

Le journal des transports

❖ RÉGLEMENTATION

- 2013, une année de progrès, mais encore 3 268 personnes tuées et 70 607 blessés

❖ ACTUALITÉS

- Réseau ferré : des travaux en dernière ligne droite
- Les régions au cœur des réformes
- Jean-Paul Lieutaud élu président de la FNTV PACA

❖ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Les transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2013 : gros temps pour les marchandises, calme pour les passagers
- Le chantier métropolitain Système Logistique et Portuaire Où en est-on en juin 2014 ?
- Le plan d'action pour les mobilités actives
- Journée de présentation d'études du 3 avril 2014

❖ INFORMATIONS

- Pour un nouveau modèle énergétique français
- Un club régional pour la sécurité routière en Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Robert Unterner, nouveau chef du service Infrastructures et Transports de la DREAL

2



4



5



7



8

12

14

15

1b

1b

1b

On peut distinguer plusieurs grands sujets dans cette nouvelle édition du Journal des Transports : Le bilan des activités du secteur des transports dans notre région durant l'année 2013, toujours très attendu, montre un contexte chaotique pour les transports de marchandises et le pavillon français ; avec des embellies pour le transport de voyageurs.

Dans le premier cas, les entreprises subissent une concurrence internationale très agressive conjuguée à une conjoncture économique peu favorable, en particulier dans l'industrie.

Dans l'autre cas, la problématique concurrentielle ne se pose pas dans les mêmes termes et le secteur se trouve mieux encadré par des politiques publiques volontaristes en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de transport, que ce soit au niveau de la Région, du Département, des Agglomérations ou de l'État. C'est ce qu'a bien fait ressortir d'ailleurs la présentation d'études qui s'est déroulée en avril dernier, à travers quelques aspects concrets.

Un autre grand sujet concerne l'organisation institutionnelle en cours avec la réforme des régions et son articulation avec les grands outils régionaux de transport comme le port ou le mode ferroviaire, par exemple.

Comme pour chaque numéro, nous avons sollicité le concours de nos partenaires qui, s'ils ne prétendent pas régler les problèmes dans l'espace exigu de ces colonnes, se proposent néanmoins de planter des jalons utiles à votre réflexion.

L'équipe de l'ORT

© thinkstockphotos.fr

sommaire

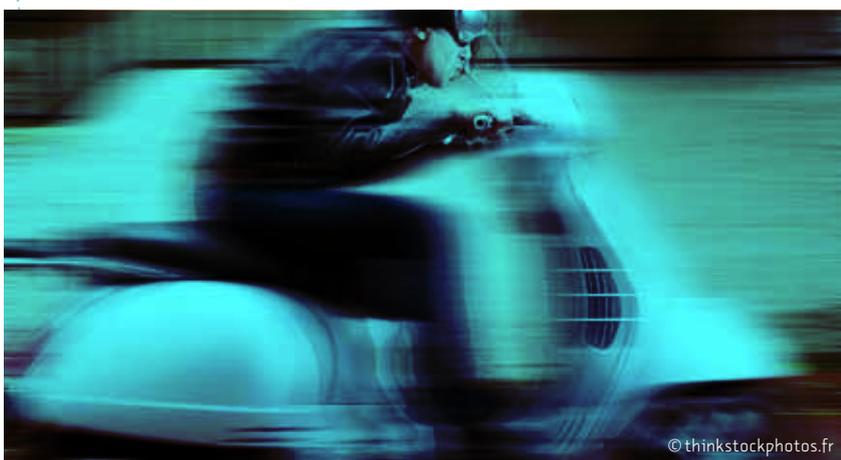




2013, une année de progrès, mais encore 3 268 personnes tuées et 70 607 blessés

par **Jean-Robert Lopez**, délégué interministériel à la Sécurité routière

En 2013, 3 268 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une diminution de -10,5% par rapport à 2012, et 385 vies sauvées. C'est le nombre de décès le plus faible enregistré depuis que ces statistiques existent.



© thinkstockphotos.fr

Les catégories d'usagers

L'accidentalité routière s'améliore **pour toutes les catégories d'usagers de la route** : 270 vies sauvées chez les automobilistes (1 612 décès en 2013), 33 chez les motocyclistes (631 décès), 20 chez les cyclomotoristes (159 décès), 24 chez les piétons (465 décès), 17 chez les cyclistes (147 décès). Seuls les conducteurs de poids lourds ne bénéficient pas de cette tendance, avec un mort de plus en 2013 (57 décès).

Les 18-24 ans sont ceux pour lesquels la baisse de la mortalité est la plus marquée : 117 vies sauvées en 2013, mais toujours 636 décès, c'est-à-dire 19,5 % des personnes tuées sur la route pour cette classe d'âge qui représente 9 % de la population. Rappelons que les accidents de **la route constituent la première cause de mortalité dans la tranche d'âge 15-24 ans.**

Le nombre de personnes blessées est en **baisse de -6,9 % : 70 607 personnes blessées** dans 56 812 accidents corporels (-6 %). 25 966 d'entre elles ont dû être hospitalisées (-4,3 % par rapport à l'année 2012). 15 % des personnes hospitalisées plus de 24 heures garderont des séquelles très graves. La baisse de la mortalité routière a été **plus marquée au premier semestre 2013 : -13,3 %**. Elle s'explique par le déploiement

très médiatisé des premiers radars mobiles nouvelles génération, des conditions météorologiques qui incitaient peu aux déplacements, notamment à deux-roues motorisés, et un prix du carburant qui favorisait l'éco-conduite. Le second semestre enregistre également une baisse de la mortalité routière, mais dans une moindre mesure : -5,4 %, ce qui s'explique notamment par une remontée de la mortalité des motocyclistes (+3 %).



