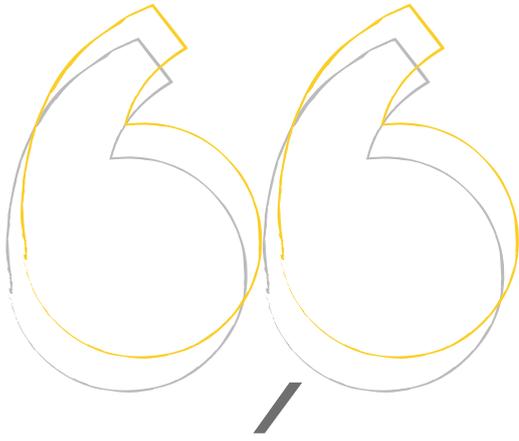




LE JOURNAL DES TRANSPORTS

N°102 - SEPTEMBRE 2018

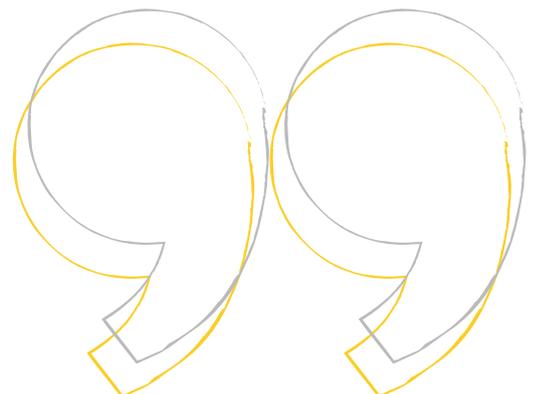


ÉDITO

L'actualité récente a mis en avant plus encore l'impérieuse nécessité de relever le défi de la transition énergétique. La mobilité des biens et des personnes joue un rôle majeur face à cet enjeu et il nous appartient collectivement d'y travailler pour réduire nos impacts. Je vous rappelle que la prochaine journée à thème sur la qualité de l'air sera organisée le 22 novembre prochain au Palais du Pharo et j'espère vous y retrouver nombreux pour échanger, travailler et réfléchir à ce sujet. Vous pouvez compter sur les membres et les équipes de l'ORT pour contribuer à la réussite de ce moment.

J'espère que vous avez tous passé un bel été et vous souhaite une bonne rentrée.

Antoine Seguret – Président de l'ORT PACA



SOMMAIRE

P. 2 - 3 BILAN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2017

Les accidents de la route en région Sud PACA

| Olivier GRAND

P. 4 - 10 ACTUALITÉS

La Métropole Aix Marseille Provence élabore son Plan de Déplacements Urbains

| Annick BRUN

Le projet de la Fossette

| Mounem SAIES

Cérémonie de présentation des Ateliers Régionaux de la Logistique en Provence-Alpes-Côte-d'Azur

| Robin LECONTE & Julie RAFFAILLAC

METRIC, un outil pour massifier les calculs de distances et temps de trajet

| Bruno TERSEUR

P. 11 - 12 PROSPECTIVE

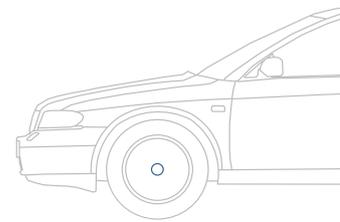
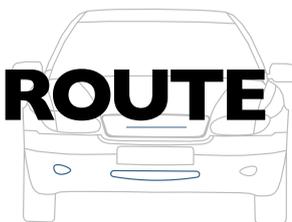
Modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix-en-Provence : les travaux de la deuxième phase ont débuté !

| Xavier TASSI

P. 13 ACTUALITÉS RÉGIONALES

| Christiane DUGAT BONY

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN RÉGION SUD PACA



Bilan général

Le bilan 2017 de la région PACA s'établit comme suit :

// 6 801 accidents corporels,

// 346 personnes tuées,

// 8 831 personnes blessées, dont 3 539 personnes blessées hospitalisées.

Ces chiffres évoluent par rapport à ceux de 2016 de la manière suivante :

// -0.4% pour les accidents corporels (+1.9% au niveau national)

// +3.9% pour les personnes tuées (-0.8% au niveau national)

// -2.8% pour les personnes blessées (+1.0% au niveau national).

Chaque jour sur les routes de PACA

// 1 mort

// 19 accidents

// 24 blessés

+ 49% de risque d'accidents en PACA qu'en France

- Nombre d'accidents corporels par million d'habitants -

PACA		Alpes de Haute Provence 04	Hautes Alpes 05	Alpes Maritimes 06	Bouches du Rhône 13	Var 83	Vaucluse 84	Ensemble
2016	Accidents	162	113	1 409	4 110	786	246	6 826
	Tués	26	11	59	127	69	41	333
	Blessés hospitalisés	139	92	687	1 687	646	220	3 471
	Blessés légers	80	81	1 092	3 817	431	116	5 617
	Blessés	219	173	1 779	5 504	1 077	336	9 088
2017	Accidents	205	200	1 351	3 841	870	334	6 801
	Tués	30	12	55	122	72	55	346
	Blessés hospitalisés	146	107	774	1 644	631	237	3 539
	Blessés légers	124	141	850	3 536	483	158	5 292
	Blessés	270	248	1 624	5 180	1 114	395	8 831

Les principales caractéristiques de l'accidentologie 2017

Les victimes

En 2017, le nombre de personnes tuées augmente chez les motocyclistes, les cyclistes et les piétons.

