

Le journal des transports

Mars 2009

éditorial **Création des DREAL : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement**

Une étape déterminante dans la construction du ministère et dans la réforme territoriale de l'État

Le décret relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) a été publié le 28 février 2009 au Journal Officiel.

Les DREAL regroupent les directions régionales de l'environnement (**DIREN**), les directions régionales de l'équipement (**DRE**) et les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (**DRIRE**), dont elles reprennent les missions. Elles deviennent ainsi le pilote unique, au niveau régional, des politiques de développement durable, résultant notamment des engagements du Grenelle Environnement, et constituent une des premières grandes étapes de la réforme territoriale de l'Etat, dont elles sont particulièrement exemplaires.

Les missions de métrologie et de développement industriel sont positionnées de manière provisoire en DREAL, dans l'attente de la création des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (**DIRECCTE**).

Ce décret ne concerne pas les régions Ile-de-France et Outre-mer, pour lesquelles le dispositif sera précisé ultérieurement.

■ Les DREAL : une approche transversale du développement durable en région

Sous l'autorité du préfet de région, et sous réserve des compétences du préfet de département, la DREAL sera notamment chargée

- d'élaborer et mettre en œuvre les politiques de l'État en matière d'environnement, de développement et d'aménagement durables par exemple sur les sujets : changements climatiques, patrimoine naturel, sites et paysages, aménagement durable des territoires, transports, circulation et sécurité routières, contrôle et sécurité des activités industrielles, gestion de l'énergie, prévention des pollutions, des risques, gestion du littoral, connaissance et évaluation environnementales, ...
- d'élaborer et de mettre en œuvre les politiques de l'Etat en matière de logement : développement de l'offre, rénovation urbaine et lutte contre l'habitat indigne ;
- de veiller à l'intégration des objectifs du développement durable, d'assister les autorités administratives compétentes en matière d'environnement sur les plans, programmes et projets ;

65
numéro

[Suite page 2]

Sommaire

P. 1 EDITO

- Création des DREAL : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

P. 2/3 POLITIQUE DES TRANSPORTS

- Création des DREAL : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Statistiques sur les entreprises de transport en PACA
- Statistiques des registres

P. 3 TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- Mobilités

P. 4/6 BILAN : TRANSPORTS 2008

- Transports : fin d'année difficile

P. 7/9 TRANSPORTS DE MARCHANDISES

- La filière logistique en pays d'Arles

P. 10 INFRASTRUCTURES

- Schémas d'infrastructures... 2009 une année à ne pas manquer

P. 11/12 MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

- Etudes régionales de transports en 2009

Création des DREAL : les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

[Suite]

- de promouvoir la participation des citoyens dans l'élaboration des projets ayant une incidence sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ;
- de contribuer à l'information, à la formation et à l'éducation des citoyens sur les enjeux du développement durable et à leur sensibilisation aux risques.

■ Décret n° 2009-235 du 27 février 2009

relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

LA DREAL PACA :

Par l'arrêté 2009-50 du 18 mars 2009, le Préfet de la région PACA a porté organisation, de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cet arrêté fixe les divers services qui composent la direction :

- une direction;
- un secrétariat général;
- une mission d'appui au pilotage des BOP, de la performance et de la coordination régionale;
- une mission sécurité-défense;
- une délégation de la façade maritime (méditerranée);
- un pôle supports intégrés ;
- un service territoires, évaluation, logement, aménagement et connaissances;
- un service biodiversité, eau et paysage;
- un service énergie, construction, air et barrages;
- un service transports et infrastructures avec des antennes dans les départements de la région;
- un service prévention des risques ;
- cinq unités territoriales: Alpes du Sud, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Var et Vaucluse.

Ces unités reprennent à l'identique les missions antérieures des groupes de subdivisions de la DRIRE dans le domaine des installations classées pour la protection de l'environnement, des équipements sous pression et des canalisations .

NB : La DREAL exposera plus en détails et largement sa composition et ses missions dans le cadre de son programme de communication.

NB : En ce qui concerne les transports, le service Régulation et Contrôle des Transports de l'ex-DRE se nomme désormais **Unité Régulation et Contrôles des Transports** et se trouve placée au sein du **Service Transports et Infrastructures**.

Statistiques sur les entreprises de transport en PACA

par Michel FABIANI, Chef de la Cellule administrative de l'Unité Régulation et Contrôle des Transports /DREAL PACA

Ces statistiques reflètent l'activité de contrôle menée par les Contrôleurs des Transports Terrestres en 2008.

	2007 *	2008 **
Nombre de journées de contrôle des contrôleurs sur la route	2 236	2 129
Nombre total de véhicules contrôlés	9 822	6 520
Dont nombre de véhicules étrangers contrôlés	2 644	1 670
% des contrôles concernant les véhicules	27 %	26 %
% de véhicules étrangers en infraction	18 %	23 %
Montant total des consignations	568 720 E	509 105

*Le nombre de journées d'activité contrôlées pour chaque conducteur a été d'une semaine jusqu'au 08/04/2007, puis de 15 jours jusqu'au 31/12/2007

**La période de contrôle porte sur 28 jours depuis le 01/01/2008, de ce fait la durée du contrôle est allongée et le nombre de véhicules contrôlés est plus faible.

