers des trois départements suivants: les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes et le Vaucluse.

Le pôle transports exceptionnels des Bouches-du-Rhône est opérationnel depuis le mois de mars 2013. Les pétitionnaires du littoral peuvent saisir le service instructeur de la DDTM13.

Le pôle transports exceptionnels du Vaucluse sera opérationnel à partir du mois de septembre 2013. Les pétitionnaires de la zone pourront saisir le service instructeur de la DDT84. ●

Dans le cadre de ses rencontres thématiques du mardi, l'ORT Pays de Loire a organisé le 19 mars 2013 une réunion sur "Les transports exceptionnels: une nécessité sur mesure et sous contrainte". Vous pouvez accéder à ces présentations sur le site de l'ORT Pays de Loire : www.observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr

Ligne ferroviaire Avignon - Carpentras mars 2013 : des travaux sur les rails

par **Dominique Rovetta** SNCF Synergie/Projets Provence Alpes |

L'ouverture aux voyageurs de la ligne Avignon-Carpentras fait partie du projet global «Avignon TGV – Avignon Centre – Carpentras» inscrit au Contrat de Projets État-Région 2007-2013.



© RFF

Son objectif est de renforcer les services ferroviaires régionaux de voyageurs autour d'Avignon pour que le train offre une véritable alternative à la voiture. Il permettra, à partir de décembre 2014, une desserte TER entre Avignon TGV, Avignon Centre et Carpentras toutes les 30 minutes en heure de pointe, avec des temps de parcours attractifs et concurrentiels par rapport à la voiture

individuelle : 30 minutes entre Carpentras et Avignon Centre, 38 minutes entre Carpentras et Avignon TGV. Plus de 5000 voyageurs/jour sont attendus sur cet axe.

L'ouverture de la ligne s'accompagne de la création de pôles d'échanges à Carpentras, Monteux et Entraigues. Ces pôles d'échanges ont pour objectif de faciliter l'inter modalité entre les réseaux de

transports en communs routiers et ferroviaires présents sur l'axe. Les aménagements en mode doux, vélos, piétons sont présents aux cœurs de ces pôles. La voiture pour les habitants éloignés des modes de transports alternatifs n'est pas oubliée, des parkings pour les véhicules particuliers sont créés. Autour de ces pôles, les voiries et accès sont réaménagés.



A cette occasion, la Communauté de Communes du Comtat Venaissin restructure son réseau de transport public et crée plusieurs parkings relais en périphérie de la Ville de Carpentras. Le Conseil Général de Vaucluse, qui gère le réseau trans-Vaucluse et le Grand Avignon adaptent leurs dessertes routières de transport en commun, pour rechercher la meilleure inter modalité route-fer, notamment dans les futurs pôles d'échanges de Carpentras, Monteux et Entraigues.

Le montant global des travaux, ligne et pôles d'échanges s'élève à 100,96 M€, financé par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Général de Vaucluse, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, la Communauté de Communes des Pays de Rhône et Ouvèze, la Communauté de Communes Les Sorgues du Comtat, la Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin, la Commune de Carpentras, Réseau Ferré de France et SNCF/Gares Et Connexions.

En mars 2013, les pelleteuses et engins ont démarré leur œuvre, par la dépose des rails à Sorgues, Entraigues et Monteux, après la fermeture temporaire de la ligne.

Les pôles d'échanges, quant à eux, verront leurs travaux débuter à partir de l'été 2013.

La première pierre de la future liaison TER reliant le Comtat Venaissin à la cité des Papes a été posée le 17 juin 2013.

Les travaux de la liaison TER, entre Avignon-Centre et Avignon-TGV, qui complètent ce tracé sont bien avancés, puisque la mise en service de cette portion de ligne est prévue en décembre 2013.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les collectivités locales et territoriales de l'axe ont initié « un contrat d'Axe ». Cette démarche innovante autour de la nouvelle ligne, consiste à capitaliser sur la desserte ferroviaire par une stratégie d'aménagement durable du territoire. Ce contrat accompagne l'intégration des pôles d'échanges dans les communes, favorise les aménagements des quartiers de gares et des sites stratégiques et aide à réorganiser les déplacements à l'échelle intercommunale. ●

L'ouverture de la ligne s'accompagne de la création de pôles d'échanges à Carpentras, Monteux et Entraigues.

CALENDRIER DES TRAVAUX

Mars 2013

Fermeture de la ligne aux circulations

Mars 2013 - octobre 2013

Rénovation des ponts, aménagement ou fermeture des passages à niveau de la ligne et création des rétablissements routiers

Mai 2013 - mars 2014

Modernisation de la voie et création des quais

Automne 2013 - automne 2014

Rénovation de la gare de Sorgues et travaux d'aménagement des pôles d'échanges d'Entraigues, Monteux et Carpentras.

Travaux de signalisation de la ligne et essais

Décembre 2014

Mise en service



Aix-en-Provence - Londres en Eurostar

Une expérimentation au printemps 2013

par **Dominique Rovetta** SNCF Synergie/Projets Provence Alpes |



Eurostar, le train à grande vitesse qui relie l'Europe continentale au Royaume-Uni, lance du 4 mai au 29 juin 2013 un nouveau service en test entre Londres, Lyon-Part Dieu, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV.

Ce nouveau service sera hebdomadaire, les samedis, et direct entre Londres et les gares françaises avec un arrêt à Lille pour les

contrôles nécessaires sur la liaison entre le continent et le Royaume-Uni.

Le temps de parcours est de 6h 17 entre Londres et Aix-en-Provence et 7h 42 dans l'autre sens. Il est destiné non seulement à une clientèle britannique amoureuse de nos régions françaises mais aussi aux Français souhaitant découvrir ou redécouvrir la capitale britannique.

Dès 2002, Eurostar lançait un service direct d'été entre Londres et Avignon. Compte tenu du très grand succès rencontré et en vue d'affiner une offre éventuelle pour 2015, Eurostar souhaite tester aujourd'hui un service

étendu avec de nouvelles gares et sur la période de printemps – mai et juin.

Leader des liaisons transmanche en Europe, Eurostar n'a eu de cesse, depuis le lancement de ses services en 1994, de rapprocher le continent du Royaume-Uni, de faciliter les relations et les voyages de centre-ville à centre-ville et d'innover en ce sens. ●



WE-BIKE Pédalez pour recharger

par **Dominique Rovetta** SNCF Synergie/Projets Provence Alpes

Le We-Bike est entré dans les gares d'Avignon TGV et Marseille Saint-Charles en avril 2013.



