

Le journal des transports

décembre 2011



© ORT PACA

sommaire

➤ RÉGLEMENTATION

Sécurité Routière - Synthèse bilan 2010

2

➤ ACTUALITES

- CCI Nice-Côte d'Azur:
Tramway de Nice

5

- Conseil Régional : Carte ZOU
et bilan TER

7

- SNCF : Service Annuel 2012

8

10

➤ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Compte-rendu
du Court débat logistique

15

- Compte-rendu
du Colloque Gares et Urbanisme

17

➤ ENTRETIENS

- Projets de tramways
d'Avignon et d'Aubagne

18

Chers lecteurs,

L'année 2011 est maintenant derrière nous. L'Observatoire Régional des Transports s'est efforcé d'apporter les éclairages nécessaires à une meilleure compréhension des phénomènes structurels et économiques qui régissent le vaste domaine des transports, dans toutes ses dimensions.

Cette approche s'avère d'autant plus utile dans cette entrée dans l'année 2012 que certains l'annoncent comme difficile, notamment sur le plan économique. Raison de plus pour poursuivre notre effort qui est récompensé par l'intérêt que vous portez à nos activités, pour preuve la présence d'un plus en plus grand nombre d'entre vous à nos réunions trimestrielles et au colloque annuel. Conscients que notre rôle n'est pas de nous substituer aux décideurs mais de tenter d'éclairer leurs choix dans le domaine des transports, nous poursuivrons notre action d'information et d'échanges dans les débats auxquels vous apporterez votre compétence dans un climat de liberté d'esprit et de paroles qui nous est cher.

Je vous présente, avec les membres du Bureau et du Conseil d'Administration, nos vœux les meilleurs pour cette nouvelle année.

Jean-Louis AMATO, Président de l'ORT





istockphoto

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

Sécurité Routière

Synthèse bilan 2010

Le bilan 2010 de l'insécurité routière de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur fait apparaître une baisse par rapport à l'année 2009, de -1.7% du nombre d'accidents corporels, de -0.3% du nombre de tués (-1 mort) et de -3.2% du nombre de blessés (-356 blessés). Ces résultats sont moins bons qu'au niveau national. Cette baisse se décline de la façon suivante :

Les usagers de la route : la baisse est surtout sensible chez les motocyclistes (-27.9% de tués). Par contre, la situation de certaines catégories d'usagers s'est aggravée. L'évolution est mauvaise chez les automobilistes (+25.6% de tués, soit 33 morts supplémentaires), les cyclistes (+3 tués) et les usagers de poids lourds (+2 tués). Par rapport à la situation nationale, l'accidentologie de certaines catégories d'usagers est problématique en Région PACA, il s'agit des motocyclistes et des piétons (dont la part des tués est supérieure au niveau national).

Les classes d'âges : la diminution a le plus touché les usagers de 25-44 ans (-20.4% de tués). Les classes d'âges qui n'ont pas bénéficié de cette baisse sont les plus de 44 ans (+37.4% de tués, soit 51 morts supplémentaires). L'accidentologie de certaines classes d'âges reste préoccupante en Région PACA, il s'agit des 15-24 ans (taux de tués et de victimes de loin les plus importants).

Les types de lieux : la réduction a concerné les usagers de la route dans tous les lieux sauf hors agglomérations (+1.7% de tués).

La gravité des accidents en PACA est six fois plus importante en rase campagne qu'en agglomération (pour 8 fois en France entière).

Les catégories de routes : la baisse concerne surtout les usagers des «voies communales et autres» (-16.8% de tués). L'évolution n'est, par contre, pas bonne sur les autoroutes (+11.5% de tués). Sur les six dernières années l'évolution la moins favorable se situe sur les «voies communales et autres». La gravité des accidents est sept fois plus forte sur les routes nationales + routes départementales par rapport aux «voies communales et autres».

Les départements : la diminution a le plus concerné les usagers de la route dans le département des Alpes-Maritimes (-20% de tués). A l'inverse la situation s'est dégradée dans les Hautes-Alpes (+4 tués), les Bouches-du-Rhône (+7.9% de tués) et le Vaucluse (+6.1% de tués). 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 et le Vaucluse. La gravité des accidents est la plus élevée dans

les Alpes-de-Haute-Provence, les Hautes-Alpes et le Vaucluse.

Les mois de l'année : la réduction a été la plus significative chez les usagers de la route au cours des mois de janvier à mars et en juin. En revanche les mois de l'année qui ont le moins suivi cette tendance sont les mois de mai et septembre. La gravité des accidents est la plus forte de mai à septembre.

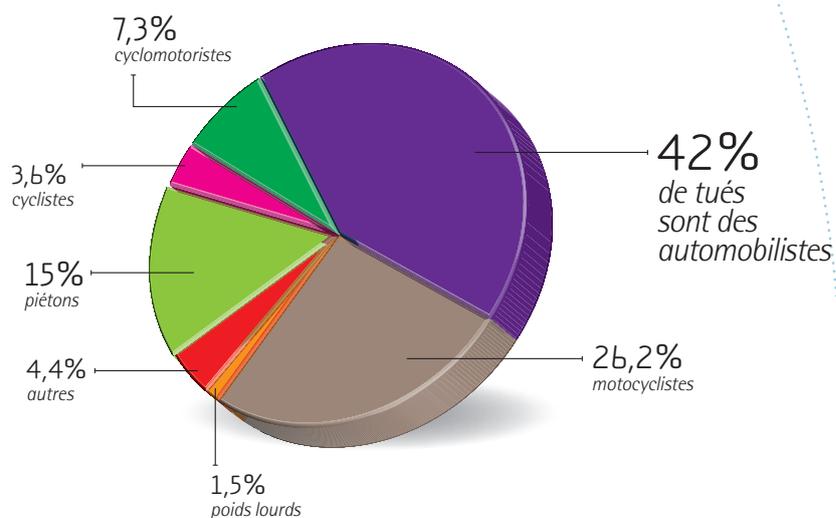
Les jours de la semaine : la baisse a surtout concerné les usagers de la route les samedi et dimanche. La gravité des accidents est la plus forte le samedi et le dimanche.

Les heures du jour : la diminution a le plus impliqué les usagers entre 1-2 heures et 20-21 heures. L'accidentologie est la plus importante entre 16-20 heures. La gravité des accidents est la plus forte entre 23 et 7 heures. ●



Les victimes

taux de tués par catégories d'usagers en 2010

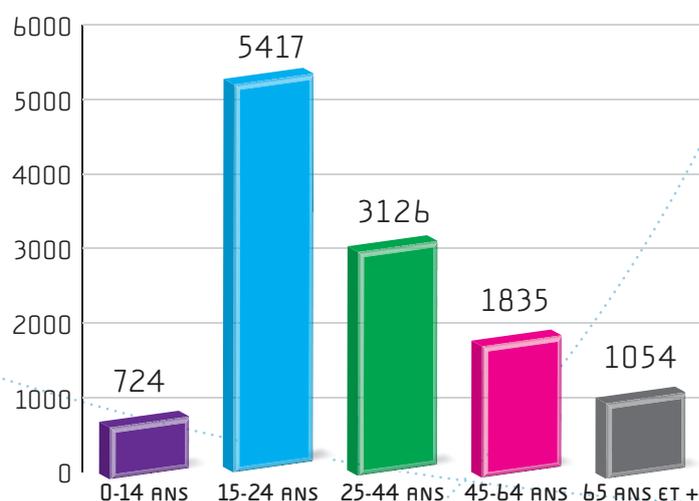


En 2010, les personnes tuées dans un accident avec alcool, représentent 9.6% le jour et 28.3% la nuit sur les routes de la région.