Statistiques des registres

Marchandises- Commissionnaires – Voyageurs

	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre total d'entreprises inscrites aux registres (M/C/V)	5 090	4 929	4 907	4 880	5 061
<i>Dont Marchandises</i>	3 596	3 350	3 191	3 418	3 519
<i>Dont commissionnaires</i>	334	338	333	340	348
Nombre de licences communautaires délivrées dans l'année	546	405	463	535	598
Nbre de copies conformes de licences communautaire délivrées dans l'année	3 269	468	3 310	5 111	7 202
Nombre de licences intérieures délivrées dans l'année	446	148	659	541	537
Nb de copies conformes de licences intérieures délivrées dans l'année	943	701	2 335	1 671	2 756
Nombre d'entreprises radiées dans l'année	789	670	597	320	396
<i>Dont Marchandises</i>	692	590	519	218	307
<i>Dont commissionnaires</i>	43	18	22	14	23
Nombre d'entreprises inscrites dans l'année	568	611	653	630	597
<i>Dont Marchandises</i>	418	426	427	446	407
<i>Dont commissionnaires</i>	28	26	26	21	31
Nombre d'entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière au 31/12	416	440	447	419	322
Dont capitaux négatifs	265	268	248	214	142
Nombre d'autorisations bilatérales au voyage délivrées dans l'année (pays hors Union) dont	379	3 991	4 503	5 034	6 170
<i>Biélorussie</i>	0	0	0	0	2
<i>Bulgarie</i>	0	3	1	0	0
<i>Bosnie-Herzégovine</i>	0	1	0	0	0
<i>ex-Yougoslavie</i>	0	6	1	0	0
<i>Roumanie</i>	0	0	1	0	0
<i>Algérie</i>	0	0	0	0	120
<i>Croatie</i>	0	15	19	14	1
<i>Maroc</i>	98	574	919	809	2 268
<i>Russie</i>	0	0	2	0	7
<i>Tunisie</i>	274	3 370	3 560	4 211	3 771
<i>Ukraine</i>	3	0	0	0	1
<i>Suisse</i>	1	0	0	0	0
Nombre d'entreprises concernées par ces autorisations	18	46	30	31	35

Mobilités

*Philippe HURDEBOURCQ, Directeur
Développement industriel et
International, CCI Pays d'Arles*

A l'occasion du colloque « Les défis de la mobilité durable » de 2008, nous avons proposé aux lecteurs de réagir sur ce thème.

Quelques contributions ont été proposées dans le n° 64 du Journal des Transports.

En voici une autre que nous soumettons à votre réflexion .

Vous pouvez vous aussi vous exprimer sur ce sujet sur le site de l'ORT : www.ort-paca.fr.

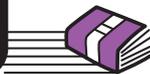
« Les défis de la mobilité durable, pour vous, c'est quoi ? »

Les défis de la mobilité, c'est déjà de parvenir à concilier besoins actuels et futurs avec capacité objective de nos infrastructures à les satisfaire.

L'ajout de la composante « durable », s'interprète à mon sens comme la capacité à résoudre l'équation précédente sans

gabegie financière, en respectant notre qualité de vie et en limitant les impacts environnementaux.

Soit vraisemblablement par l'optimisation de tous les moyens et infrastructures de transport existants et par une refondation assez conséquente de notre approche de ce que recouvre nos déplacements et de leurs justifications.



Transports : fin d'année difficile

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

Activité médiatrice, les transports subissent, au second semestre 2008, la chute du commerce mondial et le repli de l'activité nationale. Cependant, sur l'ensemble de l'année, les différentes activités du secteur semblent plutôt bien résister à la crise. Les échanges de marchandises sont stables par rapport à 2007 dans le transport maritime, mais l'activité routière baisse au cours des neuf premiers mois de l'année. En transports de voyageurs, les résultats sont presque identiques à ceux de l'année passée pour l'aérien, et croissants pour le maritime. Révélateur des difficultés des transports, le marché du travail se détériore.

Voici dix ans que le nombre de créations d'entreprises n'avait été aussi élevé qu'en 2008. Cette performance, acquise au premier semestre (+ 21 % par rapport au premier semestre de 2007), résiste à la décélération survenue dans la seconde partie de l'année (- 2,1 % par rapport au second semestre 2007). Un peu plus de la moitié des créations d'entreprises émane du transport routier de voyageurs, surtout des taxiteurs. Toutefois, c'est le transport routier de marchandises qui présente le meilleur taux de création d'entreprises, supérieur de un ou deux points selon les cas aux taux des branches de transport routier de voyageurs, d'activités logistiques et de gestion d'infrastructures. Le repli du second semestre fait écho à la contraction du marché du travail. En effet, en décembre 2008, les offres d'emploi sont inférieures de 38 % à leur moyenne annuelle, soit un recul d'une ampleur très largement supérieure au retrait cyclique traditionnel ; et le nombre de demandes d'emploi de la part de personnes ayant exercé leur dernière activité dans les transports est supérieur de 10,9 % à la moyenne de l'année.

Indicateur de l'effort d'investissement des entreprises de transport routier, le nombre d'immatriculations de véhicules industriels¹ neufs s'est accru de 8,1 % en un an et celui de véhicules légers² a peu varié (- 0,6 % en un an). Toutefois, un net renversement de tendance apparaît au cours du dernier trimestre de 2008. Par rapport au quatrième trimestre de 2007, la chute des immatriculations est de 7,1 % pour les véhicules industriels et de 8,8 % pour les véhicules légers.

- 1- Autobus et autocars, camions, vasp, tracteurs routiers de poids total en charge supérieur à 5 tonnes.
- 2- Camionnettes, camions, vasp, de de poids total en charge inférieur ou égal à 5 tonnes.
- 3- Tout transport franchissant les frontières régionales est considéré, ici, comme de longue distance.

Repli du transport routier de marchandises

En tonne-km, les transports routiers de marchandises générés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur diminuent continûment au fil des quatre trimestres de 2008 (Graphe 1).

L'activité cumulée des transports au cours de l'année baisse de 4,1 % par rapport à l'année précédente. La réduction de l'activité de transport de longue distance³ est cause de cette récession. En effet, les flux de marchandises sortant de la région diminuent de 10,7 % en tonne-km et ceux y entrant de 5,8 %. En un an, la flotte régionale perd, sur longue distance, 8,1 % de ses tonne-km, compensées partiellement, à hauteur d'un gros tiers, par le développement des transports régionaux dont les distances (+9,5 %) et les volumes (+0,6 %) s'accroissent conjointement.