Il y a 12 fois plus de risque de décès à moto qu'en voiture en PACA.

PACA		Piéton	Cycliste	Cyclomoteuriste	Motocycliste	Véhicule Léger	Poids Lourd	Autres	Ensemble
2016	Tués	52	14	16	102	139	5	5	333
	Blessés hospitalisés	512	134	397	1 007	1 300	22	99	3 471
	Blessés légers	526	117	518	1 115	3 102	39	200	5 617
	Blessés	1 038	251	915	2 122	4 402	61	299	9 088
2017	Tués	55	17	11	110	137	2	14	346
	Blessés hospitalisés	349	154	345	1 157	1 250	16	268	3 539
	Blessés légers	465	102	407	979	2 966	37	336	5 292
	Blessés	814	256	752	2 136	4 216	53	604	8 831

L'âge des victimes

En 2017, le nombre de personnes tuées est en hausse chez les personnes de 15 à 44 ans. Un jeune de 15-24 ans a 2,3 fois plus de risque d'être victime d'un accident de la route que n'importe quel habitant de la région PACA. Il y a +66% de victimes jeunes en PACA qu'en France.

- Nombre de victimes par million d'habitants -

PACA		0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Ensemble
2016	Tués	10	58	90	87	88	333
	Blessés hospitalisés	190	899	1 167	808	407	3 471
	Blessés légers	352	1 491	2 029	1 280	465	5 617
	Blessés	542	2 390	3 196	2 088	872	9 088
2017	Tués	3	79	101	75	88	346
	Blessés hospitalisés	204	863	1 155	865	452	3 539
	Blessés légers	297	1 325	2 017	1 237	416	5 292
	Blessés	501	2 188	3 172	2 102	868	8 831

La localisation des accidents

En 2017, le nombre de personnes tuées augmente dans les agglomérations de la région.

Le nombre des accidents est en hausse sur les autoroutes, les routes nationales et les routes départementales.

//64% des personnes tuées en rase campagne

//65% des accidents en agglomération

les accidents sont quatre fois plus graves en rase campagne qu'en ville. La cause principale en est la vitesse.

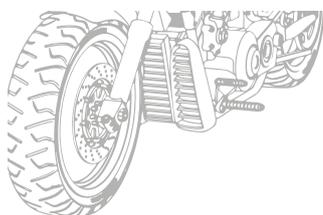
- Nombre d'accidents par type de voie -

PACA		Autoroute	Route Nationale	Route Départementale	VC et autres	Ensemble
2016	Accidents	831	166	2 036	4 032	7 065
	Tués	27	20	205	81	333
	Blessés hospitalisés	248	122	1 403	1 698	3 471
	Blessés légers	985	123	3 190	1 319	5 617
	Blessés	1 233	245	4 593	3 017	9 088
2017	Accidents	915	192	2 340	3 695	7 142
	Tués	35	16	199	96	346
	Blessés hospitalisés	278	132	1 531	1 598	3 539
	Blessés légers	1 133	131	1 475	2 553	5 292
	Blessés	1 411	263	3 006	4 151	8 831

Les comportements à risque

La vitesse est responsable d'un mort sur quatre en PACA. L'alcoolémie est responsable de quasiment un mort sur deux dans les accidents de nuit en PACA.

Un bilan de l'action régionale sécurité routière à destination des deux roues motorisés sera présenté dans le prochain Journal des Transports de l'ORT.



LA MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE ÉLABORE SON PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Aix Marseille Provence s'inscrit dans la poursuite de l'Agenda de la Mobilité, feuille de route de la mobilité métropolitaine. Dès sa création, la Métropole Aix-Marseille-Provence a souhaité marquer son engagement en faveur d'une politique volontariste en matière de déplacements. L'Agenda de la Mobilité a été voté à l'unanimité en décembre 2016 pour répondre aux défis d'une mobilité embouteillée et polluée. Marqueur d'une véritable priorité aux Transports à l'horizon 2025 et 2030, l'Agenda fixe un certain nombre d'orientations en matière de transports et de mobilité, dont certaines ont d'ores et déjà trouvé une application très concrète, comme le Pass Intégral et la nouvelle marque du réseau Métropolitain : L'Agenda définit les grandes orientations et un certain nombre d'actions ou de pistes qui doivent être désormais approfondies dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains.