L'âge des victimes

tués et blessés en 2010

Un jeune de 15-24 ans a beaucoup plus de risques d'être victime d'un accident de la route que n'importe quel autre habitant de la Région PACA





par Catherine GALIMANT-BERZOLLA,
Aéroport Côte d'Azur

Des rames pour Les géants de l'air

Dans cinq ans, la Ligne 2 du tramway niçois reliera le port à l'aéroport. Un projet d'envergure qui a reçu le plein soutien d'Aéroports de la Côte d'Azur, gestionnaire du deuxième Aéroport de France

Tous les Niçois en conviennent: quatre ans après son lancement, leur tramway est une franche réussite. Traçant sa route du nord au sud, sur près de neuf kilomètres, il transporte désormais plus de 90 000 personnes par jour, soit près du double de la fréquentation initiale. Un succès qui réclame une suite. Elle est d'ores et déjà programmée avec la mise en service d'une deuxième ligne prévue pour la fin 2016. Cette transversale est-ouest reliera les quais du Port Lympia aux pistes de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Le Terminal 2 de la plateforme niçoise est en effet le terminus retenu par l'agglomération Nice Côte d'Azur pour la Ligne 2. Un choix qui ne doit rien au hasard, l'Aéroport étant l'un des principaux pôles d'attraction du bassin niçois. « Il emploie environ 5 000 personnes et reçoit annuellement plus de dix millions de passagers, explique Hervé de Place, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur. D'ici à 2016, ces chiffres devraient évoluer à la hausse puisque nous envisageons une augmentation de notre trafic d'environ 20%. Or, une grande partie des personnels comme les voyageurs résident ou séjournent dans la capitale azurée. Ainsi, sachant que 66% des Niçois et 98% des chambres d'hôtels de la ville seront localisés à moins de 500 mètres des lignes 1 et 2, on estime le potentiel "tramway" du second Aéroport de France à 2,8 millions de voyageurs par an en 2020. »

Aucun doute: le "tram" est un véritable outil de développement pour les deux "Nice Côte d'Azur": l'agglomération et l'Aéroport. « C'est une très belle opportunité, estime Hervé de Place, une avancée réelle pour nos salariés comme pour notre clientèle. D'autant que le réseau ne devrait pas en rester là puisque l'on évoque déjà une troisième ligne reliant nos aéroports à Nice Lingostière, via le futur écoquartier de la plaine du Var et le Pôle Multimodal (NDR: il sera notamment desservi par le TER Cannes-Monaco et le TGV). Toutes ces perspectives ont donc décidé notre Conseil de Surveillance à soutenir ce projet. Au printemps dernier, il a ainsi validé le principe d'une participation financière de l'ordre de 12 M€ pour le chantier de la Ligne 2. »

Un tracé de haute précision

Cette participation ne prendra pas la forme d'une subvention mais correspondra à la prise en charge de certains travaux. Le gestionnaire du tarmac niçois devra également mettre à disposition des mètres carrés dans le cadre d'une AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public). Or, cette denrée-là est, à Nice plus qu'ailleurs, des plus précieuses. C'est qu'avec 370 hectares coincés entre la ville et la mer, l'aéroport niçois est assurément le plus petit des grands aéroports européens.

« Pour tout vous dire, il n'a pas été facile de déterminer le tracé de la branche aéroportuaire du futur tramway. D'autant que la solution à voie unique imaginée jusqu'en 2009 n'est plus d'actualité. Depuis 2010, le projet privilégie une double voie. Son tracé est à présent arrêté: la rame entrera sur notre site en passant sous la Promenade des Anglais, desservira le Terminal 1, longera la zone dite "des Pétroliers", le bâtiment de notre Pôle Technique et les locaux dédiés au fret. Il arrivera alors au Terminal 2 pour s'arrêter à moins de dix mètres des portes de l'aérogare. »

Dit comme ça, la chose a l'air facile. Dans la réalité, il n'en est rien. Sécurité des usagers, cohabitation entre tramways et voitures, poursuite de l'exploitation des bâtiments existants, déviation des réseaux souterrains (eau, énergie, télécommunication...): l'intégration du tramway dans l'espace très "contraint" de l'aéroport n'est pas sans poser quelques interrogations. A telle enseigne qu'à ce jour, quelques points critiques sont toujours en cours d'analyse, dont notamment l'arrivée en face du Terminal 1. « Aucun d'eux n'est insurmontable, rassure Hervé de Place. Mais il convient sans nul doute de bien les étudier dès aujourd'hui pour tirer, à l'avenir, les pleins bénéfices de la venue du tramway aux portes des avions ou presque! » ●



par **Thierry COQUIL**, Directeur des Transports
et des Grands Équipements
au Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Transports Régionaux de Voyageurs

Zoom sur deux mesures phares de l'année 2011

*Le lancement de la nouvelle
gamme tarifaire «ZOU!»
et la mise en œuvre du plan
d'amélioration
de la qualité de service
«PrioriT»*



Face aux défis de la mobilité, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports, met tout en œuvre sur son territoire pour promouvoir et améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de transport régionale. Cette volonté est essentielle pour favoriser le report modal et ainsi infléchir la tendance historique du tout automobile dont les limites sont plus que jamais atteintes notamment sur l'environnement, la sécurité et la congestion dans et autour des principales agglomérations.

Dans cette optique, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'attache à développer une approche ambitieuse et innovante sur ses compétences directes dans le but de mettre en œuvre une offre de transport régionale économique, écologique et performante. Les moyens essentiels pour y parvenir concernent l'accès au réseau de transport par une tarification attractive et une qualité de service et

de la production sans faille et ce, au quotidien. En ce début d'année 2012, les actions engagées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur affichent des premiers résultats tout à fait prometteurs sur l'engouement suscité par la nouvelle gamme tarifaire des transports régionaux et sur la qualité de la production des circulations ferroviaires.

Une tarification attractive pour tous

Pour garantir et faciliter l'accès au réseau régional de transport au plus grand nombre, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a

mis en place sa nouvelle gamme tarifaire le 1^{er} septembre 2011 sous l'appellation «ZOU!». Cette volonté politique a donc conduit à une réforme tarifaire en profondeur afin de développer l'autonomie des jeunes, dont beaucoup sont en situation de précarité et de renforcer les performances commerciales de la gamme existante. Cette réforme a donc été conçue comme un déclencheur pour mieux faire connaître le réseau régional de transport, tout en préservant les équilibres financiers fondamentaux indispensables à la poursuite du développement de l'offre régionale. →



Ainsi, la nouvelle gamme tarifaire «ZOU!» a été définie selon les grands principes suivants :

- Développer une large gamme de tarifs dessinée et adaptée aux différents besoins des voyageurs: ZOU! Études (avec la gratuité pour les collégiens, lycéens, apprentis et étudiants sur leurs trajets domicile – lieu d'étude), ZOU! 50/75% (tous publics), ZOU! Hebdo-Mensuel-Annuel (fréquents avec abonnement), ZOU! Solidaire
- Harmoniser les tarifs pratiqués sur les trois réseaux régionaux: TER, LER (autocar) et CP (chemins de fer de Provence)
- Améliorer et simplifier la gamme tarifaire (création du nom et du logo ZOU!)

Un trimestre après la mise en œuvre de la nouvelle gamme tarifaire ZOU! un premier bilan chiffré à l'échelle de la Région a été établi, les premiers résultats suite au lancement sont les suivants :

- 30 000 abonnés à «ZOU! ÉTUDES» (contre 11 000 en 2010 sur la même période)
- 5 000 abonnés à «ZOU! 50/75%» de moins de 26 ans
- 5 000 abonnés à «ZOU! 50/75%» de plus de 26 ans

Une qualité de service en phase avec Les attentes des voyageurs

L'année 2011 a également été marquée par la mise en œuvre du programme d'actions PrioriT* visant à améliorer significativement la qualité de la production des transports régionaux. Ce plan élaboré durant l'année 2010 par la SNCF en concertation avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a comme objectif principal de redresser la qualité de service produite par la SNCF et dans le même temps, de retrouver la confiance des voyageurs confrontée à des difficultés chroniques dans leurs déplacements quotidiens.

En outre, dans le cadre du contrat exploitation Région-SNCF 2007/2016, les deux parties exercent des rôles complémentaires mais distincts. En effet, il est du ressort de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de définir la consistance du plan de transport et la tarification; et la SNCF est garante de la mise en œuvre opérationnelle de l'offre de transport selon des standards et des objectifs de qualité préalablement définis.

Les résultats observés durant l'année 2011 traduisent une amélioration de la qualité de la production des trains régionaux avec une augmentation du niveau de régularité de ces derniers et une baisse du nombre de trains supprimés. Ainsi, sur l'ensemble du réseau en 2011, le taux de trains supprimés a été quasiment divisé par 5 et la régularité des trains s'est améliorée de 4 points.