La réduction très sensible de l'activité générale (mesurée en tonne-kilomètre) inhérente à la diminution globale des dis-

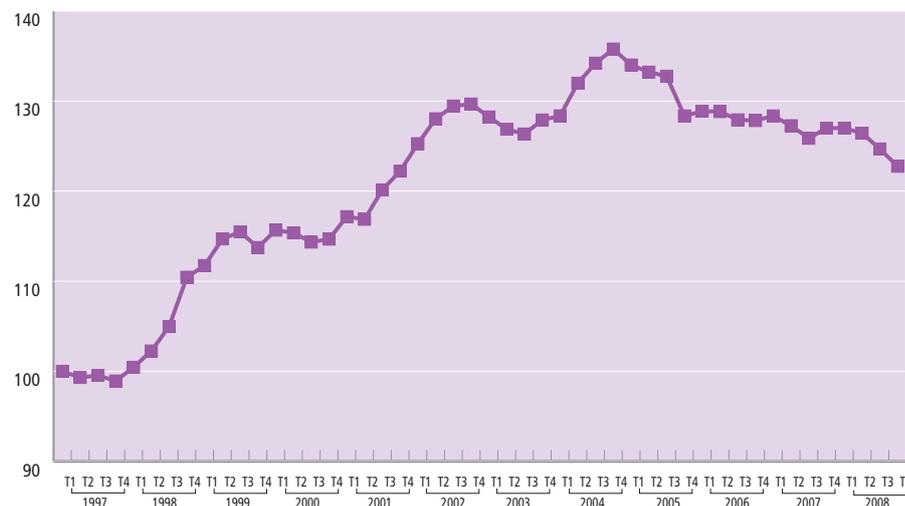
tances parcourues, est révélatrice du repli des transporteurs locaux sur un périmètre de plus en plus régional, au détriment de marchés internationaux et interrégionaux.

L'activité de transport pour compte d'autrui, le cœur de la profession, recule plus fortement que celle du secteur entier (- 6,6 % en tonne-km). La baisse des volumes échangés (- 2,6 %) et la perte de marchés extérieurs en sont les causes. Mais, à la différence du secteur des transports, dans son ensemble, le compte d'autrui semble moins bien réussir à se repositionner sur le marché interne

Aérien : relative résistance grâce aux liaisons à bas coûts

Malgré une légère baisse de trafic (- 0,3 % en un an), les aéroports de la région résistent plutôt bien à la crise (tableau 1) et à la hausse des carburants. La résistance est meilleure pour le transport international (+ 0,1 %) que national (- 0,8 %).

Evolution trimestrielle des Tonnes-Kilometres dans le TRM



Sources : MEEDDAT - SOeS / Enquête TRM


Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2008

	Passagers	Évolution 2008/2007 en %	Évolution annuelle moyenne 2007/2008 en %
Total aéroports Provence-Alpes Côte d'Azur dont :	18 084 895	- 0,3	4,6
Nice-Côte d'Azur	10 382 566	- 0,2	3,3
<i>dont low-cost (part en %)</i>	32,6	0,7 pt	/
<i>Passagers locaux</i>	10 364 177	- 0,2	/
<i>Internationaux</i>	6 061 002	0,7	/
<i>Nationaux</i>	4 303 175	- 1,4	/
<i>dont Nice-Paris</i>	3 160 660	- 1,2	/
<i>Transit</i>	18 389	1,5	/
Marseille-Provence	6 965 933	0,0	6,7
<i>dont low-cost (part en %)</i>	17,4	2,0 pts	/
<i>Passagers locaux</i>	6 809 301	0,1	/
<i>Internationaux</i>	3 531 726	- 0,0	/
<i>Nationaux</i>	3 277 575	0,2	/
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 776 573	- 3,3	/
<i>Transit</i>	156 632	- 1,2	/
Toulon-Hyères	629 412	- 2,6	3,9
<i>dont low-cost (part en %)</i>	27,0	- 1,1 pt	/
Avignon-Caumont	71 455	- 30,9	6,5
<i>dont low-cost (part en %)</i>	48,7	24,6 pts	/

Sources : DAC - SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice-Côte d'Azur

En effet, les destinations lointaines (New York, Moscou, Istanbul, Dubaï, Montréal) progressent depuis Nice. Cependant, malgré un élargissement de l'offre à une centaine de destinations dans le monde, Nice ne parvient pas, globalement, à préserver sa croissance (- 0,2 %). Marseille accroît son trafic vers l'Afrique du Nord (+ 9,2 %), notamment Alger, Casablanca et Marrakech. Globalement, le nombre de passagers des lignes internationales y reste quasiment stable (+ 0,1%). Les compagnies low-costs, qui ont transporté 27 % des 18 millions de passagers de la région traversent bien, elles aussi, les turbulences. Leur part de marché progresse de 4,8 % par rapport à 2007. En trafic national, en revanche, Nice perd des passagers, à la fois sur Paris (- 1,2 %) et la métropole (- 1,8 %). A Marseille, la situation est plus contrastée : la concurrence du TGV réduit les échanges avec la capitale (- 6,9 %) mais le trafic interrégional progresse de 6,4 %. A l'aéroport de Toulon, le trafic vers Orly diminue (-2,3 %) et, à Avignon, la liaison avec Paris s'est définitivement interrompue en juillet 2008.

En un an, le fret aérien régional (52 160 tonnes) s'élève à Marseille (+ 8,8 %) et dans la région (+ 6,2 %). Le volume régional de courrier et de colis aéropostaux s'établit à 12 450 tonnes. Il a connu une évolution très erratique au cours de ces dernières années.

Bonne résistance du transport maritime de marchandises

Les ports maritimes de la région traitent 97,7 millions de tonnes de marchandises pendant l'année 2008, un résultat en baisse de 0,2 % par rapport à 2007. **Cette réduction des trafics (tableau 2)** concerne les ports de Nice, spécialisé dans les échanges ciments (- 10,9 %), et de Marseille dans une moindre mesure (- 0,3 %), mais pas celui de Toulon dont les flux augmentent de 9,9 %.

A Marseille, tous les trafics progressent à l'exception de ceux des marchandises diverses, doublement affectés par les mauvais résultats d'ArcelorMittal et la dégradation des trafics de conteneurs (- 16 %), notamment avec l'Asie. Les volumes de vrac solides et liquides gagnent respectivement 8,0 % et 7,0 % : les premiers en raison des fortes hausses enregistrées par les trafics de minerais, de charbon et dans une moindre mesure de céréales ; les seconds grâce

à la progression des exportations chimiques, en particulier de soude. Enfin, les échanges d'hydrocarbures progressent de 0,9 % avec l'accélération des entrées de pétrole brut, surtout à destination des raffineries françaises.