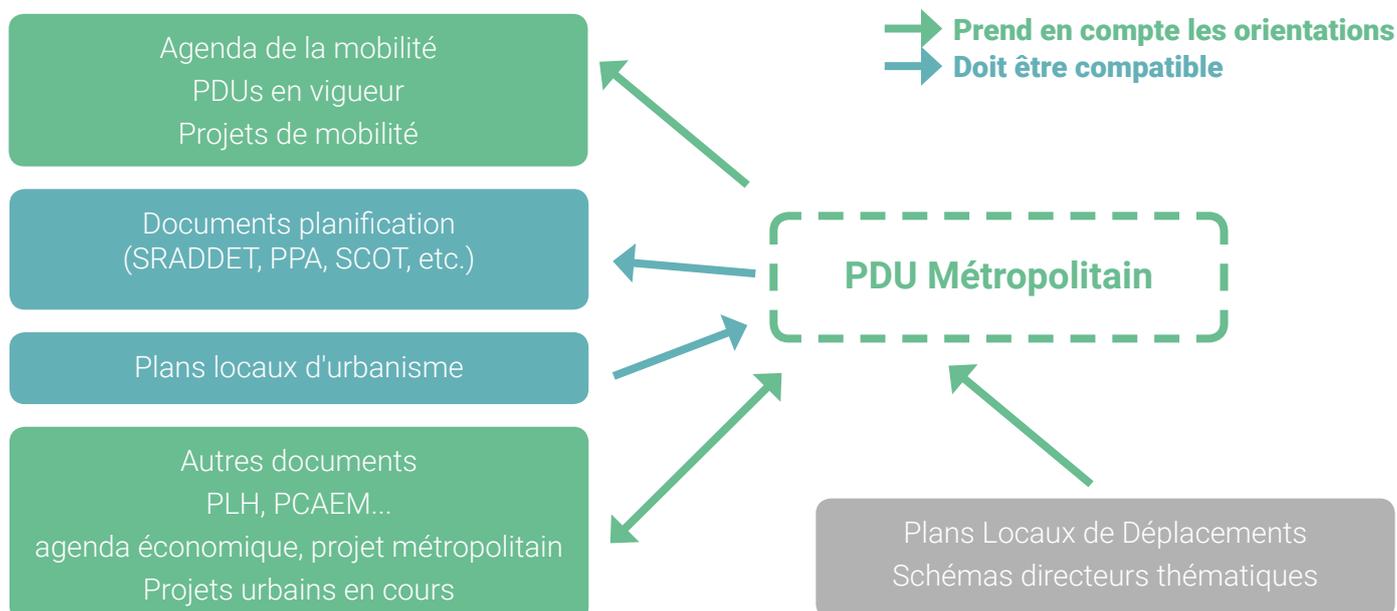
L'élaboration du PDU a été lancée par délibération du Conseil Métropolitain le 14 décembre 2017

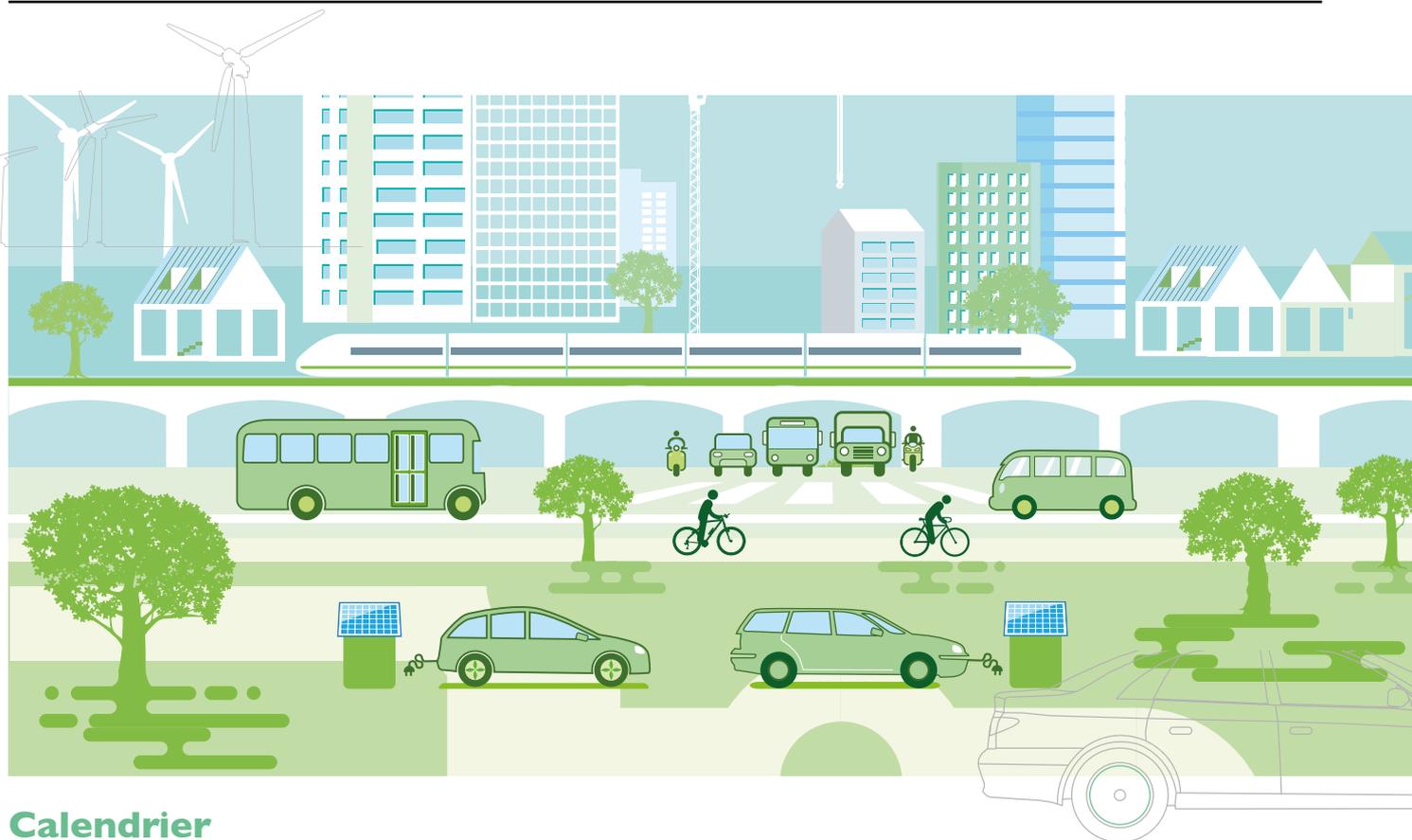
Conformément à la loi et au Code des transports, il définit un programme d'actions pour une durée de 10 ans entre 2020 et 2030, qui couvre l'ensemble des champs de la mobilité des personnes et des marchandises : piétons, vélos, transports collectifs, logistique urbaine, stationnement, en redéfinissant la place de la voiture dans l'espace public. L'objectif visé est notamment la réduction de la pollution atmosphérique issue des transports.