© SNCF G&C

En libre-service dans la gare, il est la combinaison d'un bureau et d'un vélo d'appartement et se présente comme une table de bureau équipée de sièges et de pédales.

Il permet à son utilisateur de créer sa propre énergie pour recharger son téléphone portable, ordinateur ou tablette, tout en se divertissant avant de prendre son train.

Une personne peut générer jusqu'à 30 watts d'électricité en pédalant normalement.

Le voyageur qui utilise le We-bike peut observer sur un anneau de LEDS le niveau d'énergie qu'il produit, tandis qu'un autre s'allume lorsqu'il est possible de charger un appareil électronique. À noter que le temps de chargement d'un appareil est le même que le temps requis lorsque l'on procède à un chargement avec une prise classique de 220 volts. ●



VFLI, 3^e entreprise ferroviaire française

Par **Isabelle Barrie**, VFLI |

Spécialisée dans le transport de marchandises et la logistique ferroviaire, VFLI filiale à 100 % de SNCF-GEODIS, est la troisième entreprise ferroviaire sur le Réseau Ferré National (RFN). Elle a réalisé près de 120 M€ de chiffre d'affaires en 2012 et emploie plus de 900 salariés.

L'activité de VFLI s'articule autour de 4 marchés principaux

L'exploitation d'Installations Terminales Embranchées (ITE) :

Activité historique de la société, VFLI réalise tous types d'opérations de logistique ferroviaire au sein d'usines réparties sur le territoire national : manœuvres, chargement, déchargement, formation et préparation de trains...

Les « trafics en ligne » :

Sur un marché désormais ouvert à la concurrence, VFLI transporte des marchandises sur le RFN dans le cadre de trafics réguliers ou pour des opérations *spot* (campagne céréalière, approvisionnement de base travaux...). Activité motrice du développement de l'entreprise, ce marché représente plus de 60 % du chiffre d'affaires de VFLI en 2012.

L'activité Chantiers-Travaux :

VFLI met à disposition d'entreprises de travaux publics des conducteurs et des locomotives utilisés pour l'entretien et la rénovation du Réseau Ferré National.

Les opérations de proximité :

Elles recouvrent la gestion et la maintenance de l'infrastructure (gestion des postes d'aiguillage, entretien des voies et de la signalisation), ainsi que de la traction locale sur des courtes distances, sur le RFN ou sur zone portuaire.

L'atout de VFLI : un haut niveau de qualité de service

Le modèle VFLI repose sur l'affectation des moyens à un contrat. Pour chaque client, VFLI met en place un responsable de contrat, des opérateurs et des machines. Ce modèle, extrêmement robuste et très réactif, garantit un haut niveau de qualité, supérieur à 95 % sur l'ensemble de ses marchés.

VFLI possède ses propres moyens et propose à ses clients une solution intégrée :

- Des opérateurs ferroviaires recrutés et formés par VFLI.
- Un centre de formation intégré, agréé par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).
- Un parc de locomotives électriques et thermiques.
- Un service de maintenance des matériels (locomotives et wagons).

VFLI en PACA : de nombreux clients, dans des secteurs très variés

Marseille Provence Métropole (MPM) : Traction des déchets ménagers depuis les centres de transfert de Saint-Louis et du Prado, vers le site de traitement de Fos.

À compter de l'été 2013, ce trafic sera assuré en groupement avec RDT13.

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) : Le groupement VFLI¹-RDT13-ETF-Systra est responsable de la gestion, la maintenance et l'ingénierie des infrastructures ferroviaires du GPMM. VFLI assure en particulier la gestion des circulations de l'ensemble des entreprises ferroviaires opérant sur le port (fonctions d'agent circulation sur le port ouest dans les postes d'aiguillage du Môle minéralier, de Fos Graveleau ainsi que la gestion des manœuvres sur le port Est).

SEPT - Fos-sur-Mer : VFLI réalise les dessertes terminales de CEREVIA sur le site des TELLINES à Fos-sur-Mer, pour le compte de la Société d'Exploitation Port Tellines (SEPT).

Transports Combinés : VFLI effectue régulièrement des liaisons de transport combiné à destination ou en provenance de la région PACA :



Greenmodal (Lyon-Marseille), T3M (Bonneuil-Avignon), Districhrono (Compiègne-Avignon), Novatrans (Dourges-Avignon-Miramas) et BD Rail-Service (Miramas-Vintimille, avec reprise du convoi à la frontière par une entreprise italienne).

Naphtachimie - Lavera : VFLI assure la logistique ferroviaire, l'empotage et le dépotage sur le site.

Fibre Excellence - Tarascon : VFLI gère le faisceau d'échange, charge et décharge les camions et les containers. VFLI assure aussi l'acheminement de trains de bois entre Tartas (40) et Tarascon (13).

OMYA - Orgon : VFLI opère des trains de carbonate entre l'usine d'Orgon (13) à destination de la papeterie de Condat (19) et de l'usine Smurfit Kappa de Biganos (33).

Début 2013, VFLI a accompagné **MECCOLI, entreprise de travaux ferroviaires**, dans la remise à neuf de l'ensemble des constituants de la voie entre Lavalduc (13) et Martigues (13). VFLI était en charge de la manœuvre des rames, la traction des trains de terre, de ballast, de dégarissage, et enfin de coupe. ●

1. Mandataire du groupement



Les transports en PACA en 2012 : Le verre à moitié plein ?

par **Jean-Marc Ambielle**, statisticien Insee, ORT/DREAL-PACA

En 2012, le ralentissement de l'économie affecte les transports régionaux de marchandises, dont tous les modes reculent, hors l'aérien. Les transports de voyageurs sont épargnés et évoluent de façon dynamique. L'emploi reste stable avec des tensions croissantes sur le marché du travail.

En 2012, dans un climat d'affaires dégradé, 1 106 entreprises de transport et entreposage sont créées en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit une trentaine de plus que les deux années précédentes; quelque 36% d'entre elles adoptent le régime d'auto-entrepreneur, une proportion moindre que l'année précédente (39%).