Le réseau routier

Ce sont toujours les itinéraires hors agglomération qui connaissent le plus grand nombre de drames de la route : 2 077 personnes tuées, en baisse cependant de -12,9 % par rapport à l'année précédente. La mortalité routière a également baissé en ville de 9,4 %, mais encore 930 décès). En revanche, sur autoroute, la mortalité a augmenté de 7,9 % (261 décès).

La vitesse excessive ou inadaptée est identifiée comme la cause principale d'un accident mortel dans 26 % des cas.



L'alcool au volant

18 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l de sang. Ce taux est de 20 % chez les motocyclistes, 21 % chez les automobilistes et les piétons, et 37 % chez les cyclomotoristes. Dans 60 % des cas, l'alcoolémie dépasse 1,5 g/l.

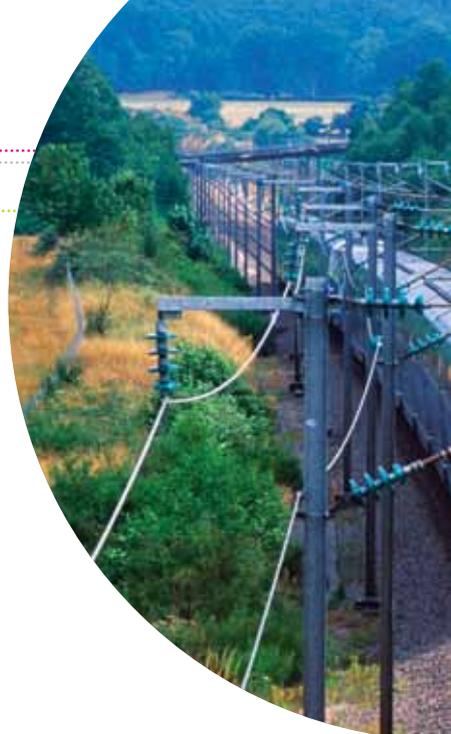
Le port de la ceinture de sécurité : 40 ans en 2013

Après de nombreuses années stables, le « réflexe ceinture de sécurité » progresse légèrement : en 2013, 18 % des automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Le port du casque à deux-roues motorisé

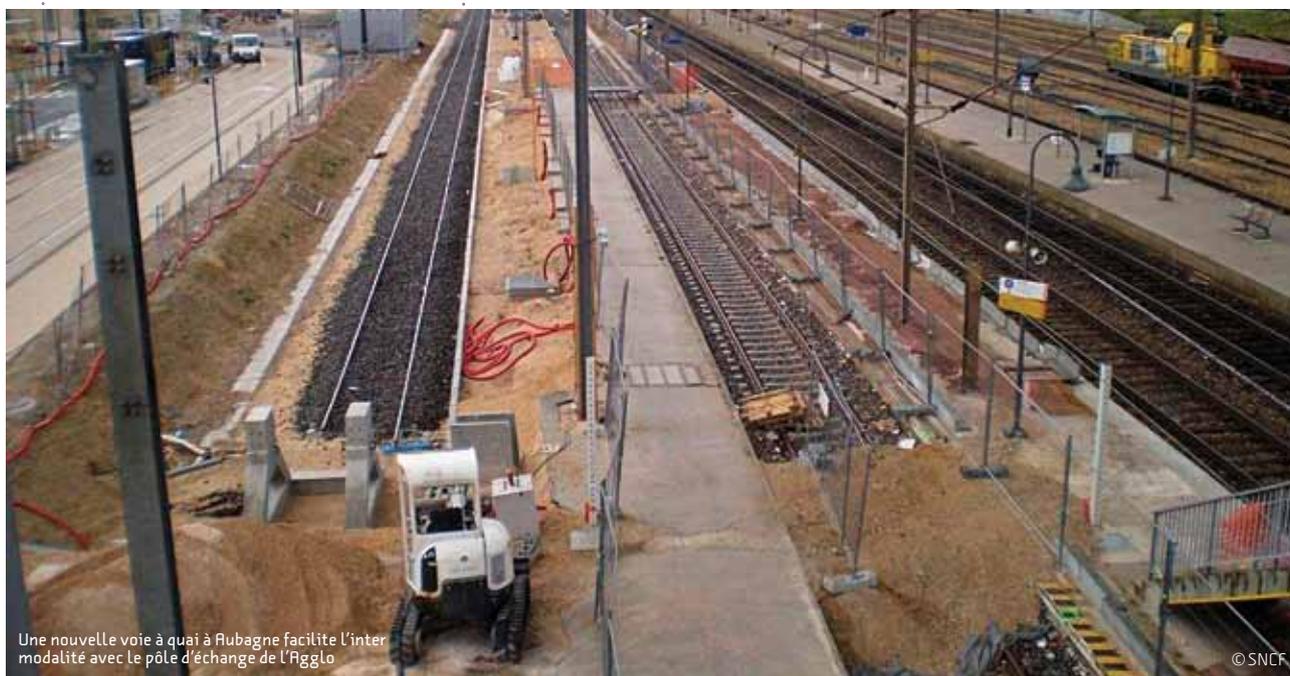
5,2 % des usagers de deux-roues motorisés qui ont perdu la vie ne portaient pas leur casque. ●

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Réseau ferré : des travaux en dernière ligne droite

par **Carole Teisseire**, Réseau Ferré de France - Direction régionale PACA, directrice de la communication
Dominique Rovetta, SNCF-Direction régionale PACA, responsable synergie/projets



Une nouvelle voie à quai à Aubagne facilite l'intermodalité avec le pôle d'échange de l'Agglo

© SNCF

Dans le Vaucluse la liaison voyageurs Carpentras-Avignon TGV est très attendue.

L'ouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Carpentras-Avignon est attendue pour le 14 décembre 2014. Ainsi les usagers pourront se rendre de Carpentras à Avignon TGV en 38 minutes, sans changer de train. Ce dernier desservira Monteux, Entraigues-sur-la-Sorgue, Sorgues-Châteauneuf-du-Pape et Avignon-Centre.