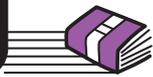
L'activité du port de Marseille est fluctuante au cours de l'année. Dynamique au premier trimestre, le volume des marchandises échangées régresse au trimestre suivant, en raison notamment de mouvements sociaux contre la réforme portuaire. Au dernier semestre, le port de Marseille résiste plutôt bien au ralentissement progressif de l'activité économique mondiale avec des échanges stables par rapport à l'année précédente. Toutefois, en décembre 2008, les flux baissent brutalement pour toutes les filières (- 23 % au total). Ce ralentissement est observé dans tous les Grands ports maritimes et européens (Rotterdam, par exemple, enregistre une décélération significative).

Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2008

Unité : millions de tonnes

	Volume de marchandises	Évolution 2008/2007 en %	Évolution annuelle moyenne 2007/2003 en %
Port Autonome de Marseille	96,0	- 0,3	0,2
Marchandises diverses	15,2	- 12,5	3,9
<i>dont conteneurs</i>	8,4	- 16,5	4,8
Vrac solide	14,1	8,0	- 3,0
Vrac liquide	3,6	7,0	3,5
Hydrocarbures	63,1	0,9	- 0,2
Nice	0,3	- 10,9	- 1,6
Toulon	1,4	9,9	26,8
Ensemble des 3 ports	97,7	- 0,2	0,4

Sources : PAM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var



Beau temps pour la croisière

Avec un peu plus de 4,8 millions de passagers, le transport maritime régional de voyageurs progresse de 3,2 % en un an. Les croisiéristes sont plus nombreux, globalement (+ 16 %) et dans tous les ports de la région. L'extension du calendrier des croisières, l'accroissement du nombre d'escales et l'arrivée de nouveaux opérateurs y concourent. En revanche, la fréquentation des lignes régulières des ports régionaux est en baisse (- 1,3 % en un an), en raison de la désaffection de la liaison entre Marseille et l'Algérie (- 20 %) due à la concurrence des vols low-costs et aux contrôles drastiques de la douane algérienne pour limiter les entrées clandestines de marchandises. Cependant, le port de Marseille, qui dépasse le demi-million de croisiéristes, parvient à maintenir son trafic de passagers au-delà des deux millions de voyageurs, dépassant de peu le niveau exceptionnel de 2007. **Un bilan satisfaisant que partagent aussi les ports de Toulon et de la Côte d'Azur (graphe 2).**

Bassin Rhône-Saône : contraste des filières

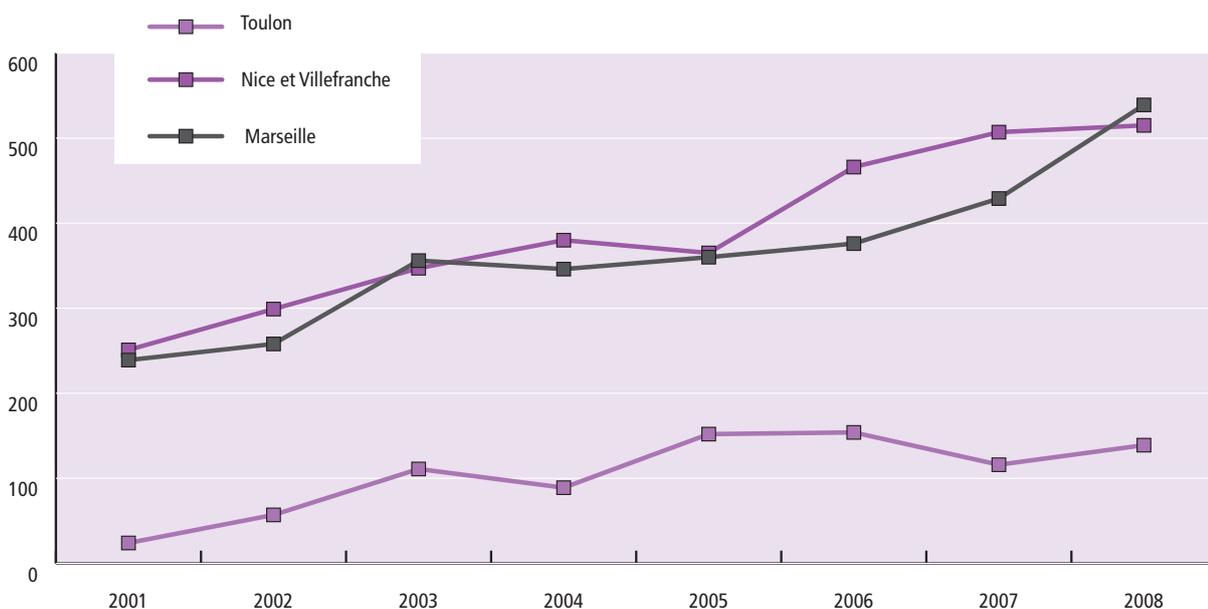
En France, le transport fluvial progresse de 0,6 %, au premier semestre de 2008. Les résultats par bassin ne sont pas connus mais l'évolution nationale permet de tirer quelques enseignements fragmentaires. La croissance nationale est impulsée par les produits chimiques (+ 25,6 % en t-km), notamment les engrais, et les produits énergétiques (+ 10,1 %), deux filières très favorablement représentées sur le bassin Rhône-Saône. En revanche, la filière agro-alimentaire fléchit quelque peu en France (- 1,5 % en t-km) et les trafics de la campagne céréalière sont annoncés en baisse de 6,5 % (en t-km) sur le Rhône. La conjoncture du Bâtiment et des Travaux Publics ne laisse pas, non plus, présager de bons résultats. Enfin, pour la première fois, la filière des conteneurs connaît une baisse, liée aux mouvements sociaux qui ont affecté le GPMM.

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.

Avertissement

Faute de données disponibles, ce bilan ne peut évoquer la situation ferroviaire, ni celle du transport routier de voyageurs.

Trafic de croisiéristes des Port de Marseille, Nice-Villefranche et Toulon (unité : millier)



Sources : PAM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

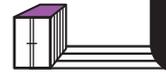


Définitions - Méthode : Entreprises de transport pour compte propre / compte d'autrui

Sont considérés comme transports pour compte propre les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise, et que celle-ci exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise, ou des intérimaires, ou des salariés du loueur de véhicules.

Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre.

Tout transport qui n'est pas défini comme transport pour compte propre peut être qualifié de transport pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui représente 80 % de l'activité totale des transports.



La filière logistique en pays d'Arles

par Philippe HURDEBOURCQ, Directeur
Développement Industriel et International
de la CCI d'Arles

■ Présentation Générale

Historiquement, le pays d'Arles est une zone géographique qui est traversée et qui a généré de nombreux flux logistiques.

Les principales raisons en sont les suivantes :

- **Le bassin de population**, en constante croissance, qui suscite naturellement des moyens conséquents à même de servir et d'approvisionner au mieux la demande locale.

- **L'agriculture**, sur le nord de l'arrondissement (Châteaurenard, Noves, Barbentane, Saint-Rémy...), mais également sur Arles et Saint-Martin de Crau, a toujours recouru aux moyens les plus performants pour pouvoir livrer les récoltes.

Naturellement l'activité de prestataires, essentiellement en transport dans un premier temps, s'est fortement développée.

Aujourd'hui, la rationalisation de ce métier, l'intégration de fonctions amont, de calibrage, de contrôle qualité, de stockage, de traçabilité, ont contribué à concentrer le secteur et à élargir son offre de services.

C'est ainsi qu'il existe sur l'arrondissement une filière logistique agroalimentaire performante et totalement en adéquation avec les besoins du marché.

- **La présence du Rhône** et son débouché sur la mer, à Port-Saint-Louis, à proximité du terminal à containers du PAM. Le fleuve a toujours représenté une voie privilégiée pour les flux de marchandises.

Bien que fortement concurrencé par la route et handicapé par l'arrêt du canal Rhin Rhône, le transport fluvial, en proposant une alternative de plus en plus crédible à la saturation du réseau routier et au relatif manque d'efficacité de la voie ferrée, possède aujourd'hui de nombreux attraits pour le monde de la logistique.

La progression quasi exponentielle du nombre de containers transitant sur le Rhône de Fos à Lyon, la réalisation de FOS 2XL et de son terminal fluvial, sont des indicateurs prouvant l'importance que revêt ce mode de transport.

Par ailleurs, depuis plus de 20 ans, le port d'Arles, le plus important sur l'axe Rhône-Saône après Lyon, contribue à ce dynamisme en proposant, grâce à ses caractéristiques intrinsèques – quadrimodalité, seul site capable d'accueillir des fluvio-maritimes de 3000 tonnes, disponibilités foncières ... – une palette de services particulièrement diversifiés et bien adaptés aux demandes locales.

- **La situation géographique et les infrastructures**, notamment routières, ferroviaires et portuaires, présentes sur ce territoire.

Même s'il est de bon ton de toujours affirmer être au « cœur de l'Europe », il n'est pas moins vrai que nombre de logisticiens affirment l'intérêt stratégique que revêt, à leurs yeux, l'axe Nîmes – Arles – Salon, pour couvrir l'Europe du Sud.

Par ailleurs, il est clair que le développement du Grand Port de Marseille et l'évolution de la stratégie des grands donneurs d'ordre, qui scindent leurs flux entre les ports du Nord et du Sud de l'Europe, contribuent à la création naturelle de très grands sites logistiques dans notre région.

Tous ces facteurs justifient l'intérêt croissant pour le pays d'Arles que manifestent les prestataires ou les chargeurs.

- **Les disponibilités foncières**, relativement abondantes, au regard de la pénurie observée sur les territoires limitrophes.

Le développement tout à fait remarquable des plates-formes de Saint Martin de Crau et de Port Saint Louis sont à cet égard particulièrement significatives de la capacité que notre territoire possède encore d'offrir de larges surfaces bien adaptées aux exigences de la logistique.

- **Le Grand Port de Marseille et son port à containers FOS 2XL**

Il est manifeste que le Port de Marseille, sa stratégie de développement et ses infrastructures dédiées au transport conteneurisé ont contribué très largement à la croissance pratiquement exponentielle des surfaces dédiés à la logistique dans notre région.



Il est également clair que les sites de Port-Saint-Louis, d'Arles de Saint-Martin de Crau, de Fos et de Grans Miramas, ces deux dernières n'appartenant pas au périmètre d'intervention de la CCI du pays d'Arles, représentent l'hinterland premier du port à conteneurs.

Ses projets d'extension – Fos 3, 4 XL –, qui nous paraissent parfaitement légitimes au regard de l'évolution du commerce mondial, s'accompagneront ainsi de nombreuses implantations majeures, à l'instar des gigantesques sites existant dans les grands ports d'Europe du Nord.

■ Typologie des principales zones logistiques du pays d'Arles

Outre les zones de Châteaurenard, Noves, Cabannes, ou encore Saint-Andiol, qui accueillent de nombreuses entreprises logistiques directement liées à la forte activité agricole de la région, les zones logistiques récentes situées en pays d'Arles sont les suivantes :

Le Port d'Arles

Créé il y a plus de 20 ans par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, afin de proposer un outil performant de manutention au service des entreprises de l'arrondissement, le port d'Arles et sa zone industrielle sont également des vecteurs d'attractivité pour les industries dont les approvisionnements ou les expéditions requièrent la présence de la voie d'eau.

Outre les modes classiques, routier, ferroviaire et fluvial, la zone portuaire d'Arles est qualifiée de « quadrimodale », car elle peut accueillir des bateaux fluvio-maritimes de 3 000 t.

Cette singularité lui confère une réelle fonction maritime, en permettant un approvisionnement direct, sans rupture de charge, pour nombre de marchandises pondéreuses, principalement issues du bassin méditerranéen.

De même, elle permet d'optimiser les chargements des navires, via transbordements entre barges ou fluvio-maritimes.

Le port d'Arles s'inscrit donc pleinement dans les schémas nationaux et les stratégies propres du Grand Port de Marseille relatives aux évolutions des modes de transport combiné.