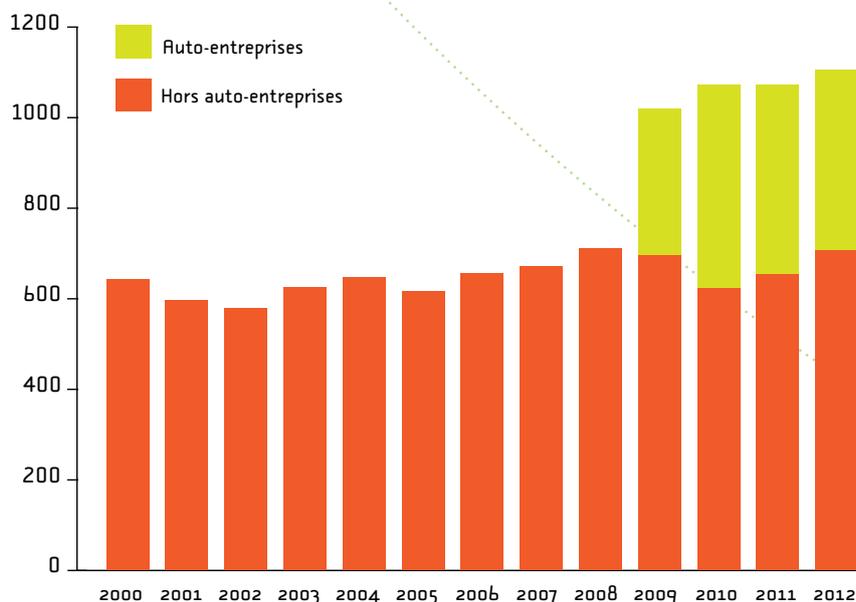
Le taux d'évolution des créations (+3%) est voisin du taux national (+3,3%). En PACA, il présente, par branche, des variations de forte ampleur, soit positives comme dans les services auxiliaires (+34%) et les transports routiers de voyageurs (+11%), soit négatives comme pour l'organisation de transport de fret (-9%) ou même le transport routier de marchandises (-4%).

Le nombre de défaillances¹ d'entreprises de transports (170 unités) est en retrait de 2,9% par rapport à 2011. Malgré un quatrième trimestre dégradé, c'est l'un des plus faibles niveaux de défaillances des dix dernières années. Il résulte de la meilleure pérennité des entreprises de transport routier de marchandises et survient à rebours de la détérioration nationale (+11%).

Le marché des véhicules neufs se détériore pour la troisième année consécutive (-14%) avec un nombre d'immatriculations toujours très bas. Le recul est plus sensible pour les véhicules particuliers (-14% en un an) et les véhicules industriels à moteur² (-13%) que pour les utilitaires légers³ (-9%). En revanche,

Créations d'entreprises en région PACA

Source : Insee, Répertoire Entreprises et Établissements (unité : effectifs)

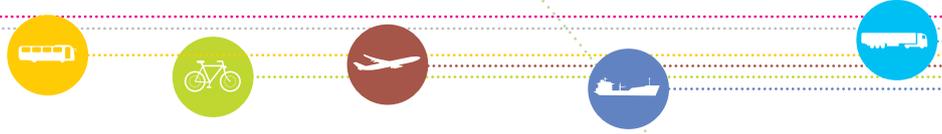


la vive hausse des immatriculations de véhicules de transport en commun (+18%) comble, en partie, l'effondrement de 2010.

Emploi : un marché plus difficile

Au troisième trimestre de 2012, le dernier connu,

l'emploi salarié du secteur des transports baisse sensiblement par rapport au trimestre précédent (-0,3%). Néanmoins, en glissement annuel, les effectifs salariés restent quasiment stables (+0,1%, en un an), sauf pour les intérimaires dont le nombre diminue.



Sur le marché du travail, en 2012, la baisse des offres d'emploi collectées par Pôle Emploi (-8 %) et la hausse des demandeurs d'emploi⁴ inscrits à Pôle Emploi (+7 %) traduisent la détérioration de la conjoncture.

La réduction des offres d'emploi est particulièrement importante au deuxième semestre de 2012 (-22 % par rapport au premier semestre). Toutes les grandes branches des transports sont concernées, au premier chef, les transports routiers de marchandises (-23 %, en un an) et les services auxiliaires et d'entrepôt (-16 %). Les transports terrestres de voyageurs se singularisent par la faiblesse relative du décrochage (-4 % par rapport à 2011).

Parallèlement, les demandes d'emploi sont en vive hausse dans les transports terrestres (+13 %), en légère croissance dans l'aérien (3,3 %) et stables pour les services auxiliaires.

Transport maritime: Le trafic en manque d'hydrocarbures

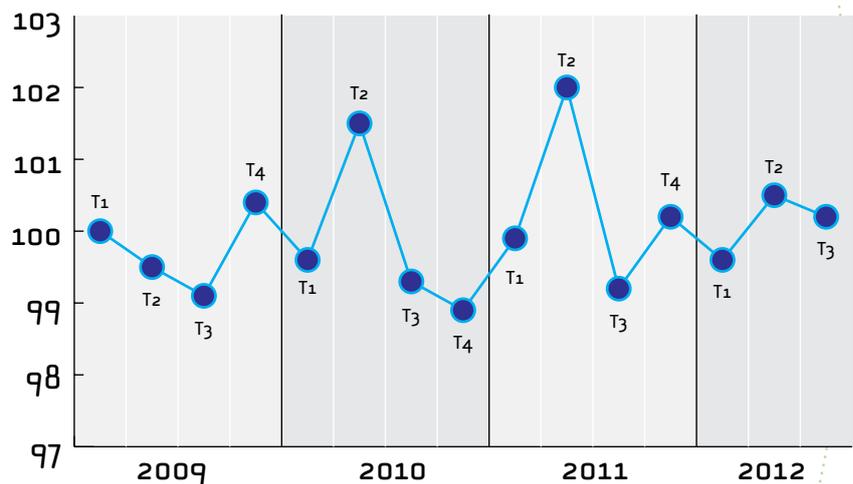
Les 85,6 millions de tonnes de marchandises traitées dans le port de Marseille marquent un retrait d'activité de 2,8 % par rapport à l'année 2011. La seule baisse des volumes d'hydrocarbures (-11,5), consécutive à l'arrêt de plusieurs raffineries et au repli des importations de gaz naturel liquéfié (-20 %), explique ce recul que, ni l'accroissement des échanges de pétrole raffiné (+4 %), ni la hausse (+10 %) des vrac chimiques et alimentaires ne compensent.

En revanche, les volumes de vrac solides et de marchandises diverses progressent. Les premiers gagnent 25 %, à cause du fort développement des importations de matières premières, lié à la croissance de l'activité sidérurgique (houille et minerai de fer) et au redressement d'ArcelorMittal. Cet essor se fait en dépit de la diminution des volumes de céréales (-11 %) que la bonne campagne de 2011 ne laissait présager.