Sur la base des éléments inscrits dans l'Agenda, le PDU approfondit certaines thématiques comme les modes actifs, la logistique, le partage de l'espace public, le stationnement ou encore l'évolution des pratiques de déplacements et les nouvelles technologies. Il permet également d'approcher plus finement les enjeux de mobilité propres à certaines thématiques et à certains types de territoires.

Le PDU s'inscrit dans les ambitions métropolitaines (urbaines, sociales, économiques et environnementales) à l'horizon 2030, les orientations du Projet Métropolitain à 2040 et les différents documents de planification :

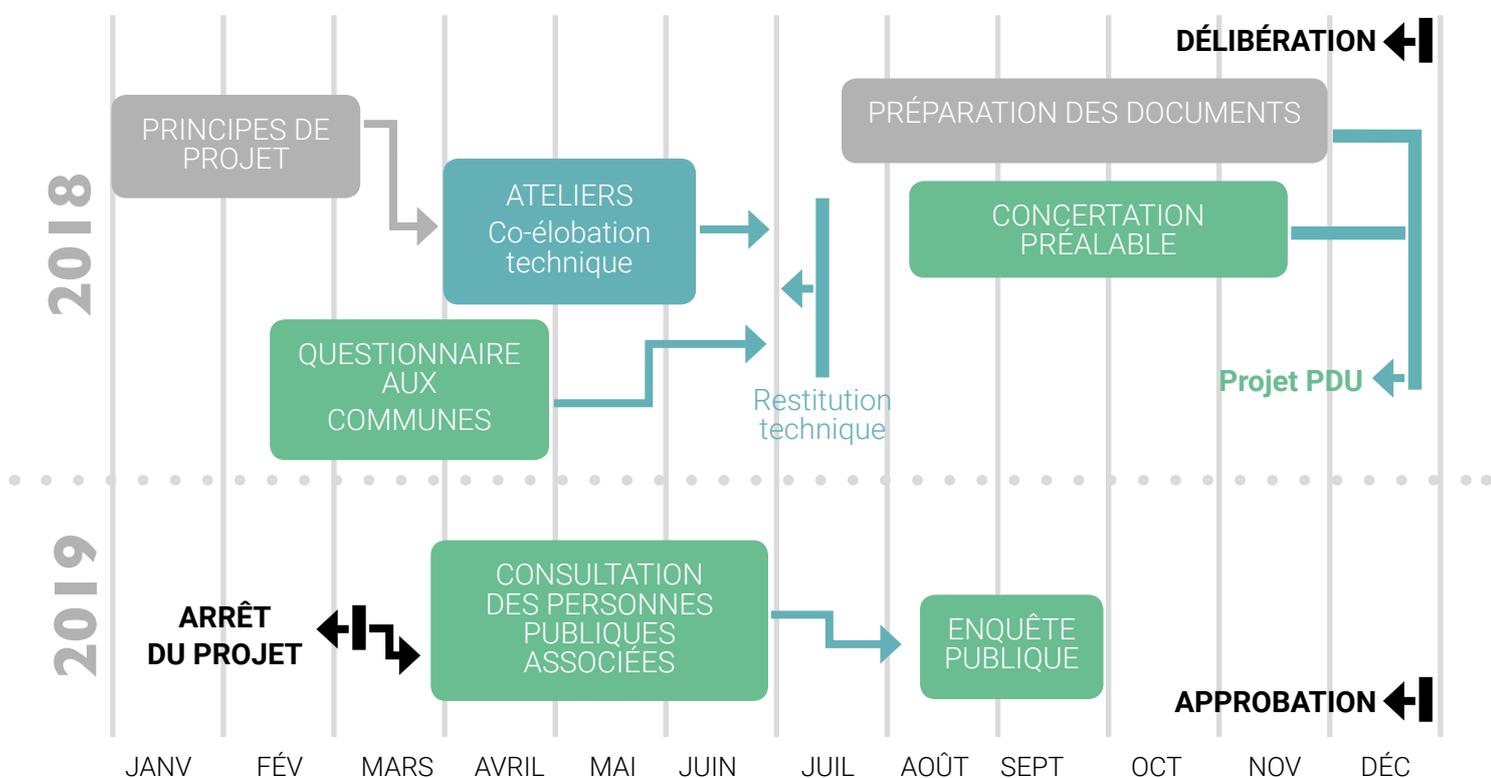
- Insertion du PDU dans la dynamique de la métropole -





Calendrier

L'élaboration du PDU s'appuie sur une démarche partenariale et de co-construction selon un calendrier dont les grandes étapes sont les suivantes :



LE PROJET DE LA FOSSETTE

Le contexte général du projet de la Fossette

Le carrefour de la Fossette entre la RN568 et la RD268 est un giratoire de grande emprise permettant de desservir à la fois la ville de Fos-sur-Mer, la ville de Port Saint-Louis-du-Rhône et la grande zone industrielle et portuaire (ZIP) de Marseille / Fos-sur-mer. Cette zone constitue un atout économique de premier plan pour l'aire métropolitaine marseillaise ainsi qu'un pôle stratégique de développement pour la France et l'Europe. Elle comprend un important complexe portuaire avec diverses industries (notamment métallurgie, raffinerie et chimie) qui génèrent un trafic important de Poids Lourds dont une partie transporte des matières dangereuses.