Le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice des Trains Express Régionaux prévoit d'y faire circuler en heure de pointe, un TER toutes les demi-heures.

Les travaux de voie avancent à un rythme soutenu.

Le périple du train de travaux de Carpentras à Sorgues a permis la dépose de l'ancienne voie

ferrée sur 16 km et l'évacuation des anciens matériaux, rails, ballast ou traverses et leur remplacement par de nouveaux éléments.

Ensuite, viendra l'installation des équipements nécessaires à la bonne exploitation de la ligne et notamment la signalisation télécommandée depuis la gare de Sorgues.

Enfin, les essais de la ligne, la production des textes réglementaires, la formation du personnel, les inspections sécurité/incendie valideront la mise en exploitation de cette nouvelle offre.

Trois nouveaux Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) verront le jour.

Carpentras, gare terminus de ligne, est dotée d'un nouveau bâtiment des voyageurs qui abritera à la fois les services ferroviaires et des transports

publics routiers. Une gare routière flambant neuve, pourra accueillir 16 bus à quai, environ 250 places de parking, un dépose-minute, une prise en charge taxis, sans compter la création d'accès en mode doux et pour personnes handicapées. La requalification des voiries se poursuivra courant 2015.

Monteux, identifié comme PEM de rabattement, pourra accueillir 2 cars ou bus ainsi qu'environ 110 voitures particulières. Dépose minute, prise en charge taxis, accès en mode doux, réfection de la voirie sont également au programme. La rénovation de l'ancien bâtiment des voyageurs permettra l'installation de services de proximité. Les services ferroviaires seront automatisés selon le concept de halte urbaine.



Entraigues-sur-la-Sorgue, bien qu'avec une zone de chalandise plus réduite, disposera de deux arrêts de bus/car, d'un parking de 70 places, d'un dépose-minute, d'une prise en charge taxis, des accès en mode doux. Comme à Monteux, la rénovation de l'ancien bâtiment des voyageurs est réalisée pour accueillir un service de proximité et les services ferroviaires sont regroupés dans la halte.

La gare de Sorgues-Châteauneuf-du-Pape est totalement rénovée et un commerce de proximité pourra s'y installer. Une nouvelle passerelle équipée d'ascenseurs sera installée.

Toutes les gares seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Fermeture définitive de 10 Passages à Niveau (PN)

La ligne de Carpentras-Sorgues disposait de 13 PN. Pour des raisons de sécurité, les arrêts préfectoraux ont acté la suppression de 10 PN, dont 1 piéton. Les 3 PN restants seront aménagés afin de répondre à toutes les normes de sécurité.

Ces travaux, d'un montant de 82 M€ pour

l'Infrastructure et 21 M€ pour les PEM sont financés par : l'État, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil général de Vaucluse, la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, la Communauté d'agglomération Ventoux-Comtat Venaissin, la Communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze, la Communauté de communes Les Sorgues du Comtat, SNCF et Réseau Ferré de France.

Dans Les Bouches-du-Rhône, La 3^e voie entre Marseille et Aubagne permettra de densifier l'offre

La création d'une 3^e voie de 13 km entre Marseille et Aubagne et des travaux connexes de modernisation des équipements ferroviaires sur les deux lignes historiques, permettront, à leur mise en service, d'offrir davantage de régularité sur l'axe Marseille-Aubagne-Toulon, ainsi que la possibilité d'y faire circuler plus de trains.

Ainsi, la gare d'Aubagne aujourd'hui en travaux, sera connectée au tramway par un nouveau terminal voyageur. Sa mise en accessibilité des quais comprend leurs rehaussements et de nouveaux ascenseurs les desservant.

Un nouveau pôle d'échange à la Barasse, sur la commune de Marseille, doté à terme d'un parking de 250 places, permettra un nouvel accès au réseau, pour les habitants de la vallée de l'Huveaune et de l'est marseillais.

La gare de Marseille-Blancarde et les haltes de la Pomme, Saint-Marcel et la Penne font peau neuve. Les travaux d'infrastructure sont réalisés principalement de nuit, alors que l'axe est resté exploité et tout a été mis en œuvre pour limiter les impacts sur les circulations ferroviaires; Malgré cela, des interruptions de trafics et des ralentissements de vitesse pèjorent le niveau de performance de la ligne.

Si la 3^e voie est quasiment déployée, il reste à finaliser les travaux de quais, les essais de la signalisation et la formation du personnel pour être fin prêt au 14 décembre 2014, date de mise en exploitation commerciale.

Ces travaux, d'un montant de 250 M€ pour l'Infrastructure sont financés par : l'État, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, SNCF et Réseau ferré de France. ●



Carpentras : l'emprise du futur espace intermodal, avec une gare routière de 16 arrêts de bus et 250 places de parking



Les quais de la future halte de la Barasse, située entre Saint-Marcel et la Penne/Huveaune



Les régions au cœur des réformes

par **Jean-Yves Petit**, vice président de La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué aux Transports et à l'Éco-mobilité

Deux projets de loi en cours de discussion au Parlement concernent les régions, et plus particulièrement une de leurs principales compétences : les transports.

Le projet de loi portant réforme du système ferroviaire tout d'abord. Sa rédaction initiale ne semblait satisfaire ni les régions, principales financeuses, même pas citées, ni les syndicats de cheminots qui n'y trouvaient aucune garantie sur le devenir de leur statut.