Évolution trimestrielle des salaires des transports

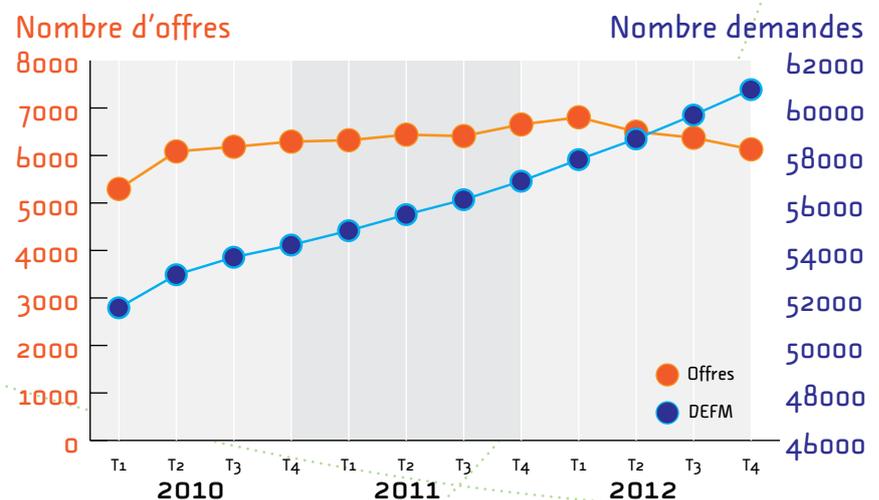
(base 100, 1^{er} trimestre 2009)

Source: Insee, Epure



Offres et demandes d'emploi enregistrées en fin de trimestre dans les transports (en moyenne annuelle)

Source: D'après STMT Pôle Emploi / DIRECCTE - SESE





Le trafic des marchandises diverses (+11 %) s'appuie sur le développement du marché des conteneurs qui dépasse le million d'EVP, à la suite de l'ouverture de Fos 2XL. Cet essor se partage, inégalement, entre le bassin de Fos (+16 %) et le bassin Est (+1 %). Par contre, les trafics rouliers diminuent (-1 %), notamment avec le Maghreb.

À cause des pertes de frets routier et cargo, le trafic du port de Toulon diminue de 1,5 %. Compte tenu de la baisse des volumes au port de Nice, le transport maritime régional de marchandises s'érode de 2,8 %, en un an.

Maritime: déferlante de croisiéristes

En 2012, le nombre de voyageurs dans les trois principaux ports régionaux (5,2 millions de passagers) est supérieur à celui de l'année écoulée (+2,5 %), en raison de la hausse de trafic du port de Marseille (+4 %).

Celui-ci accueille 2,4 millions de voyageurs dont 1,5 million sont réguliers. Parmi ceux-ci, plus d'un million relie la Corse (+2,7 %, en un an) et le reste se partage entre la Tunisie (+10 %) et l'Algérie (-11 %). Sur cette dernière destination, les passagers sont moins nombreux à prendre le bateau que l'avion (590 000 personnes).

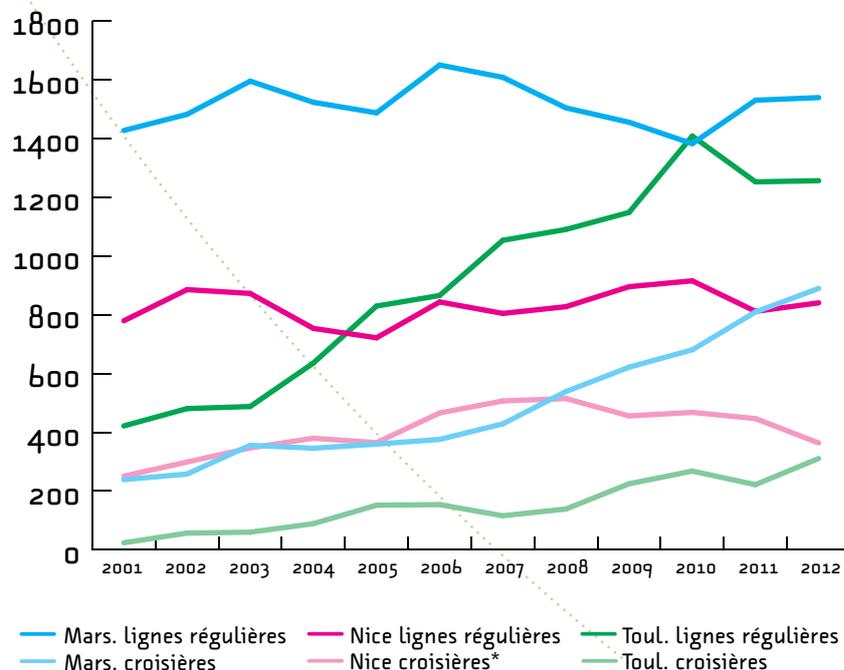
De leur côté, les croisières attirent à Marseille toujours plus de voyageurs (+10 %, en un an). L'année se clôture avec 890 000 passagers, dont 35 % en tête de ligne.

Le port de Toulon accueille 311 000 voyageurs, soit une progression de 40 % en un an. Le transport régulier de passagers y reste à peu près stable (+0,3 %), à l'image de l'évolution des dessertes avec la Corse (1 250 000 personnes). L'amélioration de l'offre permet d'accroître la fréquentation de la ligne tunisienne (+6,3 %).

Au port de Nice, le nombre de voyageurs baisse de 4,3 % en un an: en cause, le repli du nombre de croisiéristes (-19 %), lié aux restrictions d'accès aux quais des gros navires. Toutefois, les liaisons régulières avec la Corse (+3,5 %) renouent avec la croissance perdue en 2011.