Au regard des attentes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de celles des usagers, l'amélioration observée sur l'ensemble du réseau en 2011 doit désormais s'accroître et s'inscrire dans la durée et ce, grâce à la mobilisation au quotidien des personnels de terrain de la SNCF.

En jouant sur les leviers de la tarification et de l'amélioration significative de la qualité de service, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur mise donc sur une augmentation continue de la fréquentation des transports régionaux et fait ainsi de ce mode de transport public de voyageurs une véritable alternative au transport automobile.

Les enjeux sociétaux, économiques et environnementaux actuels ne peuvent que motiver la politique de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans ce sens afin de passer progressivement à un modèle de déplacement plus durable et responsable. Fruit de l'amélioration de la fiabilité des circulations ferroviaires, les recettes 2011 sont en hausse de 13% par rapport à 2010 et la fréquentation progresse de 8%. ●

L'année 2011 a également été marquée par la mise en œuvre du programme d'actions PrioriT visant à améliorer significativement la qualité de la production des transports régionaux

* voir Journal des Transports 72 (mars 2011)



par **Dominique ROVETTA**, Chargée de Projets,
Écomobilité et Développement
Durable SNCF PACA

Service annuel 2012

Plus de trains sur un réseau en pleine rénovation

Le 11 décembre 2011 a eu lieu le grand passage aux nouveaux horaires 2012. 85% d'entre eux sont modifiés dont 100% des TGV Sud-Est. La SNCF s'est préparée pendant des mois pour cet événement exceptionnel

Chaque année en décembre, Réseau Ferré de France (RFF) modifie une partie des horaires. Ces changements sont plus importants cette année du fait d'une forte augmentation des travaux d'entretien et de rénovation du réseau, du besoin de répondre à une demande croissante de transport et de la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Ainsi, RFF en concertation avec les autorités organisatrices des transports et les transporteurs a créé un catalogue des trains. Celui-ci présente sur les journées types, les capacités maximales de circulation sur chacune des lignes au travers de «sillons».

Cette évolution, déjà rodée dans d'autres pays, testée en Rhône-Alpes depuis 2007, en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Normandie depuis 2008, s'est avérée satisfaisante et sera généralisée à toute la France en 2012. Les clients bénéficient d'horaires plus facilement mémorisables avec des fréquences mieux rythmées, tout en permettant de mieux gérer l'entretien des infrastructures.

Côté TER Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'un des changements majeurs se situe entre Nice et Menton avec la mise en place d'un système de navettes TER au 1/4 d'heure. Cette nouvelle offre se traduit par une forte augmentation de la capacité de +25% de places assises, en heures de pointe. Le second est sur l'axe Marseille-Miramas via Rognac, tous les TER Intercités de l'axe Marseille-Lyon desservent la gare de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence pour faciliter l'accès à l'Aéroport.

Les liaisons nationales et internationales

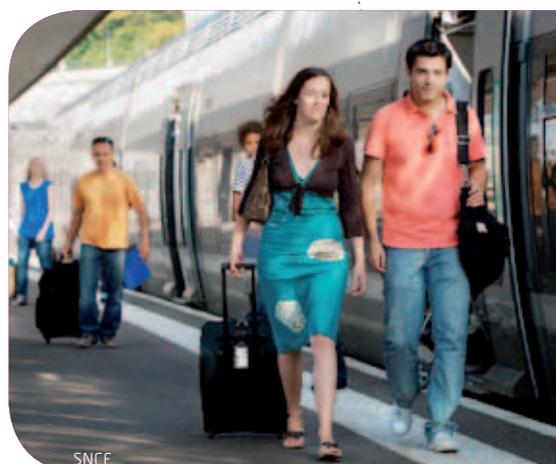
Décembre 2011, c'est aussi l'ouverture de la ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône qui a conduit la SNCF Voyages à revoir l'intégralité de son offre TGV pour intégrer les nouvelles circulations vers le Sud-Est.

La desserte Marseille-Strasbourg est passée d'un à trois allers-retours quotidiens, celle de Marseille-Metz à deux allers-retours, le nombre des dessertes Marseille-Lyon dans chaque sens est porté à vingt trains par jour. Le premier Marseille-Francfort est prévu pour le 23 mars 2012.

Les dessertes Côte d'Azur-Paris deviennent plus régulières avec un TGV toutes les deux heures entre Nice et Paris. Un renforcement de l'offre est également mis en place sur les Arcs-Paris. Le dernier TGV Paris-Nice du soir termine à Toulon pour permettre une plus grande plage travaux dans les Alpes-Maritimes.

Thello: Un Nouvel opérateur ferroviaire entre La France et l'Italie

Enfin, dernière nouveauté pour ce service 2012, Thello, société créée par Veolia-Transdev et Trenitalia, a lancé depuis le 11 décembre 2011 sa première liaison de nuit Paris-Milan-Venise. ●



SNCF

30 000 sillons sont modifiés en 2012, ce qui représente 85% des trains. Ce chiffre varie entre 15 et 30% lors d'un changement de service classique.

Chiffres clés du TGV Rhin-Rhône

- ▶ Gain de temps de **1 HEURE** entre Marseille et Strasbourg ramenant le meilleur temps de parcours à **4 h 53**
- ▶ **11 MILLIONS DE VOYAGEURS** sont attendus chaque année
- ▶ **30 RAMES EURO DUPLEX** ont été commandées pour la desserte Rhin-Rhône
- ▶ **60 RAMES TGV SUD EST** seront renouvelées d'ici 2015
- ▶ **50 PLACES SUR LES 509** offertes dans chaque rame sont aménagées pour les **PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE**
- ▶ **DEUX NOUVELLES GARES TGV:** Besançon-Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV
- ▶ **140 KM DE NOUVELLE LIGNE** à grande vitesse
- ▶ **2 ROUTES:** Est-Ouest (Paris/Mulhouse) et Nord-Sud (Strasbourg/Méditerranée)
- ▶ 1^{re} ligne disposant d'un **BILAN CARBONE® GLOBAL**
- ▶ **EMPREINTE CARBONE NULLE** dès la 12^e année d'exploitation
- ▶ **TRI SÉLECTIF** à bord



par Michel MARTIN, DREAL PACA/STI/UAPTD

Court débat logistique du 22 septembre 2011

L'ORT organisait le 22 septembre une journée sur la logistique et ses perspectives d'évolution. Après le discours d'accueil de **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT, **Julien Langlet**, Chef du Service Transport et Infrastructures de la DREAL PACA a abordé la problématique de la prise en compte du développement durable dans l'organisation logistique. En France le secteur des transports consomme 160 millions de tonnes équivalent pétrole et émet 133 millions de tonnes de CO₂. Mieux prendre en compte les exigences du développement durable nécessite d'amorcer des ruptures dans les comportements afin de transporter davantage de marchandises avec moins d'unités de transport, promouvoir l'intermodalité et les modes alternatifs à la route, et réduire la pollution des zones logistiques et des modes de transport. L'État a son rôle à jouer dans la mesure où il n'y aura pas de modification substantielle de la répartition modale sans actions publiques volontaristes en matière de tarification, de taxation, de réglementation ainsi que d'investissements de capacité favorisant la massification des flux. Par ailleurs, dans la conception de zones logistiques, il convient de veiller à la bonne prise en compte des impacts environnementaux et de la qualité environnementale des bâtiments.

Stéphane Coppey, intervient ensuite au nom de Jean-Yves Petit, vice-président du Conseil Régional délégué aux transports et à l'écomobilité. Il situe l'action du Conseil Régional dans le cadre de la révision en cours du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

(SRADDT) et du Schéma Régional des Transports (SRT) qui en fait partie. Le futur SRT sera composé de deux volets, l'un consacré aux transports de voyageurs, l'autre aux transports de marchandises. Ce dernier volet définira de grandes orientations régionales en matière de fret et de report modal. Actuellement, les grandes questions en débat portent sur les bonnes échelles de la structuration logistique du territoire et le rôle que peut jouer la Région en matière de fret. Mais la Région joue d'ores et déjà un rôle dans le domaine des transports de marchandises, notamment à travers sa participation à des investissements dans des installations portuaires ou à des mesures de soutien et de développement du transport fluvial.