La ZIP de Fos-sur-Mer, un pôle économique de premier plan au sein d'un territoire à forte vocation économique :

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPM) comprend dans ses bassins Ouest la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer :

- //15 usines de grande envergure
- //6 terminaux portuaires spécialisés
- //1 zone logistique (Distriport)
- //11.000 emplois directs situés sur le site

D'autres sites économiques importants environnent celui de la ZIP sur les communes de l'Ouest de l'étang de Berre, à proximité de Fos-sur-Mer

- //La plateforme logistique de CLESUD (Miramas)
- //La plateforme Ecopole / Bois de Leuze (St Martin de Crau)
- //La gare de triage de Miramas (2ème plus importante de France)

La filière portuaire et logistique représente près de 8% de l'emploi des Bouches du Rhône avec 25.000 emplois logistiques et 43.000 emplois portuaires dont 2/3 sont situés sur l'Ouest de l'Etang de Berre.

Le niveau de fonctionnement de ce giratoire est considéré comme non satisfaisant aux heures de pointe. De plus, son aménagement est jugé très accidentogène. En heure de pointe du matin, on constate une importante saturation sur la RN568 depuis Arles. Le flux ne parvient pas à s'insérer correctement dans le giratoire, en raison du flux important tourné vers la RD268 Port Saint Louis. Il se forme une remontée de véhicules qui dépasse 1 km, les usagers traversent la zone saturée en 15-20 min. En heure de pointe du soir, on constate des ralentissements sur la RD268 depuis Port Saint Louis (flux ralenti). En mars 2011, la concertation entre les différents partenaires : les communes de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille Provence (ex SAN Ouest Provence), le Conseil Départemental 13, la Région PACA, le GPM, la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) et la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) PACA a permis l'élaboration du programme fonctionnel de l'opération inscrite au CPER 2015-2020 pour un coût estimé à 6 M€ TTC. Elle fait partie d'un ensemble d'opérations qui visent à améliorer la desserte du Grand Port Maritime de Marseille et ses connexions aux grands axes de transports internationaux.

Quelques chiffres

Fos-sur-Mer : **15 831** habitants en 2015

Le territoire Ouest Étang-de-Berre accueille près de **167 000 résidents**

Les principaux objectifs du projet

1. Améliorer les conditions de sécurité au niveau du carrefour entre la RN 568 et la RD 268 ;
2. Améliorer l'accessibilité à la zone portuaire et à la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
3. Pouvoir assurer un contrôle des poids lourds en sortie de la zone portuaire (objet d'une opération connexe à celle du giratoire de la Fossette : « création d'une aire de contrôle PL »).



Les aménagements prévus

La solution retenue à l'issue des études préalables consiste en la création d'un carrefour giratoire compact de 32 m de rayon et 4 branches (RN568 ouest, RN568 est, RD268 et accès commun aux carrières et à l'aire de contrôle des Poids-Lourds). Il comportera aussi deux voies directes (shunts) pour les mouvements de Port Saint-Louis vers Fos-sur-Mer et d'Arles vers Port Saint-Louis. Le giratoire projeté présente un rayon nettement plus faible que l'existant. La réduction du rayon permettra d'améliorer la fluidité du trafic, et de façon très nette, les conditions de sécurité. A la mise en service, il permettra d'assurer l'écoulement du trafic dans des conditions acceptables pour les usagers.

Des aménagements spécifiques pour l'intégration du projet dans son environnement sont prévus. Ces aménagements sont rustiques, afin de nécessiter qu'un entretien minimum. Le projet paysager prévoit le traitement des merlons et des délaissés de l'ancienne chaussée (enherbement, boisement de chêne vert, haie de cyprès et de peupliers) pour rendre au site un aspect plus naturel.

Le projet qui se situe à proximité de périmètres à statut (Réserve Naturelle Nationale des Coussouls de Crau, Parc Naturel Régional de Camargue, Réserve Naturelle Régionale de Gingine) a été implanté et conçu pour éviter toute incidence notable dommageable sur les habitats et les espèces protégées. En phase chantier, des mesures sont prévues pour limiter au maximum les impacts sur l'environnement. L'entreprise attributaire s'engage à mettre en œuvre tous les moyens et procédures pour respecter les prescriptions environnementales qui ont été fixées par la DREAL PACA.

L'exécution des travaux

La consultation des opérateurs économiques pour le marché de travaux du giratoire de la Fossette a été lancée de mai à juin 2018 et la commission d'appel d'offre a sélectionné le candidat qui réalisera les travaux à partir de décembre 2018 pour une durée d'exécution de 10 mois.