Il est probable que ses caractéristiques intrinsèques autorisent également la mise en œuvre de solutions très innovantes, que ce soit dans les domaines de la gestion de nouveaux types de clients ou

de la manutention de marchandises jusqu'alors peu utilisatrices du fleuve, ce qui assurera ainsi de nouvelles opportunités de progression au transport fluvial.

La zone Ecopole de Saint-Martin-de-Crau

Cette zone, initiée par la mairie de Saint-Martin-de-Crau à la fin des années 90, a réellement pris son essor en 2002, avec l'implantation du premier site logistique d'importance.

Depuis, plus de 400 000 m² de bâtiments dédiés à la logistique ont été construits, et ont généré près de 1 300 emplois directs.

Ecopole peut être qualifiée de zone logistique mixte, tant en ce qui concerne ses flux d'approvisionnement que par la typologie des entreprises qui y sont implantées.

En effet, schématiquement, les marchandises traitées sont issues, soit du port à containers du Grand Port de Marseille, et sont alors acheminées de Port Saint Louis par la route, soit directement d'usines situées en Europe. Auquel cas, les modes de transport sont ferroviaires ou routiers.

De même, elle accueille des prestataires logistiques, oeuvrant pour le compte de clients souvent internationaux, ainsi que des chargeurs qui effectuent les opérations pour leur compte propre.

Distriport

De création également relativement récente, Distriport a été porté par le Port Autonome de Marseille en complément de son port à containers.

Le site, situé sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, est ainsi dédié au déchargement, au stockage, à la gestion puis à l'éclatement des containers.

Les entreprises présentes sont essentiellement des prestataires logistiques.

En conclusion, les zones logistiques du territoire du pays d'Arles, auxquelles on peut ajouter les sites de Grans Miramas et de la Fossette, possèdent des caractéristiques propres qui les rendent complémentaires et bien adaptées à la demande actuelle.

Le souhait de la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays d'Arles est qu'elles conservent ces attraits, afin d'être parfaitement à même d'accompagner les développements induits par les nouvelles infrastructures portuaires, les évolutions des modes de production et de distribution et la croissance de la consommation du sud de l'Europe, en assurant ainsi à la population locale de réelles et fortes opportunités en terme de création d'emplois.

Positionnement stratégique

Il semble clair que l'engouement provoqué par les sites du pays d'Arles, par leurs infrastructures et leurs particularités (quadrimodalité du port fluvial) sont pérennes, l'intérêt qu'ils suscitent auprès des investisseurs et la croissance des entreprises implantées ne se démentant pas.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles s'est toujours clairement positionnée afin d'accompagner le développement de la filière logistique sur son territoire.

Les moyens qu'elle a mis en œuvre, que ce soit dans ses démarches de prospection et de commercialisation des sites, dans ses relations avec les principaux acteurs locaux – intercommunalités, Grand Port de Marseille, propriétaires privés ... –, d'accompagnement des investisseurs et de conception d'outils dédiés à leurs besoins, notamment en ce qui concerne le recrutement et la formation, s'inscrivent dans ce cadre.

Les principaux impacts de la logistiques sur notre territoire peuvent se décliner en termes de :

- **Création d'emplois** : au moins 2 000 emplois sont directement liés aux implantations récentes, ce qui a largement contribué à la décroissance du chômage
- **Flux d'investissements** : les centaines de milliers de m² construits et les centaines de millions d'euros investis ont largement fait appel aux entreprises régionales et ont participé au dynamisme de la filière BTP.
- **Environnementaux** : contrairement à l'idée parfois reçue associant logistique et pollutions, l'expérience prouve qu'il n'en est rien. Les sites logistiques, tous contrôlés par l'Etat en tant qu'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement respectent en tout point la législation en vigueur. Par ailleurs, leurs impacts directs sur l'environnement, ainsi que leurs corollaires en terme de transports routiers, s'ils ne sont évidemment pas négligeables, sont à l'identique, voire parfois très inférieurs à ceux d'installations industrielles équivalentes.
- **Activités induites** : L'activité générée par les sites logistiques s'accompagne nécessairement d'un fort appel aux prestataires locaux, tant en ce qui concerne leurs besoins directs – gestion des déchets, personnels intérimaires, ... - qu'induits –hôtellerie, restauration, transport...-. Ce qui impacte évidemment favorablement l'économie globale du territoire.



- **Valorisation territoriale** : L'intérêt porté au pays d'Arles par des acteurs principalement internationaux, concrétisé par des investissements majeurs et stratégiques de leur part, traduit sa vocation industrielle et lui offre une image de dynamisme et de pertinence.

Ces implantations marquent à la fois la capacité du territoire à accueillir correctement de nouvelles entreprises, fondent son dynamisme et son adaptation aux besoins économiques modernes, le secteur de la logistique étant reconnu particulièrement exigeant en la matière, et légitiment son attractivité auprès de nouveaux investisseurs.

Cependant, il est clair que la filière ne pourra se développer harmonieusement que si les caractéristiques actuelles du territoire peuvent être pérennisées et les besoins exprimés par les entreprises correctement satisfaits.

Schématiquement, on peut considérer que le développement de la filière logistique en pays d'Arles est directement corrélé à la satisfaction des besoins en termes de :

- **Disponibilités foncières** : les implantations que nous avons traitées se sont toutes accompagnées d'un besoin foncier d'au moins 8 ha. Si le terrain se raréfie, ou si les contraintes administratives inhérentes se complexifient, les projets iront naturellement ailleurs.
- **Main d'œuvre** : chaque nouvelle usine contribuant à la création d'au moins 100 emplois (y compris le personnel intérimaire), il est indispensable de proposer des formations professionnelles adaptées aux attentes des

entreprises et de générer pour ces métiers un réel élan d'intérêt des personnes en recherche d'emplois.

D'où l'importance de faire évoluer l'image de la logistique, de revaloriser les fonctions qu'elle peut offrir et d'afficher clairement le positionnement du pays d'Arles comme un acteur essentiel de cette nouvelle industrie

- **Logements et infrastructures** : Même si une large part des embauches est constituée par le recrutement de personnel local, les besoins de main d'œuvre s'accompagnent néanmoins de besoins en terme d'accueil et de déplacement. C'est pourquoi il est important de veiller à la corrélation entre le développement des entreprises et la capacité à loger et à amener sur les sites les nouveaux employés.