La première présentation était consacrée à une étude, réalisée par le **cabinet Jonction (Stéphane Sirjean)**, proposant une approche prospective de l'activité logistique dans notre région. Réalisée pour le compte de la DREAL PACA, elle débute par une analyse de la situation actuelle du secteur et se poursuit par un exercice de prospective sur les scénarii possibles de développement de la logistique dans notre région.

L'impact de la crise de 2009 a été plutôt moins fort en PACA que dans d'autres régions mais on a quand même constaté un effondrement de la demande de locaux et de profondes mutations des systèmes de distribution des grands groupes qui n'ont pas toujours été favorables aux sites de notre Région. Une certaine reprise de l'activité s'est manifestée en 2010, mais que les nouvelles difficultés économiques actuelles remettent fortement en cause. Par ailleurs ces

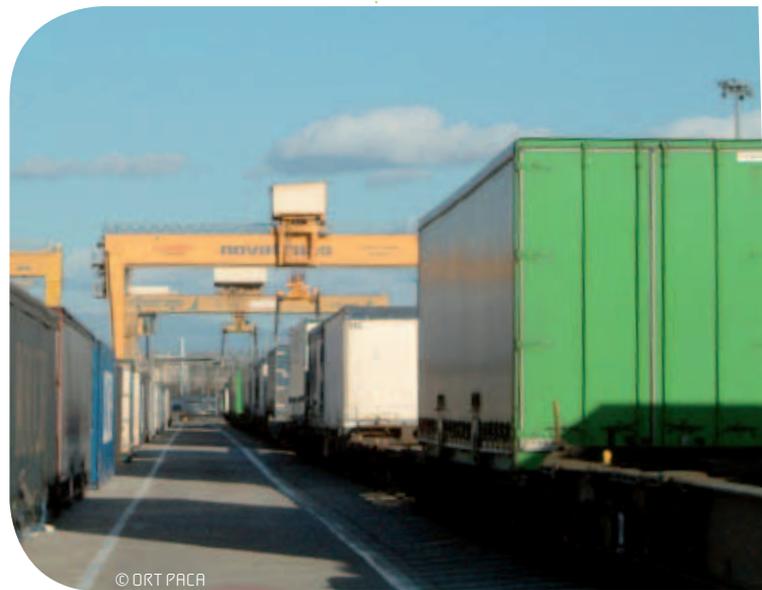
soubresauts ont contribué à accélérer le déclin du mode ferroviaire au profit du routier.

L'activité logistique de PACA est fortement concentrée à l'Ouest de la Région : 49 % de l'offre foncière actuellement disponible se situe dans les Bouches-du-Rhône.

La partie prospective de l'étude a conduit à construire deux scénarii contrastés : le premier «une stratégie logistique au service du développement» est un scénario minimaliste qui se contente de répondre à une demande essentiellement endogène ; le second «une logistique stratégique, levier de développement» est plus ambitieux, avec une région qui revendique un positionnement fort sur les échanges internationaux.

Dans le premier scénario il n'y a globalement pas de réel problème de capacité, sauf peut-être ceux qui pourraient résulter du développement du trafic de transit. Les points de blocage – sur le foncier et les infrastructures de transport – se concentrent à l'Est de la région. Contrairement au précédent, le second scénario nécessite des actions vigoureuses de massification et de développement des modes non routiers, en particulier en lien avec le développement des trafics portuaires, ainsi qu'un maillage de plates-formes logistiques de différents niveaux, ce qui se traduit par des besoins fonciers nettement plus importants que dans le premier scénario.

En conclusion, les deux scénarii nécessitent que tous les projets actuels soient réalisés dans les délais prévus. Quant au scénario le plus ambitieux, il impose de ne plus réagir au coup par coup mais de réfléchir de façon globale au développement de la logistique dans notre Région.



Olivier Gavaud (CETE de l'Ouest) présentait ensuite un travail sur "épicerie en ligne et consommation énergétique".

Le commerce électronique progresse actuellement de 25 à 30% par an, pour atteindre en 2009 une part de 11% sur le marché des produits techniques grand public ou de 7% pour les produits culturels. On a voulu savoir si ce nouveau mode de distribution avait un intérêt énergétique et environnemental par rapport à la distribution classique. Cela revient d'abord à chercher si l'achat par commerce électronique se substitue à un autre type d'achat et s'il annule un déplacement. Les modalités de groupage-dégroupage, de préparation des commandes et de livraison sont variables selon le type de clientèle, de produit, etc. Au total il n'y a pas de configuration unique et certains achats en ligne peuvent se révéler plus énergivores sur le plan des transports que des modes de distribution plus traditionnels.

L'exposé suivant présenté par **Sandrine Mancini**, Déléguée Régionale SNCF Géodis était consacré au système "Distripolis" (la

logistique de la ville de demain), mis au point par Géodis. Il s'agit d'un système innovant de logistique urbaine que Geodis est en train de mettre en place à Paris. La chaîne commence par l'acheminement massifié des marchandises jusqu'à une plate-forme (Bercy) d'où elles sont réparties sur 8 bases situées au plus près des zones commerciales, pour être ensuite distribuées au destinataire final au moyen de véhicules propres.

En 2011, ce système devrait permettre à Geodis de réduire de 18% les émissions de GES et de particules liées à son activité, et de 85% à l'horizon 2015.

Le GPMM (Jérôme Giraud, Chef du Département Développement Commercial) a ensuite apporté sa vision de la logistique de distribution à vocation portuaire. Fos est un hub idéal de consolidation et de distribution des marchandises conteneurisées. La mise en service de nouveaux terminaux va, dès 2012, augmenter considérablement la capacité (triplée en 2012, multipliée par 4 en 2020) et la fiabilité de traitement des conteneurs. Le port de Fos est entouré de plusieurs sites

logistiques complémentaires (Distriport, la Feuillane, St Martin de Crau, parc de la Crau, Clesud) à vocation continentale ou portuaire qui contribueront largement au développement de l'activité initié par le GPMM.

Le dernier exposé était consacré à la logistique urbaine en Principauté de Monaco et présenté par **Laurent Lanquar**, Direction de la Prospective, de l'Urbanisme et de la Mobilité de la Principauté de Monaco.

La Principauté de Monaco c'est 35 000 résidents, 54 000 actifs, 385 000 déplacements quotidiens, 103 000 véhicules entrants ou sortants, le tout sur 2 km².

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, la logistique urbaine est prise en charge depuis 2001 par "Monaco logistique" à partir du centre de distribution urbaine (CDU), approvisionné directement par les transporteurs ou par des navettes en provenance du parc d'activités logistiques situé à Nice. Les destinataires viennent ensuite retirer leurs marchandises par leurs propres moyens au CDU. ●

L'ensemble de ces présentations est disponible sur le site Internet de l'ORT.



©ORT PACA

par **Michel MARTIN**, DREAL PACA/STI/UAPTD

Colloque gares ferroviaires et urbanisme

Avignon - 29 novembre 2011

Le 29 novembre l'ORT organisait son colloque annuel à Avignon sur le thème "gares ferroviaires et urbanisme". En introduction **Julien Langlet**, Chef du Service Transports et Infrastructures de la **DREAL PACA**, rappelle que des efforts importants sont faits par l'État et les collectivités afin de développer l'offre de transport ferroviaire, mais qu'il convient aussi de s'appuyer sur les gares pour promouvoir l'intermodalité et l'émergence de formes urbaines plus durables.