CÉRÉMONIE DE PRÉSENTATION DES ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE EN PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

Le lundi 9 juillet 2018 s'est tenue la cérémonie de présentation des Ateliers Régionaux de la Logistique à l'Hôtel de Région à Marseille, en présence notamment de Philippe VITEL, Vice-président de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Thierry QUEFFELEC, Secrétaire général pour les affaires régionales.

La Région et l'État local (DREAL et DIRECCTE) se sont engagés dans une démarche partenariale en faveur du développement de la logistique, au croisement des enjeux d'aménagement du territoire, de transition énergétique, d'innovation numérique et de développement du capital humain. L'objectif de ces ateliers est de faire émerger des expérimentations à court terme répondant aux besoins exprimés par les professionnels du secteur des transports et de la logistique.

Provence-Alpes-Côte d'Azur, 3^e région logistique de France, est le pivot des échanges internationaux et méditerranéens grâce à son positionnement sur deux grands corridors de fret européens, la présence

de l'aéroport Marseille Provence (2^e aéroport de province) et du Grand Port Maritime de Marseille (1^{er} port français et 6^e au rang européen), véritable porte du Sud de l'Europe. La logistique, filière stratégique, accompagne l'évolution de l'appareil de production, du commerce international, de la distribution des marchandises, et des modes de vie. Mais elle génère aussi des externalités négatives pour l'environnement telles que la pollution, ou les flux de poids lourds, qu'il est possible de limiter voire de maîtriser.

Aussi, par ces ateliers, l'État et la Région souhaitent favoriser l'émergence de solutions intelligentes, respectueuses de l'environnement et favorables au développement du territoire régional.



Organisée en deux temps, la cérémonie a débuté par les interventions des grands acteurs de la logistique en région Sud, à savoir M. Jean-Christophe BAUDOUIN, délégué interministériel à l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, Michel MATTAR, secrétaire général de TLF Méditerranée et Christine CABAU-WOEHREL, présidente du directoire du GPMM.

Les députés des Bouches-du-Rhône François-Michel LAMBERT et Jean-Marc ZULÉSI ont également fait part de leur soutien et de leur intérêt pour la démarche dans une vidéo enregistrée depuis l'Assemblée Nationale.

La seconde séquence était consacrée à la présentation des travaux réalisés – et toujours en cours – dans le cadre des 6 ateliers :

1. la mobilisation d'un foncier adapté aux activités logistiques ;
2. l'optimisation des procédures réglementaires des implantations logistiques ;
3. l'amélioration de l'accessibilité et des services aux salariés des zones logistiques ;
4. l'accompagnement de la logistique urbaine / le dernier km ;
5. l'optimisation de la circulation de fret ferroviaire dans le cadre des activités logistiques et portuaires ;
6. le soutien à la formation et au recrutement en lien avec l'évolution des métiers de la logistique.

Enfin, les conclusions du vice-président et du SGAR ont permis de réaffirmer les ambitions de la Région et de l'État pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, déclinées selon trois axes :

1. s'appuyer sur le dynamisme du territoire régional, assurer une gestion réfléchie du foncier logistique et promouvoir un aménagement durable de l'activité logistique ;
2. réguler le fret routier et accentuer le soutien au report modal vers le ferroviaire et le fluvial ;
3. fédérer un réseau d'acteurs, soutenir l'innovation et accompagner la logistique à forte valeur ajoutée.

De premiers résultats de ces Ateliers Régionaux de la Logistique sont attendus pour 2019. D'ici là, toutes les personnes intéressées peuvent prendre part à la réflexion (contact : arl-paca@developpement-durable.gouv.fr).



Robin LECONTE,
chargé de projets logistique et fret, DREAL PACA
Julie RAFFAILLAC,
chargée de mission logistique et fret fluvial, Conseil
régional PACA

METRIC, UN OUTIL POUR MASSIFIER LES CALCULS DE DISTANCES ET TEMPS DE TRAJET

Calculer un temps de trajet, quoi de plus simple à l'heure d'Internet, des GPS et autres moteurs de recherche, sites dédiés ou applications hautement pratiques sur un smartphone ?

Une adresse de destination, un point de départ et l'itinéraire routier est calculé en quelques fractions de seconde, durée et heure d'arrivée, modulées par le trafic observé.

Oui mais voilà, lorsqu'on s'intéresse à une mesure massive des temps de trajet, pour un grand nombre de points, l'affaire est moins simple. C'est alors qu'un distancier devient utile, pour calculer en masse distances et temps de trajet entre, par exemple, les communes de notre région et une liste de points d'intérêts spécifiques : patrimoine touristique, établissements scolaires ou de santé, accessibilité à des équipements spécifiques, etc.

L'INSEE, comme d'autres acteurs, utilisait auparavant un outil développé et commercialisé par l'INRA, baptisé Odomatrix. Puis l'institut de la statistique publique a estimé utile de développer son propre outil, pour mieux répondre à ses besoins internes.

Le principe de fonctionnement du module routier s'appuie sur un découpage en tronçons élémentaires (élément le plus fin du réseau de voirie). Pour chaque tronçon une vitesse moyenne théorique est calculée en fonction de la nature de la route (chemin, route, voie rapide, nombre de chaussées, ...), de la sinuosité, de la pente, et de la densité de population.