- **Positionnement stratégique** : le maillon central que joue le pays d'Arles dans les flux Est Ouest en Europe du Sud ainsi que le projet Fos 2XL, font de ce territoire un acteur sans doute majeur dans la définition des stratégies logistiques des principaux intervenants de cette filière.

Ces atouts naturels se doivent d'être accompagnés de volontés politique et économique fortes, afin de rendre ce positionnement idéal incontournable, lors des choix futurs d'implantations d'entreprises ou d'infrastructures publiques.

A ce titre, la labellisation PRIDES du Cluster PACA Logistique est un élément significatif symbolisant la reconnaissance du poids de la filière logistique au sein de l'économie régionale.

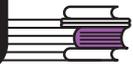
Conclusion

L'évolution du positionnement stratégique des logisticiens, qui les incitent à considérer le Grand Port de Marseille comme un des acteurs majeurs de la gestion présente et future des flux Europe du Sud – Asie, les importants déploiements d'infrastructures que l'établissement portuaire initie, notamment Fos 2XL, qui visent à conforter cette vision, justifient vraisemblablement le fort intérêt que les leaders du secteur manifestent à l'égard de l'ouest de la Région PACA.

Ce redéploiement s'est concrètement traduit par la construction de nombreux sites, dans les zones de Grans Miramas, Fos, Saint-Martin-de-Crau ou Distriport, qui ont généré un très grand nombre de créations d'emplois.

Par ailleurs, les autres projets structurants, comme ITER ou ceux induits par le développement des modes de transport alternatifs – fleuve, fluvio-maritime ou cabotage – vont sans nul doute modifier en profondeur notre approche du transport et susciter la création de nombreuses activités nouvelles.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles estime donc particulièrement nécessaire d'accompagner et d'entretenir cette évolution, de valoriser le formidable potentiel, en termes de création d'emploi et de valeur ajoutée, que recèlent les activités de logistique, en balayant l'image péjorative qu'elles peuvent encore véhiculer, et en positionnant clairement le pays d'Arles comme un territoire propice à l'accueil et à la croissance de ces nouvelles formes d'industrie.



Schémas d'infrastructures...

2009 une année à ne pas manquer

par *Christophe GLORIAN*,
Chargé de mission CRCI

Non, il ne s'agit pas du projet de LGV PACA, du moins pas seulement, bien que 2009 devrait être l'année de la décision pour sa poursuite.

2009, c'est l'année du lancement de trois démarches de révision de schémas de planification d'infrastructures de transports, une au plan national, l'autre à l'échelle européenne et enfin tout récemment au niveau régional.

Automne 2008, la loi Grenelle de l'Environnement propose de réexaminer tous les projets d'infrastructures avec de nouveaux critères d'évaluation plus orientés développement durable. Ainsi, d'ici la fin de l'année le Schéma National des grandes Infrastructures de Transports (SNIT) remplacera le dernier schéma de 2003, ne retenant que les projets qui auront montré leur « performance globale » notamment environnementale.

Certains se précipiteront pour récuser tous les projets routiers. Mais c'est oublier que dans le développement de la multimodalité, le mode routier apparaît et restera nécessaire dans un contexte d'évolution des déplacements. Une concertation locale est prévue en milieu d'année, elle sera très importante car d'ici là un épais voile recouvre les travaux engagés et les personnes qui les mènent.

La Commission européenne, en proie aux doutes sur l'efficacité de sa politique de transports (importants retards sur les objectifs fixés), engage un réexamen fondamental de la stratégie de sa politique des réseaux transeuropéen de transports (RTE-T). Dans le livre vert paru en février, derrière la révision pour faire face aux changements climatiques et au renforcement de la multimodalité, le vrai débat porte sur les financements et la combinaison entre des objectifs ambitieux et vastes, pas toujours justifiés par la demande, et le manque de moyens alloués par les Etats membres qui représentent les 2/3 des financements. Toute une série de questions est posée sur les futures orientations pour coller au mieux à la demande qui fluctue dans le temps et rendre plus réactif le schéma. Un point important propose de passer de l'approche actuelle des projets prioritaires en réseaux prioritaires englobant les nœuds de transport, les points de connexions multimodaux et la continuité entre les projets. Cette approche combinerait, en fin de compte, des mesures diverses en faveur des infrastructures, allant de grands projets à long terme à des projets de moindre ampleur pouvant être mis en oeuvre à plus court terme avec les capacités de mise en oeuvre adéquates.

Ces deux démarches concomitantes, c'est une opportunité rare de faire concorder la volonté nationale et la planification européenne, et inversement. D'où l'importance, pour les acteurs de la région, de se mobiliser pour faire inscrire les projets régionaux en argumentant sur leurs intérêts à contribuer aux orientations nationales et la nouvelle stratégie européenne. Sans cela, la situation actuelle, où la région est contournée par les axes majeurs européens, perdurera.

Opportunité d'autant plus réelle que la Région vient de mettre en révision son SRADT, schéma régional de référence bien que peu utilisé, autorisant la compatibilité entre les trois échelles pour un affichage fort.

Etudes régionales de transports en 2009

L'Unité Animation de la Politique des Transports de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de PACA engagera en 2009 un programme d'études régionales de transports dont voici la consistance.

Echantillonnage observatoire des vitesses

Lors du conseil des ministres restreint relatif à la sécurité routière du 21 décembre 2007, le Président de la République a fixé pour objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici 2012, contre plus de 4 500 en 2007.

Pour atteindre cet objectif le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 février 2008 a défini les orientations pour combattre les comportements à risques et les multiples causes d'accidents. Elles doivent contribuer à assurer la protection des publics encore trop exposés; en particulier les jeunes et les usagers des deux roues motorisés et à faire reculer les principaux facteurs du risque routier que sont la vitesse et l'alcool.

Dans ce contexte afin de mieux cerner les comportements des usagers de la route par rapport à la vitesse, la DREAL PACA souhaite mettre en place un observatoire sur le réseau routier national et les routes départementales de la région.