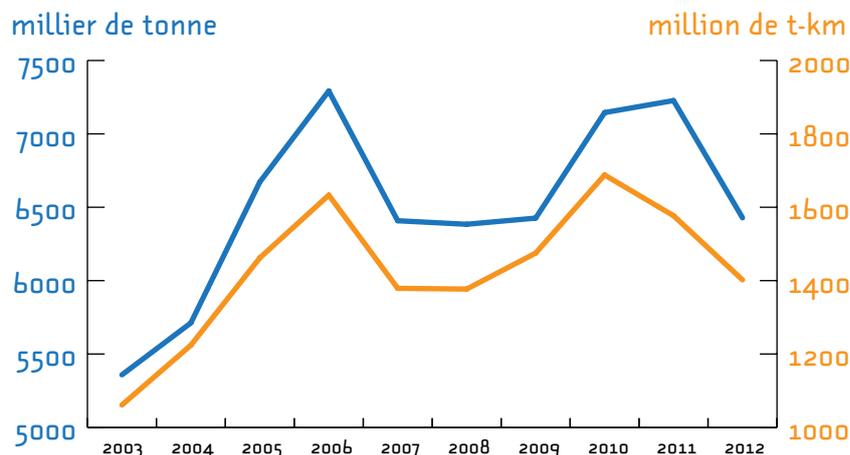
Ports: trafics de passagers réguliers et de croisiéristes (milliers de passagers)

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



Trafic du Bassin Rhône-Saône (2003 - 2012)

Source: VNF





© ORT-PACA



Trafic de marchandises des ports de Marseille, Nice et Toulon en 2011

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

Unité: millions de tonnes	2010	2011	2012	Évolution 2012/2011	Évolution annuelle moyenne 2012/2007
Grand Port Maritime de Marseille	86	88,1	85,6	-2,8 %	-2,3 %
Marchandises diverses	15,8	15,6	17,2	10,6 %	-0,2 %
dont conteneurs	9,3	9,3	10,46	12,4 %	0,8 %
Vrac solide	11,8	9,8	12,3	24,8 %	-1,3 %
Vrac liquide	58,4	62,7	56,1	-10,4 %	-3,2 %
dont hydrocarbures	55,2	59,4	52,6	-11,5 %	-3,4 %
Nice	0,3	0,2	0,2	-31,0 %	-10,8 %
Toulon	1,5	1,3	1,3	-1,5 %	0,2 %
Total des trois ports	87,8	89,6	87,1	-2,8 %	-2,4 %

Fluvial: Le reflux

Peut-être plus que tout autre mode, le fluvial est réactif à la conjoncture. En 2002, la circulation de marchandises sur le bassin Rhône-Saône diminue de 11 % par rapport à l'année précédente, en tonne et en tonne-kilomètre, en raison de la chute conjointe du trafic fluvial (-8 %) et fluvio-maritime (-28 %).

Dans la région, le transport fluvial baisse de 7 %, en volume. L'activité recule de 17 % au port d'Arles, à cause du tassement des marchandises déchargées et s'accroît de 21 % au port du Pontet.

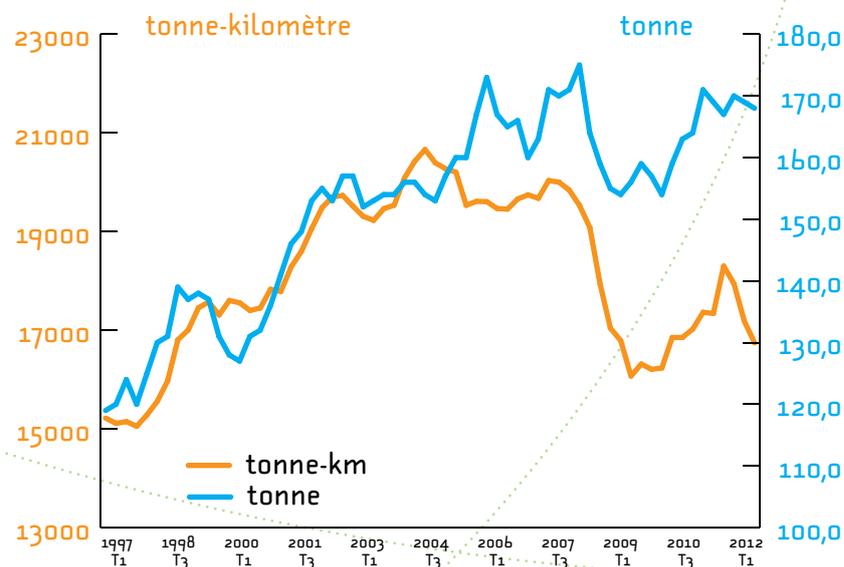
Le transport routier en perte de distance

La stagnation de la production nationale et la baisse de la consommation des ménages affectent directement le transport national de marchandises. Au premier trimestre de 2012, le transport routier généré par la région PACA (hors transport international) est l'un des plus élevés des quinze dernières années. Mais, ce résultat se déprécie sensiblement les trimestres suivants et, sur l'ensemble de l'année, le nombre de tonnes-kilomètres baisse de 3,4 % par rapport à 2011, sous l'effet de la contraction des flux entrant et sortant de la région (-4,5 %, en t-km) et de l'érosion des flux internes à PACA (-0,5 %). La baisse d'activité des transports est entraînée par l'effritement des marchés nationaux distants. En effet, avec 303 km, la distance moyenne du transport interrégional, en baisse de 5,7 % par rapport à 2011, est la plus faible des quinze dernières années. L'autre facteur d'érosion d'activité est la réduction des volumes internes à PACA (-1 %), imputable au mauvais résultat du quatrième trimestre de 2012 (-24 % en un trimestre).

Le compte d'autrui dont les résultats diminuent de 3,6 %, en t-km, par rapport à l'année précédente, est également affecté par la baisse. Hormis le premier trimestre 2012, exceptionnellement élevé, les trois suivants sont relativement faibles, malgré l'accroissement des volumes transportés

Transport routier de marchandises, hors transit, généré par la région PACA (en glissement annuel)

Source: MEEDDM, SOeS, enquête TRM





Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2012

Source: DSAC, CCI Marseille-Provence, CCI Nice-Côte d'Azur

Unité: effectifs en millier	2011	2012	Évolution 2012/2011	Évolution annuelle moyenne 2012/2007
Total aéroports Provence-Alpes-Côte d'Azur	18 428	20 115	9,2%	2,1%
dont:				
NICE-CÔTE D'AZUR	10 422	11 190	7,4%	1,5%
dont low-cost	3 427	3 835	11,9 %	3,1 %
Passagers locaux	10 407	11 179	7,4 %	1,5 %
Internationaux	6 226	6 772	8,8 %	2,4 %
Nationaux	4 181	4 408	5,4 %	0,2 %
dont Nice-Paris	3 031	2 980	-1,7 %	-1,4 %
Transit	15	11	-29,1 %	-9,7 %
MARSEILLE-PROVENCE	7 363	8 295	12,7%	3,6%
dont low-cost	1 393	1 824	31,0%	11,6%
Passagers locaux	7 224	8 174	13,2 %	3,7 %
Internationaux	3 858	4 446	15,2 %	4,4 %
Nationaux	3 365	3 728	10,8 %	2,6 %
dont Marseille-Paris	1 667	1 632	-2,1 %	-2,3 %
Transit	139	122	-12,7 %	-5,2 %
TOULON-HYÈRES	578	579	0,2%	-2,2%
dont low-cost	135	140	3,7%	-5,1%
AVIGNON-CAUMONT	28	27	-2,4%	-23,4%
dont low-cost	19	19	-0,8%	-5,4%

(+2,8%), notamment ceux entrant et sortant du périmètre régional (+3,2%). Cette récession marque le retournement de la lente sortie de crise des transports routiers, entamée le dernier trimestre 2009.