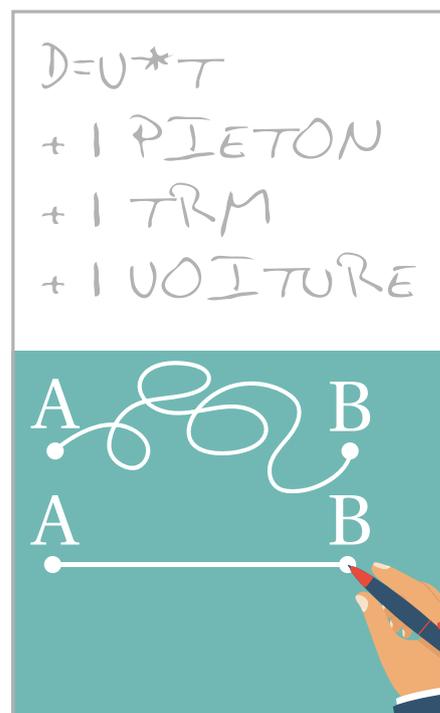
Deux temps de trajet sont calculables, en heures pleines et en heures creuses (application d'un coefficient de 0.6 ou 0.8 en fonction de deux seuils de population, à savoir 500 et 4 000 habitants).

Après la version de METRIC (MEsure des TRajets Inter-Communes / Carreaux) dite « routier », est apparue la version « TC » : elle est applicable aux transports en commun dont les réseaux et offre de transport en commun ont été intégrés : ainsi Paris (Ile de France), Lyon et Marseille sont d'ores et déjà disponibles. Au fil des futurs partenariats (pour garantir l'utilité des investissements), agglomérations, métropoles ou autres AOT pourront fournir les éléments nécessaires, au format GTFS, et enrichir les périmètres de transports en commun pris en compte.

Le module « TC » s'appuie sur une description très fine des infrastructures, des temps de parcours détaillés et fréquences de passage aux points d'arrêt. Le format GTFS est un prérequis.

Basé sur une technologie plus moderne, ce module « TC » offre une cartographie interactive permettant de visualiser par quartier des temps d'attente maximaux afin d'optimiser les choix de modes de transport.

METRIC est dorénavant un outil pérenne, mis à jour par une équipe spécialisée avec un plan de charge important (1). Des développements en projet, qui supposent la signature de conventions de



partenariat avant de planifier les futurs investissements.

Dans la région, l'Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise - Var, s'est appuyée sur METRIC « routier » dans le cadre d'un schéma départemental du covoiturage, via une étude comparative des temps de trajet domicile-travail entre les communes varoises (2).

La DREAL a bénéficié des apports de cet outil dans le cadre d'études dédiées (ex. indicateurs de qualité de vie (3)) ; d'autres valorisations sont envisagées à court terme.

Diverses études ont été menées par des acteurs publics (Rectorats, Agences régionales de santé, ...) : repérage de « déserts médicaux », impact social de l'éloignement des établissements scolaires et disparités qui en découle, etc.

METRIC est utilisable sous licence libre, après envoi à la Division des Grands Comptes de l'INSEE d'une convention signée (4).

(1) Cette équipe est hébergée à Marseille au sein de la Direction Régionale

(2) Etude Audat-Var : contact Melvin Lo Destro Etude éloignement domicile-travail Var Synthèse éloignement domicile-travail Var

(3) Exemples études INSEE (liste non exhaustive) et/ou en partenariat avec des acteurs locaux (DREAL, Rectorats, ...)

(4) Pole Cartographie Etudes-Diffusion - direction-regionale-paca@insee.fr

MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE MARSEILLE – AIX-EN-PROVENCE : LES TRAVAUX DE LA DEUXIÈME PHASE ONT DÉBUTÉ !

Une dizaine d'années après la première phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence (MGA), les travaux de la deuxième phase, portés par SNCF Réseau, ont débuté cet été. Cette phase a été conduite en étroite collaboration avec les différentes institutions et citoyens des territoires. Cette opération déclarée d'utilité publique en novembre 2017, fait toujours l'objet d'une concertation.

Une mobilité compliquée au sein de l'agglomération

La saturation des réseaux routiers et ferroviaires a des impacts sur la mobilité, la qualité de vie, et l'économie... liée à la perte de temps des trajets domicile-travail, mais également à la pollution de l'air.

La recherche d'un mix de mobilité au sein de l'agglomération

L'agenda mobilité porté par la Métropole envisage un réseau complémentaire entre les différentes mobilités : tram, métro, bus à haut niveau de service, parking relais, voies réservées pour les cars sur autoroutes... et trains !

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire MGA

Le projet permet d'améliorer :

1. La fréquence de desserte régulière grâce au doublement des trains semi-directs entre Marseille, Saint-Antoine, Simiane, Gardanne et Aix-en-Provence, soit un train toutes les 15 minutes (20 minutes aujourd'hui). Les autres haltes seront desservies toutes les 30 minutes (40 minutes aujourd'hui).
2. La fiabilité grâce à la modernisation des installations ferroviaires en gare d'Aix-en-Provence et la poursuite du doublement de la voie,
3. La sécurité par la suppression d'un passage à niveau à Aix-en-Provence et par la traversée piétonne en gare d'Aix-en-Provence (remplacement par une passerelle et un ascenseur),
4. Le confort par le nombre de places assises grâce à des trains de plus grande capacité (allongement de quais),
5. Le maillage territorial par la création de la halte de Plan-de-Campagne.

Cette modernisation doit permettre de passer de 7 500 à 15 000 voyageurs par jour.