En écho, **Stéphane Coppey**, Chargé de Mission à la Délégation Transport et Écomobilité de la **Région PACA**, souligne les difficultés actuelles pour faire aboutir certains projets, difficultés à la fois institutionnelles, foncières, techniques ou économiques et appelle de ses vœux une simplification des procédures et une gouvernance mieux partagée, notamment avec les régions, du système ferroviaire. C'est ensuite au tour de **Christian Oudin**, Conseiller au Sénat, de présenter les grandes lignes des nouveaux principes d'aménagement des gares issus du rapport Keller. Ce travail a d'abord consisté à établir une typologie des gares pour ensuite préconiser quelques grands principes tels que la promotion de l'écomobilité, l'amélioration des services aux usagers, la création de nouveaux quartiers de gare, l'adaptation des outils d'aménagement et l'identification des modes de gestion de la gare. C'est à partir de la "grande gare" que doit s'organiser la chaîne de transport qui assure la desserte porte à porte. D'ici 2030, les "grandes gares" accueilleront quatre fois plus de voyageurs

qu'aujourd'hui. Elles devront donc s'adapter à ces nouveaux flux de voyageurs mais surtout concilier les problématique de transport et d'aménagement urbain pour devenir un nouveau centre ville, lieu de mixité urbaine et sociale. Afin de parvenir à mettre en oeuvre ce renouveau des gare il apparaît nécessaire de simplifier des procédures dont la lourdeur est en partie liée à la multiplicité des acteurs. Mais différents exemples (Nantes, Grenoble, Le Mans, Rennes ont été cités) montrent chez ces mêmes acteurs une réelle volonté de s'impliquer pour monter des projets novateurs.

Le colloque continue ensuite avec deux exemples étrangers pleins d'enseignements. **Jonathan Gilad**, de l'**Ambassade de France à Berlin**, aborde la difficulté de réaménager une gare en centre-ville à travers l'exemple de Stuttgart. La ligne ferroviaire Stuttgart-Ulm, en voie de saturation, constitue le maillon faible de la magistrale Paris-Munich-Vienne-Budapest. C'est ce qui a motivé le projet d'aménagement d'une ligne nouvelle sur ce tronçon de 56 km, accompagné de la création de trois gares à Stuttgart, dont une gare traversante souterraine en centre-ville nécessitant un réaménagement urbain de 100 ha. Ce projet a entraîné une véritable révolte populaire, ponctuée de nombreuses manifestations. Les motifs de la contestation étaient pour l'essentiel le coût du projet (4,5Md€ pour l'ensemble du nœud ferroviaire), l'abattage d'arbres, la durée des travaux et une concertation jugée insuffisante.

Suite à cette opposition, les travaux ont été reportés (les premières études datent des années 80), une concertation élargie a été organisée... jusqu'à la victoire des Verts aux élections du land de Bade-Wurtemberg et la décision de soumettre à référendum l'abandon du projet. Les habitants se sont prononcés à 58% contre l'abandon et les travaux devraient prochainement reprendre, sans qu'on connaisse encore les surcoûts liés au report.

Autre exemple, moins mouvementé, de grand projet de gare, celui de Liège-Guillemins est présenté par **Valérie Burlet en charge de l'Urbanisme, de l'Environnement, du Tourisme et du Développement Durable de la Ville de Liège**. Les premières études datent de 1995 et prévoient de déplacer la gare existante de 150 m en vue de l'arrivée du TGV. On aboutit à un projet de gare de grande qualité architecturale accompagné d'un projet de quartier destiné à créer une nouvelle polarité urbaine complémentaire du centre historique. La nouvelle gare se veut vecteur de réaménagement urbain et symbole du renouveau de la ville. Les principaux aménagements, débutés en 2007 devraient s'achever en 2013. Autre exemple, d'ampleur plus modeste mais significatif des nouvelles conceptions d'aménagement des gares en lien avec leur quartier, le projet Nice-Thiers est présenté par **Dominique Lécluse de SNCF-Gares et connexions**. Il y a 10 ans la gare de Nice centre recevait 4 millions de voyageurs par an. Ils sont 7 millions aujourd'hui et on en attend 11 millions en 2020. La gare actuelle



est en voie de saturation, tant au niveau du parvis que du bâtiment voyageurs et des accès aux quais. Une rénovation s'imposait donc, d'autant que le schéma directeur des transports fait de Nice Thiers l'un des 4 pôles multimodaux principaux de l'agglomération.

Par ailleurs la ville de Nice a la volonté de requalifier le quartier de la gare, dégradé et paupérisé. Des études ont été lancées en 2009, qui portent sur trois périmètres: le pôle d'échange multimodal, le périmètre des études ferroviaires et le périmètre de diagnostic urbain. Parallèlement aux opérations de requalification urbaine, le bâtiment voyageurs sera réaménagé et le parvis totalement réorganisé afin de favoriser l'intermodalité. L'achèvement du projet, qui représente un investissement de 60 M€, est prévu pour 2015.

Louis Costeplane, élu du Grand Avignon, a ensuite présenté le projet de pôle d'échange de la gare d'Avignon TGV sur le site de la Courtine, vaste espace situé au confluent de la Durance et du Rhône, au sud-ouest du centre-ville. Ce site où se côtoient milieu naturel et zones d'activités présente un intérêt stratégique à l'échelle de l'agglomération avignonnaise et, à ce titre, il est classé dans la typologie du foncier économique du SCoT comme espace mixte d'intérêt métropolitain. Le développement de la Courtine sera soutenu par plusieurs équipements de

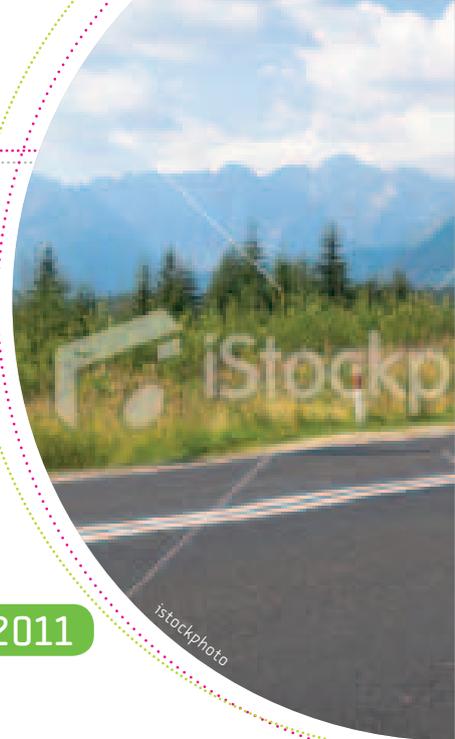
transports fortement structurants. Parmi eux un pôle d'échange adossé à la gare TGV mais également la "virgule", nouvelle liaison ferroviaire entre la gare TGV et la gare d'Avignon centre, et la LEO (liaison Est Ouest) dont la première phase (qui comporte un échangeur desservant la gare et le futur pôle d'échange) a été récemment mise en service.

L'exposé suivant, proposé par **Gabriel Jourdan, de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise**, avait pour sujet une démarche novatrice: le contrat d'axe. Il s'agit d'un outil d'étude et de gouvernance destiné à favoriser l'intensification urbaine autour de projets de transports collectifs en décloisonnant d'une part la conception de l'infrastructure et du service de transport, qui dépendent de l'AOT, et d'autre part la stratégie de développement urbain, qui est du ressort de la Commune. Cela se traduit au final par un contrat qui précise les engagements réciproques de l'AOT pour ce qui est de l'infrastructure et des services de transport, et de la Commune pour la densification autour de l'axe et l'accompagnement

urbain. Cet exposé était illustré notamment par les exemples de contrats d'axe mis en place pour de nouvelles lignes de tramway à Grenoble et pour la modernisation de l'axe ferroviaire Alès-Nîmes.

Pour terminer la journée, **Miren Aguer et Laurent Garnier du Conseil Régional PACA** présentaient la démarche contrat d'axe en cours sur le projet de réouverture de la liaison ferroviaire Avignon-Carpentras (projet inscrit au CPER 2007-2013). À partir d'objectifs généraux de création de pôles d'échange pour favoriser l'intermodalité et de développement de nouvelles centralités urbaines, notamment autour des gares, l'AOT a contractualisé avec les 7 Communes et EPCI traversés sur deux objectifs. À court terme il s'agit de prendre en compte dans les PLU les exigences de densité urbaine et d'intermodalité, et de s'engager à participer à la démarche contrat d'axe. Au terme de cette démarche de définition des objectifs et de programmation opérationnelle, le contrat d'axe proprement dit sera signé. ●

L'ensemble de ces présentations est disponible sur le site Internet de l'ORT.



par **Valérie GUTIGNOL***, Chef du Service
Transports Interurbains CETE Méditerranée

AlpCheck2 Conférence

Aix-en-Provence, 24/11/2011

Le 24 novembre 2011, le CETE Méditerranée organisait une conférence transnationale sur le thème de la mobilité durable à travers les Alpes: outils, enjeux et contributions du projet européen Alpcheck2. En effet, le système de transport de l'espace alpin comprend des infrastructures en milieu contraint et sensible, qui supporte une mobilité locale, nationale et internationale. Les transports routiers y constituent le principal émetteur de gaz à effet de serre, et les ministères chargés des transports et de l'environnement se sont largement mobilisés pour mesurer et situer les enjeux de la mobilité durable.