Trafic aérien: croissance à tire-d'aile

En 2012, les aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur accueillent un peu plus de 20 millions de passagers, soit 1,7 million de plus qu'en 2011 (+9,2%). Les deux aéroports de Nice (+7,4%) et Marseille (+12,7%) réalisent, chacun, de nouveaux records de fréquentation, avec respectivement plus de 11 et 8 millions de passagers. À Nice, le trafic domestique (4,4 millions) bénéficie de la forte hausse de fréquentation des lignes de province (+24%), grâce à l'amélioration de l'offre, parfois liée à l'arrivée de nouvelles compagnies, et l'ouverture de nouvelles bases (Air France, easyJet). Il en est ainsi des dessertes reliant Lille (+63%), Nantes (+74%), Toulouse (+50%) et Bordeaux (+56%). L'amélioration du transport international (+9% par rapport à 2011) profite de la concurrence: +49% de voyageurs sur la liaison Londres-Gatwick, +27% vers Genève,

plus du doublement de passagers sur Barcelone et +19% sur Madrid. Hors Europe, les relations s'améliorent avec Dubai (+14%), Moscou (+17%) et Tunis (+24%).

Le trafic entre Paris et les aéroports de Marseille et Nice diminue (-2% environ, en un an).

Marseille améliore ses correspondances vers la province (+23%) et à l'international (+16%). Les fortes progressions avec la province concernent Nantes (+23%), Lille (+38%) et Bordeaux (+47%). À l'international, les meilleurs taux de croissance intéressent Rome (plus du doublement), Istanbul (77%) et le Nord du Maghreb (entre +20% à +40%, selon les destinations). L'aéroport de Marseille-Provence (+31%), plus que celui de Nice (+12%), bénéficie du très fort développement des vols à bas coût. Il profite aussi de l'ouverture par Air France et Ryanair de bases de province qui stimulent les performances de, respectivement, quelque 600 000 et 400 000 passagers supplémentaires.

Malgré l'environnement peu propice aux échanges, le transport aérien régional de fret s'accroît de 0,9% par rapport à 2011 (68 000 tonnes).

Stable à Marseille, l'activité cargo s'accroît de 4,1% à Nice en raison du renforcement des capacités. Cette progression contraste avec le recul significatif de nombre de plates-formes européennes dont les deux premières, Paris et Francfort (-6%). ●

Rédaction terminée le 22 avril 2013.
Bilan rédigé par l'Observatoire Régional des Transports, d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'Aviation Civile du Sud-Est), du Commissariat Général au Développement Durable (Service de l'observation et des statistiques), du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de la DREAL-PACA et DIRECCTE PACA et du MEEDDM-SOeS.

1. Source: Banque de France.
2. Camions et véhicules automoteurs spécialisés supérieurs à 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers.
3. Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés inférieurs ou égaux à 3,5 t de PTAC.
4. De catégorie A, B, C; le secteur d'activité de classement est celui dans lequel le demandeur d'emploi a exercé avant son inscription à Pôle Emploi.



Journée d'échange du 14 mars 2013

Les systèmes locaux de transport innovants

par **Michel Martin** Adjoint au chef de l'Unité Animation et politiques des Transports et des Déplacements/STI DREAL PACA

Après les discours d'accueil de **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT, et de **Nicolas Fontaine**, nouveau Chef du Service Transport et Infrastructures de la DREAL, la journée commence avec un exposé sur *Proxipousse*, un service de *pousse-pousse* qui fonctionne à Marseille depuis 2009. **Jacques Bernard** présente l'évolution, les projets et aussi les difficultés rencontrées par cette coopérative dont les objectifs sont de proposer un mode de transport non polluant alternatif ou complémentaire des autres modes mais aussi de créer du lien entre les habitants et leurs différents lieux de vie. Dans une approche fidèle aux principes de l'économie sociale et solidaire, trois types de services sont proposés : déplacements de personnes, transport de marchandises et communication. Le service de transport à la demande est réservé aux adhérents mais *Proxipousse* propose également des ballades découverte et participe à des événements (transport d'invités, navettes). Un des objectifs de l'entreprise est aujourd'hui de développer des services de transport pour les personnes à mobilité réduite pour qui l'accès aux transports collectifs n'est pas toujours possible. La présentation suivante, avec **Yvan Roche** (*Autopartage Provence*), a pour thème l'autopartage. *France Autopartage* est un réseau coopératif d'entreprises locales d'autopartage présentes dans les principales agglomérations françaises. Le principe est de permettre l'accès en libre-service à des voitures et de se substituer à la propriété d'une première ou deuxième voiture pour des trajets occasionnels. Ce système permet de réduire la place de la voiture en ville (une voiture partagée remplace 7 à 8 voitures en propriété) et incite à la réduction de la mobilité motorisée et à un usage accru des transports collectifs (autopartage comme solution pour des déplacements impossibles à effectuer en transports collectifs). *France Autopartage* accompagne à la fois des porteurs de projets ainsi que les collectivités (on estime que l'autopartage trouve sa pertinence dans des agglomérations comptant au moins 100000 habitants).

Une expérience menée à Marseille est ensuite présentée. Il s'agit de proposer sur une station d'autopartage du centre-ville, sept voitures électriques pour de très courtes durées (facturation au quart d'heure). Cette expérience a été menée par *Autopartage Provence*, entreprise présente à Marseille depuis 11 ans et qui dispose de 65 véhicules disponibles sur 25 points de stationnement. L'expérience voitures électriques rencontre de nombreuses difficultés (problèmes d'implantation de bornes de recharge, réticence de la clientèle, emplacements réservés dans les parkings publics), mais *Autopartage Provence* garde l'objectif de ne plus mettre en service que des voitures *propres* (électriques ou hybrides).