L'étude doit définir des échantillons représentatifs des stations de comptages de vitesses sur le RRN et les RD de la région PACA. Ces échantillons devront être représentatifs des vitesses pratiquées sur l'ensemble du réseau routier et à l'échelle à la fois des 6 départements (les 6 CG sont partenaires de la démarche) et de la région entière. Concrètement l'étude devra déterminer nommément les stations de comptages de vitesses représentatives pour pouvoir établir des indicateurs fiables au sein de l'observatoire des vitesses PACA.

Logistique urbaine dans l'agglomération marseillaise.

L'agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise lance une étude sur la logistique urbaine, l'approche globale se fait sur deux volets : le premier volet porte sur les marchandises en ville et en centre ville, et le second volet porte sur la logistique.

La DREAL se positionne en accompagnateur de cette étude sans croisement des crédits.

La ville de Marseille présente un large retard en matière d'organisation de sa logistique interne, alors même que la région est un pôle logistique d'importance.

Cette désorganisation est de plus en plus pénalisante sur le plan économique pour les entreprises marseillaises et donne une mauvaise image de la ville au travers de cette fonction urbaine mal remplie (camion en double file, embouteillage...)

La réalisation de grande opération (OIN Euroméditerranée, ZAC de la Capelette...) offre l'opportunité de lancer une réflexion globale à l'échelle de l'aire urbaine et d'éventuellement mettre en place des zones test.

Typologie des marchandises utilisant le rail-route

Cette étude fera suite à l'étude sur les impacts des zones logistiques dont les résultats ont fait apparaître la spécificité de certains flux et la nécessité de mieux les appréhender pour avoir une connaissance fine du transit sur le territoire régional.

Elle viendra en complément d'une statistique réalisée en régie par la DRE sur le croisement des flux de marchandises (par grande famille, filières) par modes et suivant l'origine-destination des flux au niveau régional et au niveau international.

La DREAL a besoin d'affiner sa connaissance sur les flux de marchandises pour mieux connaître la segmentation des marchés du transport routier de marchandises et pour avoir une connaissance fine des filières dominantes afin de mieux appréhender quel type de flux pourrait être capté par le rail-route et répondre ainsi à l'objectif de report modal fixé par le gouvernement.

Cette étude permettra de regrouper des données jusqu'alors dispersées qui ne permettent pas d'avoir une vision globale sur les transits de marchandises et les filières dominantes.



Cette connaissance permettra également de mieux cerner les besoins organisationnels en matière de rail-route par rapport aux spécificités qui seront mises en lumière et de pouvoir procéder à des choix optimum en matière de report modal, en fonction des déterminants du système de l'offre que constituent les marchandises, incluant la transférabilité vers d'autres régions .

Transports de déchets en PACA

On n'a actuellement qu'une vision fragmentée et partielle des transports de déchets et des enjeux qui s'y rattachent, alors qu'ils semblent représenter des volumes importants.

Par ailleurs il s'agit d'un sujet qui intéresse à la fois les trois composantes de la DREAL PACA, c'est à dire DRE, DIREN et DRIRE; il s'agit dans un premier temps de mieux connaître les principaux flux et générateurs de trafic, ainsi que les dysfonctionnements éventuels (propres à certains types de déchets ou à certains territoires). On en dégagera ensuite les principaux enjeux, notamment en termes de report modal, en s'appuyant au besoin sur l'exemple de filières utilisant déjà des modes non routiers).

Marchandises et logistique dans l'aire avignonnaise :

Le bassin de vie d'Avignon, à l'intersection vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen), occupe une situation stratégique en matière de flux et d'échanges entre le nord et le sud, l'est et l'ouest de l'Europe. Outre ces flux, la production locale du secteur agro-alimentaire à vocation à être le plus souvent exportées.

Ainsi, du fait de sa position géographique, d'éléments historiques et de son tissu économique local, l'aire avignonnaise concentre de nombreux flux de marchandise.

Le secteur économique local du transport et de la logistique est un moteur puissant et un enjeu majeur pour le territoire en matière de structuration, développement, conflits d'usage, complémentarité ou concurrences sur le grand bassin de vie d'Avignon.

Dans le cadre de l'élaboration du SCOT du Grand Avignon, la DDE 84 et la DRE PACA ont identifié des enjeux majeurs qui ne sont pas pris en compte par les collectivités :

- caractéristiques du secteur économique,
- possibilité de développer le port fluvial de Courtine

- modernisation du port fluvial du Pontet,
- création d'un site logistique sur l'Ardoise (Gard Rhodanien) avec embranchement ferré et fluvial,
- existence du chantier de Transport Combiné de Champfleury,
- forte pression pour l'implantation d'espace logistique
- organisation des flux de transport...

De même, les études redémarrent dans le cadre de l'élaboration du SCOT de Cavaillon, pôle traditionnel de logistique en Vaucluse.

Dans ce contexte, il apparaît intéressant de pouvoir dresser un état des lieux et de lancer une réflexion transversale sur la thématique, portant sur le "Grand Bassin de Vie" d'Avignon qui s'étale au delà des frontières administratives en englobant Carpentras, Cavaillon et une partie du Gard Rhodanien.



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



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

Les prochaines manifestations de l'ORT :

Connaissance des Chargeurs en PACA » (29 mai) - Voir site internet de l'ORT

La chaîne de transports commence par les chargeurs. Ce sont souvent eux qui déterminent le mode d'acheminement de leurs produits vers leurs clients. Il a semblé intéressant d'apprendre à mieux connaître leurs spécificités, leurs contraintes, leurs choix stratégiques et leur rôle prépondérant dans l'économie régionale et dans un contexte de crise.

« Les transports de matières dangereuses en PACA » (fin juin)

Les transports de Matières dangereuses sont inéluctables. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et en particulier le département des Bouches-du-Rhône, est un très grand pôle récepteur, transformeur et expéditeur de ces produits. La position de PACA lui permet de les acheminer par tous mes modes de transport présents dans la région : mer, fer, route et fleuve . Cela n'est pas sans risques et sans poser de multiples questions de sécurité, de circulation, de sûreté, de choix modaux.



Éditeur : Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
37, bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66
site : www.ort-paca.fr
Directeur de la publication : Jean-Louis AMATO, président de l'ORT
Conception et réalisation : Approche 0491 157272