Étaient invités à cette conférence les collectivités locales de la Région, les services de l'État, les associations liées aux transports ou à l'environnement, des acteurs privés.

Les trois objets de cette première conférence transnationale organisée dans le cadre d'Alpcheck2 étaient:

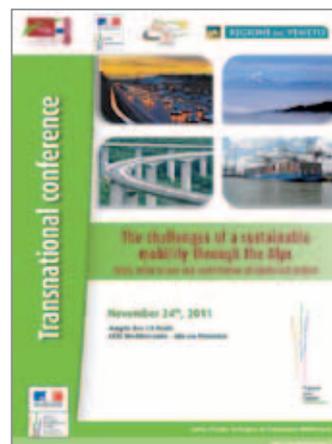
- approfondir les connaissances du réseau de transport alpin pour éclairer les choix en matière de politique des transports
- contribuer à développer une approche supra nationale
- partager les connaissances les plus récentes, et diffuser de nouvelles expérimentations

Les exposés de la matinée ont été consacrés aux nouveaux outils et méthodologies pour améliorer la gestion ou la connaissance des flux transalpins

Michel MARTIN a présenté l'outil géré par la DREAL PACA «L'observatoire des trafics à travers les Alpes» qui, à partir de différentes données collectées auprès du Ministère du Développement Durable propose une reconstitution des flux aux différents points de franchissements terrestres franco-italiens (tunnels ferroviaires et routiers, point frontière de Vintimille) et des flux maritimes entre les deux pays.

Sylvain GLANTENAY, DGITM, Mission des Alpes et des Pyrénées a présenté le cadre tarifaire du transport de marchandises en France: écotaxe poids-lourds, directive Eurovignette sur l'ensemble des réseaux routiers européens, éléments en réflexion en cours du groupe de Zurich (Bourse de transit). L'objectif partagé de ces nouveaux outils européens est le report modal; leur application nécessitera une coopération entre pays alpins.

Laïla BENTOUDJA, CGDD, Service de l'Observation et des Statistiques et Pierre CROS, CETE Méditerranée ont présenté les différentes enquêtes de trafic transalpin réalisées par l'État français ou d'autres services: pour les voyageurs, ces enquêtes permettent d'améliorer la connaissance de la mobilité touristique, de la mobilité quotidienne transfrontalière et de mesurer leurs évolutions. Pour les marchandises, les données de flux proviennent à la fois de l'enquête TRANSIT réalisée tous les 5 ans (flux routiers, la dernière en 2010) et de données fournies par les exploitants et transporteurs. Les premières exploitations de l'enquête TRANSIT 2010 ont été fournies. Les travaux du groupe Transports de la Convention Alpine, accord international unique, et notamment sur la mobilité touristique ont été exposés par le MAP. Un projet a été lancé,



réunissant 5 pays de la Convention Alpine, pour améliorer l'information sur l'offre de transports des sites alpins (projet AlpInfo, en cours). En France, des travaux sur les coûts de desserte du dernier km sont en cours dont l'objectif est de créer un outil d'aide à la décision pour les choix d'investissement.

Jean-Yves PETIT, Vice-Président de la Région PACA aux transports a exposé les principes du Schéma Régional des Transports et a rappelé que la Région subit un important trafic de transit avec des seuils de pollution aux particules régulièrement dépassés en PACA et que les infrastructures ferroviaires actuelles ne permettent pas de liaisons transfrontalières sans rupture de charge.

Toujours en terme de planification des transports, **André LEUXE de la DGITM** a informé la salle notamment de la parution de la directive européenne pour la tarification des poids lourds «Eurovignette 3» du 27 septembre 2011 paru au JOCE du 14 octobre 2011: ce nouveau texte permet de prendre en compte la pollution locale de l'air, le bruit et la congestion en complément



des coûts d'infrastructure. En France, la mise en place de l'éco-taxe pour les PL de plus de 3,5 t tonnes est en cours de préparation. Il a informé également de travaux de l'Organisation Maritime Internationale sur l'application au transport maritime d'un marché de permis d'émission de CO₂ et d'une étude menée par la DGITM sur les conditions de mise en place d'un tel marché qui pourrait concerner les autoroutes de la mer.

Enfin, **Gianluca De Bacco, Regione Autonoma Valle d'Aosta** a présenté les travaux développés pour le contrôle et le suivi des matières dangereuses dans une vallée alpine, qui consiste en un système de reconnaissance optique des véhicules de matières dangereuses, couplé avec un système RFID (radio-identification).

L'après-midi a été consacrée au projet Alpcheck2

AlpCheck2 a été retenu lors de l'appel à projet 2007-2013 du programme Interreg IVB initié par l'Union Européenne.

Les travaux majeurs d'Alpcheck2 sont:

- la création d'un système d'aide à la décision pour les transports
- l'utilisation de modèles environnementaux pour estimer les émissions atmosphériques et le bruit dus aux véhicules routiers
- le développement de solutions innovantes pour les transports: 4 projets pilotes.

Il s'agit d'un modèle qui sera utilisé à la fois pour simuler la situation actuelle et plusieurs scénarii futurs. Le réseau routier du modèle est formé des principaux axes de transport de l'espace alpin (au total: 43 100 km modélisés). Les scénarii testés (16 au total) consistent à envisager 4 hypothèses de demande et d'offre et de les combiner. Les systèmes d'information des trafics (en temps réels) de la Bavière, français, du Val d'Aoste et de la région Vénétie seront directement accessibles par l'outil.



Alessandra GELMINI, ERSAF, a présenté un outil novateur pour optimiser le transport routier de marchandises utilisant un capteur de niveau de chargement et un système GPS. Ainsi, cet outil a pour objectif d'optimiser la gestion des flux et aussi de réduire la part de véhicules circulant à vide.

Alain REME, CETE Méditerranée, a présenté les échanges de données DATEX II, et les possibles coopérations entre le programme EASYWAY et Alpcheck2: les données Datex II pourront être utilisées pour compléter le TDSS: des données de «situation» (événements, actions d'opérateurs) ou de mesures (comptages, temps de parcours)

viendront enrichir l'outil de support à la décision. **Clémentine HARNOIS, CETE Méditerranée**, a présenté les développements d'une méthode innovante d'évaluation du potentiel de report modal, projet développé en partenariat avec Venise Port Authority. Il s'agit d'un outil simple à mettre en œuvre, qui consiste en la comparaison de deux chaînes multimodales selon plusieurs critères. L'outil permet de créer des scénarii de comparaison correspondant à différents points de vue: puissance publique, chargeur, transporteur...

Sara MAULO, Mountain Partnership Secrétariat, et du Ministère de l'Environnement Italien, a présenté les travaux d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre, polluants atmosphériques et le bruit. Il permet de mesurer, sur chaque arc du réseau, les émissions des véhicules, les consommations énergétiques et le bruit. Le module a été mis en œuvre avec succès sur 3 arcs alpins français: Chambéry - Grenoble, Aix-les-Bains - St Félix et le secteur de Chamousset. ●

*Voir Le Journal des Transports 73 (juin 2011)

Lexique

- ▶ **DGITM**: Direction Générale des Infrastructures du Transport et de la Mer
- ▶ **ERSAF**: Institut de recherche d'écologie, et économie appliquée à l'espace alpin
- ▶ **CETE**: Centre d'études techniques du ministère du développement durable
- ▶ **CGDD**: Commissariat Général du Développement Durable
- ▶ **SOES**: Services de l'observation et des statistiques du CGDD



Deux nouveaux projets de tramway en PACA : Avignon et Aubagne

Les résultats du 2^e appel à projet TCSP ont été connus en février 2011. Parmi les 13 projets retenus dans notre région (voir JT n° 73), deux sont des créations de lignes de tramway dans des villes qui en étaient dépourvues : Avignon et Aubagne. Il nous a paru intéressant de rencontrer les acteurs de ces projets pour en savoir un peu plus.