Le funiculaire de Grasse, présenté par **Oona Rouane**, Directrice de Sillages¹ et **M. Daumas** (Egis Rail), fait partie des projets retenus dans le cadre du premier appel à projets TCSP. Fermée dans les années 80, la ligne ferroviaire Cannes-Grasse a été remise en service en 2005 mais les liaisons entre le site de la gare de Grasse – appelé à devenir un véritable pôle intermodal – et le centre-ville sont malaisées, avec des temps de parcours excessifs. Suite à la concertation menée en 2008, la solution funiculaire est choisie ainsi que le tracé de la ligne. Ce système permet un temps de parcours de 4 à 5 minutes avec un débit horaire de 600 à 900 voyageurs par sens. La ligne comportera une station haute, une station basse et une station intermédiaire. Le projet, d'un coût évalué à 53 M€, devrait être mis en service fin 2015.

C'est ensuite **Baudoin Guyon**, du Conseil Général du Var, qui présente la démarche *vélo collège* initiée sur 12 collèges pilotes répartis dans le département. L'état des lieux montre que les parcs à vélos présents dans presque tous les collèges étudiés sont nettement sous utilisés et qu'il y a très peu d'aménagements cyclables pour accéder aux collèges. Au final, les *clés pour l'écomobilité scolaire* ne relèvent pas seulement d'aménagements de voirie – même s'il semble souhaitable d'aménager

des itinéraires de rabattement vers les collèges, et pas seulement aux abords des établissements. Un élément important à prendre en compte est a priori défavorable vis-à-vis du vélo de la part des parents, qui restent les prescripteurs du choix du mode de déplacement de leurs enfants. Par ailleurs le potentiel d'usage du vélo est différent selon les collèges, en fonction des caractéristiques des voies d'accès mais également de la longueur du trajet qu'ont à effectuer les collégiens (habitat plus ou moins dispersé).

La journée se termine avec la présentation par **Marco Di Benedetto** (Horizon Conseil) du plan de déplacement du collège Aragon à Roquevaire, porté par la communauté du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, la commune de Roquevaire et le Département.

En concertation permanente avec les élèves et les enseignants, un bilan de l'accessibilité au collège et des habitudes de déplacement des élèves² et des personnels du collège a été réalisé. Il en ressort que plus de la moitié des élèves utilisent le bus, la voiture étant le deuxième moyen de transport utilisé (mais le premier pour les enseignants). Pour les seuls élèves qui résident dans la partie agglomérée proche du collège, 2/3 viennent à pied. En revanche, si 80 % des élèves possèdent un vélo, moins de 1 % l'utilisent pour venir au collège.

La démarche a abouti à la rédaction de 10 fiches d'actions visant notamment à aménager les cheminements (sécurisation des cheminements piétons, réalisation d'une voie verte vélos-piétons), mieux organiser le stationnement et les arrêts de bus à proximité du collège, communiquer sur l'offre de transport, etc. ●

L'ensemble des présentations, à l'exception de celle sur le funiculaire de Grasse, sont disponibles sur le site de l'ORT www.ort-paca.fr Page d'accueil - Rubrique Études et colloques.

1. Syndicat mixte des transports de Grasse et des communes voisines.
2. L'ensemble des élèves ont été enquêtés, avec un taux de retour de 89 %.



Deux exemples de transports collectifs urbains maritimes

Les "bateaux bus" de l'agglomération toulonnaise

Entretien avec **Yannick Chenevard** - Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée, Conseiller Régional et Adjoint au Maire de Toulon

Un contexte très favorable

Le **réseau Mistral**, réseau de transports collectifs urbains de Toulon Provence Méditerranée, a la particularité de comporter, en plus de 61 lignes terrestres assurées par des bus, 10 lignes maritimes dont 3 lignes régulières transrade et 7 lignes régulières pour la desserte des Îles d'Or (Porquerolles, Port-Cros et Île du Levant). Les lignes maritimes sont totalement intégrées au réseau et les 58 marins font partie intégrante du personnel de l'entreprise. La première expérimentation de lignes maritimes dans la rade de Toulon a lieu en 1983, dans l'esprit de navettes réservées au personnel de la marine nationale. Rapidement la fréquentation de ces nouveaux services dépasse les prévisions et, à partir de 2011, ils sont officiellement considérés comme un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) à part entière; aujourd'hui les navettes transrade sont utilisées comme des bus.

Le contexte toulonnais est évidemment très favorable à des services de transports collectifs par mer: la rade constitue un plan d'eau protégé des vagues et abrité du vent, les lignes maritimes assurent un meilleur temps de parcours que les trajets terrestres, surtout aux heures de pointe puisqu'elles ne connaissent pas les encombrements.

Par ailleurs, le recours à la voie maritime pour les transports urbains s'inscrit parfaitement dans la volonté de l'agglomération toulonnaise de renforcer sa vocation maritime, comme le manifeste la création du pôle de compétitivité **Pôle Mer PACA**.

Offrir une qualité de service équivalente sur tout le réseau urbain

Les services maritimes sont assurés par 21 navires, 10 pour les lignes transrade et 11 pour la desserte

des Îles d'Or. L'achat de ces *bateaux bus* représente un investissement sensiblement plus important que pour les matériels de transport terrestre. En revanche les coûts de fonctionnement sont tout à fait acceptables: grâce à leur bon taux de remplissage, les navettes maritimes ont un coût au voyageur-km inférieur à celui de bien des lignes de bus.

Tout a été fait pour que la qualité de service offerte sur les *bateaux bus* soit équivalente à celle du réseau terrestre. La fréquence est de 20 minutes aux heures de pointe, la tarification est identique (tickets et abonnements), les bateaux et les quais sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et les usagers bénéficient d'une information en temps réel sur les services maritimes.

Des parcs relais sont disponibles à proximité des stations ou des lignes de bus en correspondance.

Les usagers sont au rendez-vous

Les passagers, au nombre de 1,7 million, utilisent chaque année les navettes transrade et représentent 6,3 % de la fréquentation du réseau; ils se répartissent de la façon suivante:

- 580 000 sur la ligne Toulon - La Seyne-sur-Mer (4,7 km, 20 minutes de traversée);
- 620 000 sur Toulon - Tamaris - Les Sablettes (5,9 km, 20 à 25 minutes de traversée);
- 500 000 sur Toulon - Saint-Mandrier, dont 30 % en lien avec la Marine Nationale.

Sur l'ensemble de ces trois lignes, la fréquentation a augmenté de 18 % sur les deux dernières années.

Quant aux navettes de desserte des Îles d'Or, 90 % des 850 000 passagers qui les empruntent se rendent à Porquerolles.