De nombreux amendements, aujourd'hui relayés par les groupes politiques, ont été préparés par l'Association des Régions de France (ARF). Ils concernent tout particulièrement :

- le rôle stratégique de l'État, et plus précisément de la représentation parlementaire, avec la revendication d'une loi d'orientation et de programmation, révisable tous les 5 ans, précisant la vocation du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises en France, le rôle des TGV et autres Corail (trains dits d'équilibre des territoires), les investissements à réaliser pour maintenir le réseau en état et le moderniser, avec les moyens financiers qui les accompagnent ;
- la place des régions dans la gouvernance du système ferroviaire, qui ne saurait se limiter à être membre d'un comité consultatif, et leur autonomie en matière tarifaire et de propriété des trains, voire de la gestion de certaines sections du réseau ferré à faible trafic, fermées ou aux caractéristiques particulières (à titre d'exemple, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur demande le transfert de propriété de la ligne Nice-Digne des Chemins de Fer de Provence, à voie métrique) ;

- la transparence des coûts et les engagements concrets pour rapprocher ceux-ci de ceux pratiqués chez nos voisins européens, dans l'optique simultanée d'une amélioration notable de la fiabilité ; des garanties sur la gestion des ressources humaines et du dialogue au sein de l'établissement SNCF dit de tête ; parallèlement la requalification de la dette ferroviaire historique en dette d'État et sa sortie des comptes du système ferroviaire ;

- la transposition aux régions du mode de financement du ferroviaire en Île-de-France, au travers notamment d'un Versement Transport dédié sur l'ensemble du territoire régional (VT additionnel et intersticiel).

De son côté, le deuxième volet de l'acte 3 de la décentralisation prévoit, dans son texte initial, de clarifier les compétences des niveaux de collectivités en restreignant la clause dite de compétence générale (possibilité pour une collectivité d'intervenir dans tous les domaines ou presque) et confie un rôle de chef de file dans certains domaines. C'est le cas des régions en matière d'aménagement du territoire et de transports.

Nonobstant une éventuelle suppression des conseils généraux en tant que tels, le projet de loi prévoit le transfert aux régions des transports départementaux et scolaires.

Ce projet de loi fera aussi l'objet, nous n'en doutons pas, d'un certain nombre d'amendements. Il conviendra notamment de préciser :

- les conditions financières d'exercice de ces compétences transférées, afin de disposer d'une autonomie fiscale,
- les garanties d'une préservation de la proximité, notamment par des modalités de délégation de compétence du transport scolaire.

De même, le fait d'inclure le nouveau Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) s'imposant non plus seulement aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) mais également, après enquête publique, aux documents d'urbanisme (SCoT, PLU) pourrait représenter une évolution importante. Comme on le voit, les nécessaires réformes à apporter à nos institutions nécessitent un enrichissement à partir des connaissances du terrain. C'est aussi ce qui me pousse à réunir régulièrement mes homologues, élus en charge des déplacements dans les différentes collectivités de la région, mais aussi l'ensemble des acteurs, afin de proposer à nos députés et sénateurs de différentes sensibilités politiques de défendre au niveau national les amendements qui nous semblent répondre au mieux aux préoccupations régionales. ●



Jean-Paul Lieutaud élu président de La FNTV PACA

par **Laurent Benvenuti**, Délégué Régional de La FNTV



La FNTV PACA a tenu son Assemblée générale annuelle le 16 avril à Manosque.

L'assemblée a été l'occasion pour les transporteurs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (150 entreprises adhérentes) de se retrouver, de dresser un bilan de leur activité syndicale et de construire

une feuille de route stratégique; feuille de route qui sera fortement imprégnée par les questions relatives à l'emploi et à la formation, à la prise en charge des personnes à mobilité réduite, au tourisme par autocar et à l'acte 3 de la décentralisation.

Cette année, l'assemblée a également été marquée par la formation d'un nouveau Conseil d'administration et l'élection d'un nouveau président. **Alain Reynaud** qui préside aux destinées de la profession en région Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis 6 ans, a en effet décidé de ne pas se représenter et de transmettre le flambeau syndical à un ou une collègue.

Les transporteurs régionaux ont ainsi décidé à l'unanimité de confier la charge de les représenter à **Jean-Paul Lieutaud**. Visiblement ému, le nouveau président de la FNTV PACA a rendu un hommage vibrant à son prédécesseur tout en

esquissant en séance les éléments constitutifs de sa feuille de route et de sa méthode de travail.

Jean-Paul Lieutaud, président de la FNTV 84, dirige avec son frère Pascal l'entreprise familiale Cars Lieutaud, fondée en 1875 et sise à Vaison-la-Romaine et Avignon.

Après un débat consacré à l'acte III de la décentralisation, l'assemblée a été clôturée à 12h30 par la «passation de pouvoirs» entre l'ancien et le nouveau président de la FNTV PACA, en présence des représentants de la ville de Manosque, du vice président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, monsieur Jean-Yves Petit, du président national de la FNTV, monsieur Michel Seyt et de madame Évelyne Bremond.

Monsieur Michel Seyt a profité du déjeuner pour remercier Alain Reynaud pour l'œuvre syndicale qu'il a bâtie et apporter son soutien amical et professionnel à Jean-Paul Lieutaud qui représentera dorénavant les transporteurs de Provence-Alpes-Côte d'Azur au Conseil national et au Conseil des régions de la FNTV.

Une exposition démonstration de véhicules de transports s'est tenue dans le même temps sur le parking de la salle des fêtes. ●

La FNTV PACA est un syndicat professionnel qui fédère 150 entreprises de transport routier de voyageurs, de toute taille et présentes dans les 6 départements de la région. Ces entreprises mobilisent une flotte de 4500 autocars et emploient près de 7000 salariés.



Les transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2013

Gros temps pour les marchandises, calme pour les passagers

par Jean-Marc Ambielle, statisticien Insee, DRT/DREAL-PACA

Pour la deuxième année consécutive, l'activité est croissante pour tous les modes de transports de passagers et en retrait pour l'acheminement du fret. L'emploi salarié reste stable mais le marché de l'emploi est instable, la création d'entreprises décélère et les ventes de véhicules régressent toujours.