Le projet de tramway d'Avignon

Rencontre avec Ludovic Morel, Directeur de la Communication et Emmanuel Wiss, Chargé de Communication du Grand Avignon

Un projet récent

Les premières études de faisabilité datent de 2009. La concertation a d'abord porté sur le choix entre tramway et BHNS. Une nette majorité s'est prononcée pour le tramway, notamment pour l'opportunité qu'il offre de repenser l'aménagement urbain, alors que le différentiel de coût n'est que de 8 à 10%. Les tracés préférentiels avec leurs variantes ont été soumis à la concertation.

Deux lignes réalisées simultanément dès la première phase

Actuellement la fréquentation du réseau de transports collectifs urbains est de 9 millions de voyageurs/an, soit 48 voyages par an et par habitant. Cela représente une part modale du bus de 5%. Le choix du tram correspond à la nécessité d'un saut qualitatif de l'offre. Les prévisions de fréquentation tablent sur 57000 voyageurs/jour dont 40000 sur le tramway. Le projet comprend deux lignes, soit un total de 14,4 km. La ligne A va de la gare du Pontet au centre de Villeneuve les Avignon et la ligne B de la gare d'Avignon centre à un terminus à proximité du stade. Le tracé définitif sera arrêté dans le courant de l'année 2012. Les deux lignes seront réalisées simultanément dès la première phase. Ultérieurement, un tronçon complémentaire de la ligne A sera construit entre l'île Piot et Villeneuve les Avignon. La maîtrise d'ouvrage du projet est confiée à une Société publique locale, "Técély", ce qui permet aux collectivités de conserver un contrôle complet de la définition et de la réalisation du projet. La maîtrise d'œuvre sera assurée par un bureau d'études canadien, SNC Lavalin

Un projet fondamental

pour le développement urbain futur
Dans quelle mesure le projet restreindra-t-il l'usage de la voiture? Il est encore trop tôt pour le dire.

Dans le SCoT d'Avignon en cours d'approbation, qui couvre un territoire de 250 000 habitants (180 000 dans l'agglomération du Grand Avignon auxquels s'ajoutent ceux des communautés de commune de Sorgues, Monteux et Roquemaure), le tramway est fondamental pour le développement urbain futur. En particulier les règles d'urbanisme prévoient de densifier en priorité les zones desservies.

Le SCoT et le PDU prennent en compte, outre le projet de tramway et la réorganisation du réseau de TCU qui l'accompagne la réalisation de la LEO et la réouverture de la liaison Avignon-Carpentras.

Favoriser l'intermodalité

Plusieurs parkings relais sont prévus, en gare du Pontet (en liaison avec Avignon-Carpentras), à l'île Piot (aménagement de l'existant), au terminus de la ligne B, aux Angles (pour les bus) et à Villeneuve les Avignon en 2^e phase.

Les oppositions au projet

Les principales oppositions portent sur le coût jugé excessif du projet. Il y a aussi de faux débats sur la priorité à donner à l'achèvement de la LEO. Se manifestent également des craintes par rapport à la phase de travaux et aux restrictions qui seront apportées à la circulation automobile.

Un projet estimé à 250 millions

Le coût du projet est estimé à 250 millions €. Le Grand Avignon a augmenté en deux fois le versement transport, d'abord à 1,3% puis à 1,8% depuis janvier 2011. 70M€ seront

financés sur fonds propres, auxquels s'ajoutent 50 M€ de subventions. Le financement est bouclé par un emprunt de 130 M€ qui sera remboursé grâce au versement transport.

Pour ce qui est de la tarification le prix des billets restera constant et les parkings relais seront gratuits

Livraison prévue en 2016

Actuellement on en est au niveau des études préliminaires. La participation financière de l'État (suite au deuxième appel à projets TCSP) a été confirmée le 8 décembre par le Ministre des transports Thierry Mariani. Début 2012 sera lancé le marché pour le matériel roulant, en juin 2012 l'AVP sera approuvé, suivi en octobre du lancement de l'enquête publique pour une DUP, en juin 2013. Le démarrage des travaux est ensuite prévu au 2^e semestre 2013 pour une livraison à l'été 2016, juste avant le festival d'Avignon. Pour la 2^e phase la concertation sur les tracés et les aménagements urbains a eu lieu à l'été 2011. Cette concertation a révélé, outre une approbation générale du projet, deux demandes de desserte supplémentaires par le tramway pour l'Agroparc et le secteur de l'hôpital (3500 emplois). Notre réponse a été que, pour le moment, ces deux secteurs ont de trop faibles densités pour justifier d'une extension du réseau de tramway. En revanche des services de bus en site propre seront mis en place.



Vers un réseau de TCU plus efficace et attractif

Le projet s'inscrit dans une volonté de développer les transports collectifs à l'échelle du bassin de vie c'est-à-dire sur un périmètre plus large que celui de l'agglomération du Grand Avignon. Dans cette optique le tramway doit constituer l'épine dorsale du système de transports collectifs, en lien avec d'autres projets de transports en site propre sur les liaisons à forte fréquentation. Le tout doit aboutir à un réseau hiérarchisé et plus efficace et attractif. Traverser entièrement l'intra muros pose des problèmes géométriques. À terme sur ces trajets les gros bus devraient être remplacés par des navettes ayant un gabarit plus adapté.

Bientôt une nouvelle DSP sera signée pour développer le réseau de bus. 90% des km/bus économisés grâce au tramway seront redéployés pour développer les dessertes bus sur d'autres quartiers.

Une nouvelle DSP transport vient d'être attribuée à la société TCRA, qui gère le réseau TC du Grand Avignon, pour l'exploitation du réseau tram et bus. Pour un coût moyen sur 8 ans de 26,1 million d'euros, elle prévoit un accroissement de 20% de l'offre kilométrique. En effet, 90% des km/bus économisés grâce au tramway seront redéployés pour développer les dessertes bus sur d'autres quartiers. ●

Le projet de tramway d'Aubagne

Rencontre avec *Matthieu Reynier, Responsable de la Communication et Bertrand Robin, Chef de Projet à la mission tramway*

Comment a été construit le projet

Le tramway était au cœur du projet de mandat lors des dernières élections et il faisait partie des 20 mesures phares du programme pour la période 2008-2014.

Afin d'impliquer au maximum les habitants dans la définition du projet a été mis en place, dès octobre 2008, un atelier réunissant habitants, élus et techniciens. Cela a permis de confronter la vision politique des élus, la connaissance du terrain des techniciens et la connaissance des pratiques des habitants. En octobre 2009 a été lancée une phase de concertation intensive portant sur les tracés, le financement et le choix du matériel (tramway ou BHNS). Plusieurs réunions publiques ont été organisées, ainsi qu'une exposition animée par les membres de l'atelier. Plus de mille avis ont été exprimés et la solution tramway sur fer choisie à une large majorité. Enfin au début 2010 la mission tramway (une quinzaine de personnes) a été mise en place afin d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet. L'atelier continue à fonctionner et se penche maintenant sur les impacts du projet et les aménagements connexes.

Caractéristiques du projet

La maîtrise d'œuvre a été attribuée à Egis Rail et l'Atelier ville et paysage.

La mise en service du premier tronçon est prévue pour début 2014.

Les principaux critères qui ont conduit à préférer le tramway au BHNS sont la capacité, la durée de vie des infrastructures et la largeur d'emprise sur le sol.

La première phase du projet se situe dans une zone à forte densité de population et d'emplois, entre la gare et le Charrel. La 2^e phase va de la gare jusqu'aux Paluds. La ligne sera ensuite prolongée dans un troisième temps jusqu'à la Penne sur Huveaune, avec ensuite la perspective d'un raccordement au réseau de transports collectifs de Marseille.

Les prévisions de fréquentation tablent sur 16000 voyageurs/jour sur la ligne 1, soit deux fois plus que sur la ligne de bus actuelle.

Aubagne est un cas particulier du fait de la gratuité des transports

Depuis la mise en place de la gratuité dans les transports urbains la fréquentation a augmenté de 150%. Sur la ligne de bus n° 1, qui sera remplacée par le tramway, on arrive quasiment à saturation. Le tramway sera lui aussi gratuit, une première dans le monde!