L'ensemble du réseau de transport urbain accueille 29 millions de voyageurs par an, ce qui traduit une augmentation de 60 % sur les dix dernières années. La clientèle est largement composée de jeunes puisque 51 % des voyageurs ont moins de 25 ans.

Les *bateaux bus*, qui accueillent près de 10 % des usagers du réseau Mistral, répondent à la fois à des besoins de déplacements quotidiens pour les habitants de l'agglomération et à une forte demande touristique, en particulier sur les services vers les îles.

Globalement, la fréquentation enregistrée en saison estivale est environ le double de celle des mois d'hiver. Durant les périodes de pointe, la flottille est employée au maximum de ses capacités, les périodes creuses étant mises à profit pour assurer les réparations et le gros entretien.

Des services appelés à se développer

Après la mise en place de la nouvelle gare maritime de Toulon en juin 2013, d'une capacité de 300 personnes et qui pourra accueillir 6 navettes, plusieurs projets sont en cours ou envisagés.

Côté matériel, deux navettes hybrides ont été commandées, qui permettront une utilisation en mode électrique pendant les manœuvres.

Quant aux dessertes, plusieurs nouvelles lignes sont à l'étude, et notamment, dans le cadre du pôle de compétitivité, une liaison entre La Seyne et Saint-Mandrier qui devrait transporter à la fois des voyageurs et des marchandises.

Pour en savoir plus:
www.reseaumistral.com
www.tpm-agгло.fr



réseau Mistral



La France possède un des plus longs linéaires de côtes en Europe : le potentiel de la voie d'eau pour le développement de services de transports collectifs urbains est donc important et a été mis à profit par plusieurs agglomérations (La Rochelle, Lorient, etc.). Dans notre région, le précurseur a été Toulon, dès les années 80, suivi plus récemment par Marseille.*

*On dénombre aussi, plus récemment, plusieurs services de navettes fluviales comme par exemple à Paris, Bordeaux, Lyon ou Calais.

Les navettes maritimes à Marseille

Entretien avec **Laurence Hemerit** - Directrice de la Mobilité de La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole



© Magali Sanchez / RTM

La concrétisation d'une idée déjà ancienne

L'idée de mettre en place des liaisons maritimes dans la rade de Marseille était régulièrement évoquée depuis plusieurs années sans trouver de réalisation concrète, jusqu'à ce que MPM s'en empare et décide de rechercher quelle forme pourrait prendre ce nouveau service de transports collectifs urbains.

Dans un premier temps, l'étude des conditions de navigation a conduit à éliminer un certain nombre de liaisons potentielles : temps de trajet trop longs, infrastructures portuaires insuffisantes (les ports desservis doivent pouvoir accueillir des navires de 18 m de long), quais mal situés, mauvaise desserte en transport en commun. De plus il était nécessaire que les liaisons envisagées offrent une alternative terrestre afin que, en cas d'interruption du service, les usagers aient la possibilité d'effectuer le trajet de retour en bus.

Les études ont conduit à abandonner l'idée de liaisons vers Cassis et La Ciotat (temps de trajet trop long) ou de desserte des ports de la Côte Bleue (installations portuaires inadaptées). Au final, deux liaisons ont été retenues, l'une entre le Vieux-Port et la Pointe Rouge, l'autre entre le Vieux-Port et l'Estaque. Les études socio-économiques de ces deux projets de liaison ont ensuite montré un potentiel de clientèle de nature à confirmer l'intérêt de l'opération.

La liaison Vieux-Port - Pointe Rouge a été expérimentée du 1^{er} mars au 16 septembre 2012 puis réactivée le 1^{er} mars 2013, celle vers l'Estaque fonctionne depuis le 13 avril 2013.

Des lignes de transport urbain à part entière

Deux navires de 97 places assurent le service sur chaque ligne, avec un départ toutes les heures dans chaque sens. Les deux liaisons ont des

temps de parcours équivalents, de l'ordre de 30 à 40 minutes selon les conditions de traversée. Sur le trajet Vieux-Port - Pointe Rouge cela peut représenter un gain de temps appréciable puisque le temps nécessaire par voie terrestre en heure de pointe est de l'ordre de 1 h à 1 h 15. En revanche le temps de trajet pour rejoindre l'Estaque n'est pas très différent de celui du bus.

Les deux lignes font partie intégrante du réseau de la RTM, notamment pour la billetterie : accès aux navettes pour les abonnés RTM, billets unitaires vendus 3 € et offrant une correspondance étendue à 1 h 30 avec les bus, métro et tramway. Des pontons ont été aménagés (sauf au Vieux-Port où on utilise celui des navettes du Frioul) ainsi que des cheminements piétons à la Pointe Rouge (accès au bus 19). Les installations portuaires comme les navires sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Des résultats qui dépassent les prévisions

En 2012, la navette de la Pointe Rouge a transporté 262 000 voyageurs en 6 mois, soit une moyenne de 49 personnes par traversée. Ces chiffres dépassent largement les prévisions, qui avaient sous-estimé les déplacements de loisir. 31 % des usagers utilisent la navette Pointe Rouge régulièrement, dont 15 % pour des déplacements domicile-travail (les abonnés représentent 21 % de la clientèle).

La clientèle est composée à 70 % de Marseillais, dont 31 % habitent le 8^e arrondissement. 35 % des usagers de la navette ont utilisé un autre transport collectif (bus, tramway, métro) en correspondance.



© Magali Sanchez / RTM



populations ne représentent en moyenne que
...eurs par mois.

Les navettes ...aises?

...élé un taux de
...cident

extrêmement positives.
En 2013 les deux lignes maritimes sont encore
considérées comme expérimentales mais nom-
breux sont ceux qui souhaitent que soit prise
la décision de les pérenniser. ●

Pour en savoir plus:
www.rtm.fr
www.marseille-provence.com



Carnet

Lancement de l'Observatoire Régional des Transports

L'Observatoire Régional des Transports du Centre (ORT) a été lancé le 27 mai à l'initiative de la DREAL, qui en assurera le secrétariat et l'animation en 2013, du réseau de partenaires en région Centre et des acteurs dans le domaine des transports. L'Observatoire regroupe des services de l'État, des établissements publics, des autorités organisatrices des transports, des transporteurs et leurs fédérations, et des gestionnaires d'infrastructures. Son ambition est de créer un lieu d'échange, de partage d'expériences et de connaissances dans le domaine des transports de voyageurs et de marchandises, ainsi que des déplacements.