Immatriculations: à côté de la plaque

En 2013, les ventes régionales de véhicules neufs se dégradent pour la quatrième année consécutive. Les immatriculations totales baissent de 4,9 % en un an, en raison de la nouvelle érosion des marchés de véhicules particuliers et d'utilitaires légers. À l'inverse, les immatriculations de véhicules de transports en commun croissent de 13 % ainsi que celles de véhicules industriels à moteur (+ 5 %) qui augmentent, pour la première fois depuis 2008, bénéficiant de l'anticipation de l'entrée en vigueur de la norme Euro 6, au 1^{er} janvier 2014.

Décélération des créations d'entreprises

En 2013, hors activités de poste et de courrier, 916 entreprises de transports sont créées en Provence-Alpes-Côte d'Azur dont 356 sous régime d'auto-entreprises. Le rythme des immatriculations baisse de 14 % par rapport à 2012 pour l'ensemble des entreprises et de 10 % pour celles de statut auto-entrepreneurial. En métropole, le nombre de défaillances est quasi-stable et le nombre de nouvelles d'entreprises s'élève de 11,7 % dans l'année.

En PACA, la baisse du nombre des créations

	Véhicules particuliers		Véhicules utilitaires légers		Véhicules industriels à moteur		Ensemble des immatriculations neuves	
	2013	Evol. 13/12	2013	Evol. 13/12	2013	Evol. 13/12	2013	Evol. 13/12
Alpes-de-Haute-Provence	3 916	-6,7 %	913	-4,8 %	85	-8,6 %	4 932	-6,1 %
Alpes-Maritimes	3 467	-8,9 %	790	-6,9 %	114	14,0 %	4 397	-8 %
Bouches-du-Rhône	31 690	-4,5 %	5 737	-7,8 %	306	-15,9 %	37 860	-5,2 %
Hautes-Alpes	51 643	-4,8 %	13 071	-3 %	1 017	-0,3 %	66 127	-4,2 %
Var	29 734	-5 %	4 598	-11,3 %	528	21,1 %	34 959	-5,5 %
Vaucluse	15 446	-5,2 %	3 788	-4,9 %	493	25,4 %	19 765	-4,7 %
Provence-Alpes-Côte d'Azur	135 896	-5 %	28 897	-5,8 %	2 543	5,7 %	168 040	-4,9 %
France métropolitaine	1 756 952	-5,4 %	364 664	-4,1 %	45 041	-1,3 %	2 173 611	-5 %

Source : SoeS, Fichier central des automobiles

touche l'ensemble des branches du transport, hors le transport aérien de passagers, et atteint davantage les activités de fret que de voyageurs. Dans le secteur du fret, la décélération frappe surtout le transport routier de marchandises (-26 %) et les services auxiliaires (-19 %). Dans le secteur des voyageurs, la réduction des immatriculations

est très nette chez tous les types de transports (-6 %) autres que les taxis (-2 %).

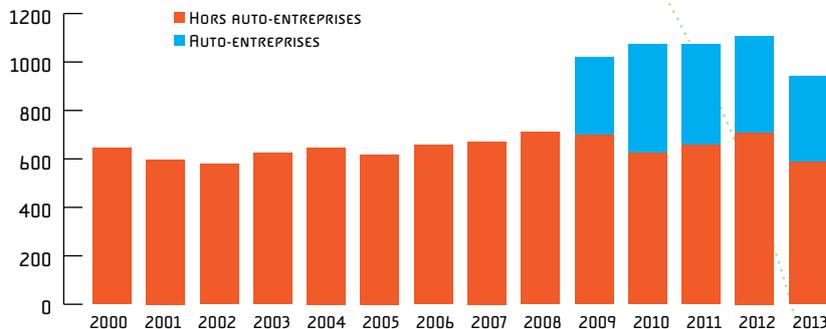
Aggravation du marché du travail

En 2013, l'emploi salarié du secteur national du transport et de l'entreposage est orienté à la baisse (-0,4 %) avec un accroissement



Créations d'entreprises en région PACA (Unité : effectif)

Source : Insee, Répertoire Entreprises et Etablissements



de 7 % des demandeurs d'emploi. En PACA, au troisième trimestre de 2013, le dernier connu, le nombre de salariés employés dans les transports régionaux progresse de 0,2 % en évolution annuelle. Cependant, le marché de l'emploi se dégrade, en raison de l'affaiblissement de l'offre (depuis le premier trimestre de 2012), et de l'accroissement de la demande (depuis le second trimestre de 2008).

En PACA, à Pôle emploi, les offres de travail reculent de 26 % en 2013, par rapport à 2012 et les demandes augmentent de 5,9 %. Les offres d'emploi chutent dans les services auxiliaires et l'entreposage (-32 %), ainsi que dans le transport routier de marchandises (-14 %). La hausse des demandes émane principalement des transports terrestres (+ 10 %) et des services auxiliaires (+4,6 %). Dans quelques branches, le marché se maintient grâce à une offre stable (transport terrestre de voyageurs) ou en progression (transport aérien et transport par eau).

Transport maritime de marchandises : basses eaux

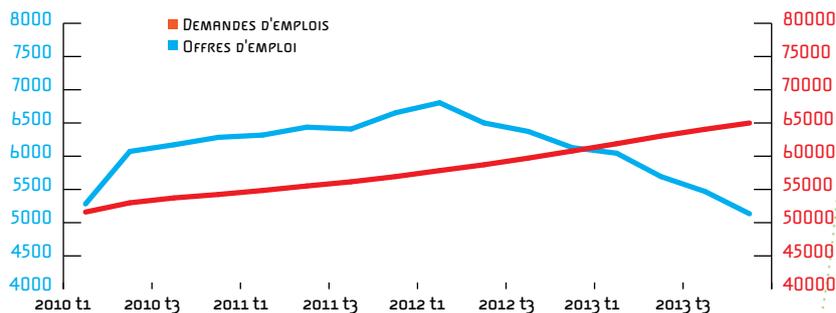
En 2013, l'activité portuaire nationale s'accroît de 0,3 %, en volume. À l'opposé, le trafic de marchandises du port de Marseille régresse de 6,5 % par rapport à 2012, en raison du repli des hydrocarbures. L'érosion de cette filière est liée à la nouvelle politique de valorisation du brut dans les pays d'extraction, pour préserver les marges des compagnies pétrolières. En revanche, le gaz, autre élément du poste reste stable (GPL) ou progresse (GPN) de 4 %.