Tramway et développement urbain

Un des principes de base est de développer l'urbanisation dans les zones qui seront directement desservies par le tramway.

Aubagne et la Penne sur Huveaune regroupent 50% de la population de l'agglomération. La zone des Paluds à elle seule représente 12000 emplois et il est prévu de développer de l'habitat à proximité. Il y a également dans ce secteur le projet de ZAC des Gargues qui occupera 40

hectares et ou seront réalisés une zone commerciale et plus de 800 logements. Enfin, toujours dans les quartiers desservis par le tramway, seront construits 400 logements à la Tourtelle.

Autres projets de transport

Le tramway, même une fois raccordé au réseau marseillais, ne fera pas concurrence à la 3^e voie en cours de réalisation dans la vallée de l'Huveaune. Le tramway assure une desserte beaucoup plus fine, une sorte de cabotage, alors que les TER se positionnent plutôt sur des trajets plus longs.

Pour compléter son offre de transports en commun, l'agglo travaille à la réouverture en site propre de l'ancienne voie ferrée de Valdonne, pour relier en tram-train La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne.

Pôles d'échange

Il est prévu de réaliser plusieurs pôles d'échange. Le principal sera constitué par la gare d'Aubagne, dont le parvis va être entièrement réaménagé pour accueillir le tramway et un parking relais, essentiellement destiné aux usagers des TER.

Un second pôle d'échange sera aménagé dans le secteur de la Martelle-les Paluds, au terminus du tramway et de lignes d'autocars du Conseil Général.

Les oppositions au projet

On entend dire qu'Aubagne n'a pas une taille suffisante pour justifier un tramway, mais il s'agit d'un projet à l'échelle de l'agglomération. →



Dans un couloir de 500 m de part et d'autre du tracé, on compte 30% des habitants, 32% des emplois et 71% des collégiens et lycéens. De quoi assurer une belle fréquentation.

Il y a des craintes légitimes par rapport à la phase de travaux de la part des riverains et de commerçants. Pour ces derniers, va être créé un fonds d'intervention pour les services et activités commerciales (FISAC) ainsi qu'un fonds d'indemnisation à l'amiable. Par ailleurs nous faisons dès maintenant d'importants efforts d'information et d'accompagnement.

Matériel roulant

L'offre d'Alstom a été retenue début octobre. Il s'agit d'un matériel spécifique, le Citadis compact, plus petit que les tramways classiques puisqu'il mesure 22 mètres, contre 30 à 35 mètres pour les tramways habituels (Besançon a choisi un matériel de gabarit comparable). Il sera décoré par l'artiste international Hervé Di Rosa.

Financement

Le versement transport était de 1,05% jusqu'au début 2010. Son passage à 1,8% apporte 4,5 millions d'euros supplémentaires.

Le financement du projet se répartit en 10% d'autofinancement (assurés par la part du VT supplémentaire jusqu'en 2014), 50% d'emprunt sur 35 ans (qui seront remboursés par le VT au-delà de 2014) et le reste sous forme de subventions de l'État (14 M€), la Région et le Département.

Le coût de la ligne 1 est 122 M€ et celui de la ligne 2 de 40 M€. À un peu plus de 160 M€ pour 10 km, cela en fait un projet dont le coût est très en dessous de la moyenne.

Avancement du projet

Le dossier de DUP a été déposé cet été pour avis des services de l'État. L'enquête aura lieu à la fin du premier trimestre 2012. Les délais sont effectivement assez courts, même si la première phase est relativement limitée.

Le réseau de TCU

Le réseau de bus actuel compte 11 lignes régulières plus des services de transport à la demande. Le tramway remplacera deux lignes (la 1 et la 6) et le réseau sera restructuré pour organiser les rabattements vers le tramway. Le gain sur l'exploitation des bus contribuera au financement de l'exploitation du tram. ●

La politique des transports dans une agglomération de taille moyenne:

L'exemple d'Aubagne

Entretien avec Daniel Fontaine - Maire d'Aubagne, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile, Vice-Président du Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône.

À la base la volonté de la communauté d'agglomération était de modifier les pratiques de déplacement. Aux problèmes de saturation automobile et de retard dans les politiques de transport on n'apportait que des réponses insuffisantes et incohérentes. Il faut permettre aux gens de se déplacer différemment en leur offrant les moyens, grâce à une politique cohérente issue d'une réflexion à l'échelle de l'agglomération mais aussi à l'échelle métropolitaine. De là est né le projet de tramway mais aussi des réflexions sur sa jonction future avec les Transports Collectifs marseillais. D'autres projets comme celui de la ligne de Valdonne ou la 3^e voie Marseille - Aubagne pourront également contribuer à changer les habitudes.

Comment s'est traduite cette volonté ?

D'abord en organisant le réseau de bus en fonction des attentes et des besoins de la population: des lignes structurantes desservent les zones fortement peuplées et des transports à la demande ont été mis en place dans les secteurs moins denses. Nous avons ensuite augmenté les fréquences mais pour que tout le monde puisse bénéficier de l'amélioration de l'offre il fallait lever l'obstacle de la tarification, qui restait un problème pour certains habitants. Cela nous a conduit à mettre en œuvre la gratuité dans les transports collectifs de l'agglomération. Auparavant certains usagers bénéficiaient de la gratuité du fait de leur situation personnelle (personnes âgées, RMistes, etc.) et il y avait aussi les fraudeurs. Aujourd'hui tous les usagers sont sur un pied d'égalité et tout le monde a la liberté de se déplacer: liberté, égalité, gratuité!

Quels effets a produit cette gratuité des TCU ?

Elle a d'abord entraîné une forte augmentation de la fréquentation, à tel point qu'un service de transport à la demande a déjà été transformé en ligne régulière.

Mais surtout, comme le soulignent la majorité des usagers, l'atmosphère a changé, s'est apaisée. En particulier la gratuité a eu un impact positif très fort auprès des jeunes.

Et aussi la gratuité pour que les transports collectifs soient accessibles à tous conduit à se poser d'autres questions. Pourquoi pas aussi la gratuité pour d'autres services, par exemple pour une culture accessible à tous? C'est ce que nous essayons de réaliser à travers quelques unes des opérations, comme la gratuité de certains spectacles pendant le salon du livre jeunesse ou pour certaines manifestations prévues dans le cadre de la future expo Picasso.

Et on aboutit à un projet sans équivalent: celui d'un tramway gratuit

Une fois la gratuité instaurée, on ne peut plus revenir en arrière et pour amplifier l'utilisation des transports collectifs il fallait mieux répondre aux besoins. La principale ligne de bus est aujourd'hui saturée aux heures de pointe. Par leur participation à la concertation qui a prévalu dès la définition du projet, et notamment grâce au système des ateliers (voir article sur le projet de tramway), les habitants ont clairement exprimé leur préférence pour la solution tramway. Aujourd'hui les ateliers réfléchissent à l'aménagement urbain autour du tram et pour nous il s'agit clairement d'orienter le développement urbain vers les secteurs qui seront desservis par le tramway. Par ailleurs on amorce une diminution de l'emprise de la circulation automobile. Cela se fera progressivement mais déjà les aménagements de voirie pour le tram iront dans ce sens.

Et nous voulons aussi que le tram devienne un lieu d'échange, un peu comme une maison de quartier roulante, nous avons déjà organisé des animations dans les bus qui ont connu beaucoup de succès et nous poursuivrons ce type d'actions avec le tram. ●



Carnet

Valérie CHABRIER, Responsable de la Sécurité et de l'Éducation Routière à la DREAL PACA a quitté ses fonctions pour un poste d'enseignement à l'École Nationale des Techniciens de l'Équipement à Aix-en-Provence.

Nous tenons à la remercier ici pour la compétence et la disponibilité avec lesquelles elle a assuré ces dernières années dans les colonnes du JOURNAL DES TRANSPORTS la rubrique **Sécurité Routière**, si importante pour tous les acteurs du transport, professionnels et institutionnels. Elle saura mettre ses compétences dans le domaine des transports (car elle a déjà une longue expérience en la matière, depuis le CETE de Lyon jusqu'à ses responsabilités à l'ex-DDE des Bouches-du-Rhône) et nous lui souhaitons une pleine réussite dans son nouveau poste.