Source : infographie SNCF

Conditions de réalisation des travaux

La mise en service de la ligne modernisée doit intervenir à l'automne 2021. Afin de perturber le moins possible les usagers du quotidien, les travaux sont réalisés sans fermer la ligne mais en réduisant la vitesse des trains pour des raisons de sécurité. Le service connaît donc une légère dégradation. Toutefois, des interruptions

des circulations ferroviaires devront être réalisées entre Gardanne et Aix-en-Provence au cours des trois prochains été. Ces interruptions sont rendues nécessaires par le type de travaux réalisé (excavation de tranchées rocheuses...). Durant ces périodes, un service de transport adapté est mis en place (nouvelle grille horaire, substitution par cars).

Les travaux déjà engagés

Les premiers travaux conséquents ont donc débuté cet été, parmi lesquels :

- 1. la reprise en sous-œuvre du pont du Canal de Provence situé dans une tranchée rocheuse à Luynes. Cette tranchée sera élargie,
- 2. le traitement d'un important ouvrage hydraulique situé à la sortie du tunnel des Quatre Tours et de la tranchée rocheuse. Cette tranchée sera élargie,
- 3. le déplacement de la voie et la réalisation d'un important mur de soutènement à Luynes (secteur de Turin),
- 4. la réalisation d'un ouvrage hydraulique lié à la suppression du passage à niveau à Aix-en-Provence,



Ouvrage hydraulique sous les voies - Passage à niveau d'Aix



Élargissement de la plate-forme - Luynes

- 5. enfin le début des travaux de modernisation du plan de voie d'Aix-en-Provence et l'élargissement du pont Schuman. Ces travaux situés en milieu urbain sont coordonnés avec ceux du bus à haut niveau de service réalisés par la Métropole.



Pont Schuman avant travaux



Pont Schuman durant travaux



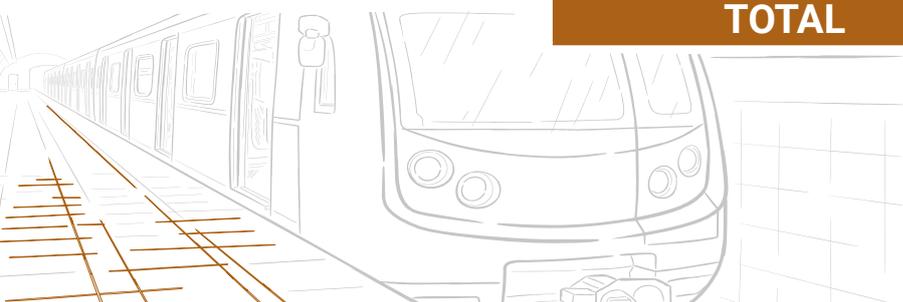
Pont Schuman après travaux (infographie SNCF Réseau)

Le financement

Il s'agit d'un financement partenarial afin d'améliorer la mobilité sur cet axe entre deux pôles urbains majeurs de la Métropole (Marseille et Aix).



ÉTAT	30,4%	54,65 M€
RÉGION	27,5%	49,46 M€
MÉTROPOLE	17,2%	30,91 M€
DÉPARTEMENT	16,3%	29,41 M€
SNCF RÉSEAU	8,6%	15,57 M€
TOTAL		180 M€



PLANIFICATION



Le Plan Local d'Urbanisme intégré (PLUi) de Marseille a été approuvé

QUALITÉ DE L'AIR / CLIMAT



L'association Air PACA est devenue ATMO Sud

// « AtmoSud est l'Association Agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la Surveillance de la Qualité de l'Air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ».

<https://www.airpaca.org/article/lassociation-atmosud>

TRANSPORTS DE VOYAGEURS



Projet notamment :

// La ligne de bus 21 devient la ligne B1
<http://www.rtm.fr/guide-voyageur/se-deplacer/infos-traffic-et-travaux/ligne-bus-21-devient-ligne-b1>

TRANSPORT DE MARCHANDISES



Stratégie :

// Les ateliers de la logistique ont été lancés en région PACA en 2018. Ils dessinent de nouveaux objectifs pour le secteur de la logistique. Une cérémonie a été organisée par l'État et le Conseil Régional PACA à Marseille le 9 juillet 2018.

<http://www.prefectures-regions.gouv.fr/provence-alpes-cote-dazur/>

// La métropole Aix-Marseille s'oriente vers un service public ferroviaire pour le fret.

- L' Association MEDPorts a été créée :
- Le port de Marseille-Fos a impulsé ce projet en 2016.
- L' association a été créée le 27 juin 2018 en Assemblée Générale constitutive.
- Elle regroupe une vingtaine d'autorités portuaires du pourtour Méditerranéen.

// « L'association souhaite instaurer un espace de coopération opérationnelle renforcée en Méditerranée et partager l'ambition collective de donner aux ports de la Méditerranée une visibilité accrue sur la scène du transport maritime mondial »

<http://destimed.fr/Premiere-AG-de-l-association-MEDPorts-a-Marseille-20-ports-de-Mediterranee>

Publication :

// L'INSEE a publié récemment une revue sur les métiers de la logistique.

Informations détaillées sur le site de l'INSEE :
www.insee.fr



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04.88.22.64.63 / 06.01.04.66.51

Site : www.ort-paca.fr

Directeur de publication : Antoine Seguret, Président de l'ORT

Conception graphique : L'Esperluette - www.lesperluette-communication.fr

Crédits photographiques & iconographiques : DREAL, Fotolia