La hausse du trafic de conteneurs (+3 %) entraîne la progression des marchandises diverses (+1 %). Le trafic conteneurisé (+6 %, en nombre d'EVP¹) bénéficie de l'ouverture de plusieurs lignes commerciales à Fos et, de la création de nouvelles surfaces logistiques. En revanche, à Marseille,

¹EVP: Équivalent Vingt Pieds

Nombre d'offres et demandes d'emploi enregistrées en fin de trimestre dans le secteur des transports (en glissement annuel)

Source : DREAL-PACA, d'après STMT Pôle Emploi / DIRECCTE - SESE



le nombre de conteneurs (-4 %) et les volumes d'échanges rouliers avec la Corse (-9 %) sont en nette diminution.

Les vrac solides s'accroissent (+7 %) grâce à la sidérurgie qui profite de la demande soutenue de houille et de minerai de fer de la part de l'usine ArcelorMittal. Par contre, la concurrence chinoise

sur le marché céréalier entraîne la réduction des expéditions de vrac alimentaires (-6 %).

À Nice, les exportations maritimes de ciment vers la Corse sont au plus bas depuis une vingtaine d'années. À Toulon, la hausse de l'activité fait suite à deux années consécutives de baisse.

(Unité : millions de tonnes)	2013	Évolution 2013/2012	Évolution annuelle moyenne 2013/2008
Grand port maritime de Marseille	80	-6,5 %	-3,6 %
Marchandises diverses	17,3	0,6 %	2,8 %
<i>dont conteneurs</i>	10,8	2,9 %	5,1 %
Vrac solide	13,2	7,2 %	-1,4 %
Vrac liquide	49,5	-11,7 %	-5,8 %
<i>dont hydrocarbures</i>	46,1	-12,3 %	-6,1 %
Nice	0,1	-13,1 %	-11,3 %
Toulon	1,4	8,2 %	-0,2 %
Total des trois ports	81,6	-6,3 %	-3,5 %

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



La croisière à la côte

Le transport maritime de passagers progresse pour la deuxième année consécutive. (+3,6%). Marseille et Nice portent cette croissance, impulsée par le développement des croisières (+23%). Ainsi, le port de Marseille accueille, pour la première fois, plus d'un million de croisiéristes (+32% en un an) et Nice retrouve un niveau de fréquentation proche des meilleures années antérieures (+34%). En revanche, ce secteur régresse à Toulon (-9%).

Les trafics des lignes régulières diminuent sur les trois places maritimes (-5%), en grande part à cause de la moindre fréquentation des lignes desservant la Corse (-4,3%). Le ferry souffre aussi de la concurrence de l'aérien, à l'international.

Le transport aérien niçois sur un nuage

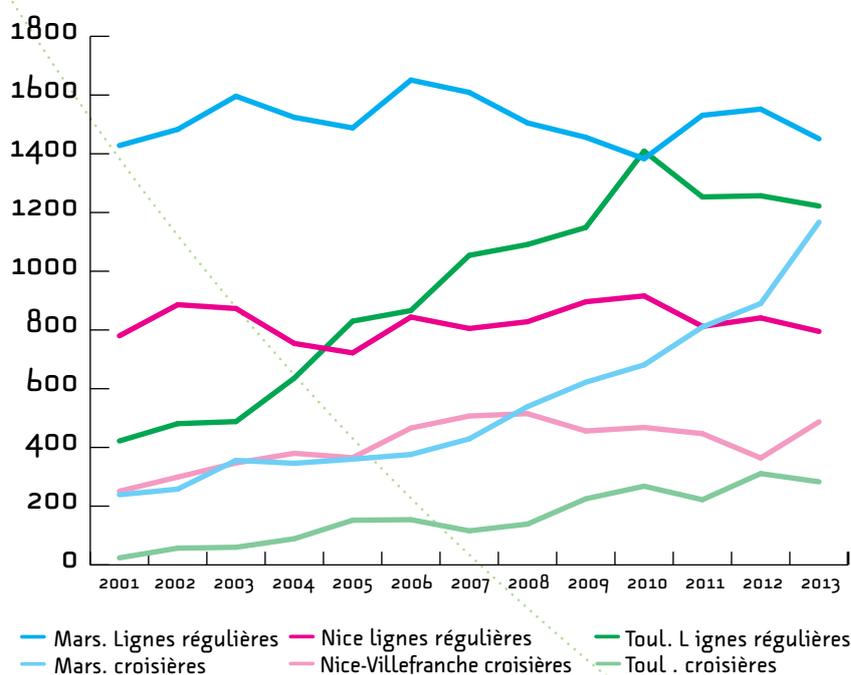
En 2013, les aéroports régionaux accueillent plus de 20 millions de passagers locaux, soit près de 400 000 voyageurs supplémentaires en un an. Les aéroports Nice et Marseille développent leur clientèle, en diversifiant leur offre, sans l'augmenter, et en améliorant le coefficient de remplissage.

Cependant, l'essentiel de la croissance est assuré par la cité azurienne qui améliore ses trafics nationaux (+2,3%) et internationaux (+3,9%). Nationalement, les lignes de Paris-Charles-de-Gaulle, Lille et Bordeaux réalisent un essor remarquable; à l'étranger, les meilleures progressions se font sur les marchés scandinave, espagnol, russe et émirati.

Pour la plate-forme Marseillaise, le gain de voyageurs à l'international est érodé de moitié par la baisse de fréquentation des lignes intérieures provinciales (-4,2%) et parisiennes (-1,2%). Les vols internationaux profitent des succès des lignes européennes vers le Royaume-Uni, le Portugal, les Pays-Bas et l'Italie et des lignes d'Afrique du Nord vers l'Algérie et le Maroc. S'y ajoutent, des effets d'aubaine, telle l'ouverture estivale de la ligne directe New-Yorkaise.

Trafics de passagers réguliers et de croisiéristes (2001-2013) (Unité : en millier)

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



Trafic de passagers des aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2013

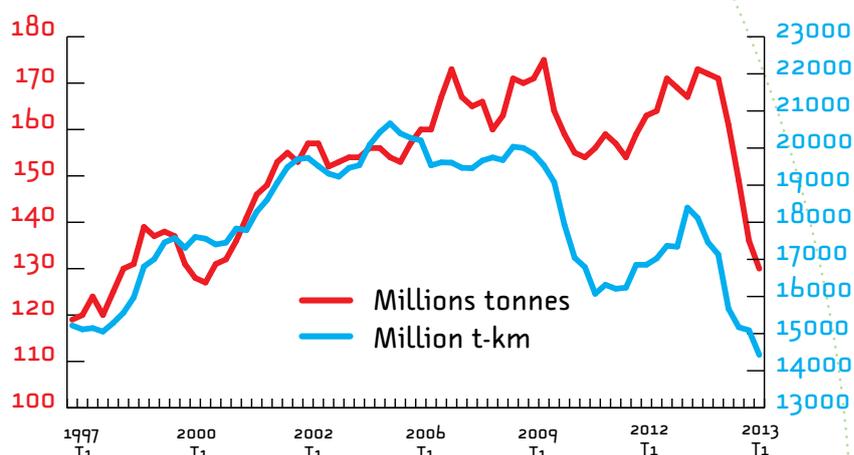
Source : Union des aéroports français

	2013 (en milliers de passagers)	Évolution 2013/2012 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2008-2013 (en %)
Lignes nationales	8 579	-0,3 %	1,1 %
dont : Nice	4 510	2,3 %	0,9 %
Marseille	3 620	-2,9 %	2 %
Lignes internationales	11 789	3,7 %	3,8 %
dont : Nice	7 033	3,9 %	3 %
Marseille	4 641	4,4 %	5,6 %
Transit	59	-55,4 %	-19,6 %
Total	20 427	1,6 %	2,5 %
Passagers lignes à bas coût (Low cost)	6 198,744	6,6 %	5,3 %
Part des lignes à bas coût (%)	30,3%	4,9 %	2,7 %



Traffics routiers trimestriels générés par la région PACA (en glissement annuel)

Source: SOeS, enquête TRM



Piqué du trafic aéropostal

En période de ralentissement de l'économie, le fret aérien pâtit du repli de la consommation de biens à haute valeur ajoutée. À Marseille, le retrait du fret aéroporté (-2,3 % par rapport à 2012), évince la cité phocéenne de la tête du classement des aéroports de province, au profit de Toulouse. Toutefois, la baisse du trafic marseillais semble conjoncturelle, liée à l'instabilité de certains pays desservis, parmi lesquels la Tunisie et l'Algérie restent de bons partenaires. En revanche, la plate-forme de Nice tournée vers les Émirats, améliore ses résultats (+6 % par an). Globalement, le fret régional, avec 52 000 tonnes, fléchit de 0,5 % par rapport à 2012. Les difficultés du fret aéroporté (6 500 t en 2013) s'accompagnent aussi de l'affaissement du fret aéropostal (-20 % en un an et -12 % en évolution annuelle moyenne depuis 2008).

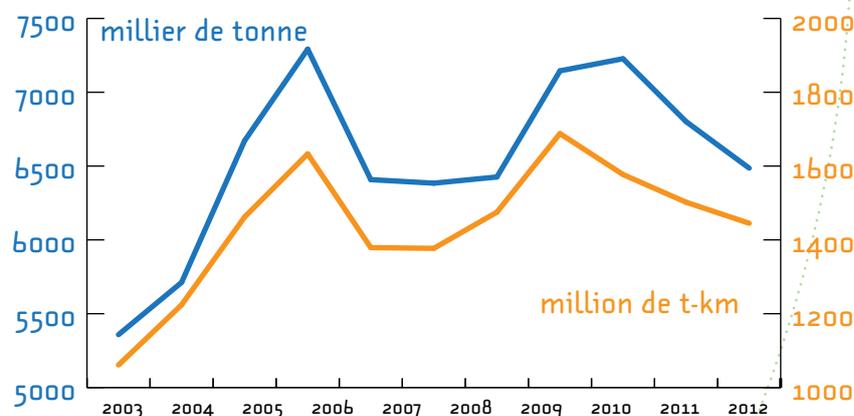
Dérapage du transport routier de marchandises

En un an, le transport routier de marchandises se dégrade de 16 % en tonnes-kilomètres en PACA, contre 0,2 % au niveau national. Le repli est très net sur les flux entrant ou sortant de la région (19 %) et moins marqué pour les flux internes (-11 %). Au final, le niveau de 2013 est inférieur de 10 % à celui de la crise de 2009, soit l'un des plus bas des vingt dernières années.

En volume, le transport routier régional de marchandises diminue de 23 % en 2013. L'année est marquée par la forte décélération des trafics routiers internes à la région (26 %), dont l'ampleur dépasse celle des flux extérieurs (-17 %). De plus, la contraction du marché régional n'offre plus d'échappatoire à la réduction persistante des flux externes.

Trafic du Bassin Rhône-Saône (2003 - 2012)

Source: VNF



La récession est sévère aussi pour le compte d'autrui en tonne et en tonne-kilomètre (-15 %, en un an). Signe d'une conjoncture dégradée, les quatre trimestres de 2013 sont médiocres, surtout le dernier. La réduction de la longueur moyenne des trajets atteste cette dégradation : 132 km en 2013, au lieu de 144 km un an plus tôt, et de 179 km en 2000.

Fleuve: Le port d'Arles à contre-courant

Le bassin Rhône-Saône se déploie autour du transport de produits énergétiques,

agroalimentaires et de matériaux de construction, trois filières éprouvées par la conjoncture. En 2013, avec près de 6,5 millions de tonnes transportées, l'activité de ce bassin fléchit de 4,6 % en volume et de 3,8 % en tonne-kilomètre, par rapport à 2012. Ce repli concerne le transport fluvial (-3,1 %) et fluvio-maritime (-9,8 %). Toutefois, dans la partie régionale du bassin, les ports d'Arles et du Pontet accroissent, globalement, leur activité de 1,3 % en un an. Cependant, le port d'Arles traite 7,5 % de volume supplémentaire par rapport à 2012 et celui du Pontet 10 % de moins. ●



Le chantier métropolitain Système Logistique et Portuaire

Où en est-on en juin 2014 ?

par **Frédéric Dagnet**, directeur mission Prospective Évaluation au Grand Port Maritime de Marseille

Partage d'un état des lieux

Au cours des réunions en groupes de travail ou en plénières tenues depuis mi 2013, les partenaires du chantier ont partagé le diagnostic suivant :

- Le secteur logistique représente 56000 emplois sur le département et 43500 emplois sont liés à l'activité portuaire (dont 11500 dans la logistique) à la même échelle (sources MDE et GPMM).
- Le développement potentiel de ces emplois se heurte à des problèmes d'accessibilité des zones logistiques (éloignées des bassins d'emploi et pas desservies par les TC), de formations adaptées ou même d'employabilité (question du savoir être).
- Il convient de distinguer les types de logistiques dont certaines sont plus créatrices d'emplois que d'autres et d'étudier l'exemple des autres régions pour s'inspirer des bonnes pratiques, notamment celle de Nord Pas de Calais qui a développé un centre de formation logistique.
- Une cartographie des compétences reste à faire sur le territoire pour estimer la transférabilité des compétences entre secteurs et construire des parcours au sein de la filière.
- L'enjeu du service ferroviaire offert par les opérateurs compte tenu du volume qu'ils peuvent capter reste crucial; la libéralisation du fret n'a pas encore produit les effets attendus en matière de fiabilité, de diversité de l'offre et de concurrence tarifaire.

- Le service offert doit être basé sur les besoins des clients chargeurs, notamment ceux qui ont des volumes moyens (enjeu du groupage).

- Le rôle de la puissance publique dans l'articulation des chaînes multimodales réside dans la synthèse des besoins sur un territoire et l'expression d'un niveau d'offre de service: cette planification, qui évite la concurrence entre projets aux finalités similaires, débouche sur le financement d'infrastructures et le soutien au démarrage de nouveaux services.

- La métropole est aussi fluviale: ce mode est un atout sur les filières BTP, conteneur, recyclage, déchets ménagers et industriels.

- Enjeu du besoin foncier lié au développement économique: aujourd'hui 95% des zones d'activité sont saturées pour les filières locales suivantes (qui représentent 90% de la demande): microélectronique, aéronautique, agroalimentaire, cosmétique/santé, énergie, logistique.

La valeur ajoutée métropolitaine

Les partenaires se sont accordés sur *trois niveaux de valeur ajoutée métropolitaine* pour justifier l'intérêt du traitement du transport de fret et de la logistique à cette échelle:

- Faire mieux par la coordination des choix effectués sur le territoire en matière d'implantation

d'infrastructures et d'investissements modaux en référant ces choix à un schéma logistique partagé.

- Faire plus en agrégeant les potentiels disséminés sur le territoire, que ce soit en termes de flux à optimiser (exemple du ferroviaire avec les flux maritimes et continentaux), de flux à mutualiser (exemple de l'écologie industrielle entre procès industriels voire entre industrie et besoins urbains ou agricoles) ou d'emplois à occuper (problématique de l'accessibilité des zones d'activité et de la mobilité des chômeurs).

- Faire autrement en promouvant des modalités de développement économique des fonctions logistiques, portuaires et industrielles plus respectueuses de l'environnement à travers le report modal (fer et fleuve), la mobilité électrique pour la logistique urbaine, l'écologie industrielle pour l'économie productive, etc.

Les enjeux partagés

Les partenaires ont partagé les enjeux suivants:

- **Enjeu de connaissance:** affiner la connaissance des flux de marchandises et l'organisation des chaînes logistiques.

- **Enjeu de rayonnement de la métropole comme pôle portuaire et logistique à l'échelle internationale (logistique exogène):** revendiquer le positionnement logistique du territoire métropolitain avec le développement d'un tissu



Les chantiers métropolitains

La Mission Interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence a ouvert sept chantiers avec de nombreux partenaires afin de nourrir le travail de préfiguration du projet métropolitain. Ils doivent éclairer les enjeux réellement métropolitains, en partager et en diffuser la connaissance, réunir les acteurs et partenaires concernés, s'entendre sur la plus-value qu'on espère de la métropole, distinguer ce qui relève de l'urgence ou des mutations à entreprendre dans la durée.

Le chantier «Système logistique et portuaire» vise à construire une vision métropolitaine partagée des enjeux de la mobilité durable et performante des marchandises à l'intérieur et à partir de la métropole Aix-Marseille-Provence.

local exportateur et d'espaces logistiques de portée supra régionale : la logistique comme locomotive du développement économique et de l'emploi métropolitain.

- **Enjeu d'articulation des différentes chaînes logistiques à l'échelle métropolitaine (logistique exogène, logistique endogène, logistique urbaine) :** améliorer la qualité et la performance des réseaux d'échange de marchandises en tirant mieux profit des équipements structurants existants.

- **Enjeu d'organisation de la logistique urbaine :** définir des stratégies de distribution depuis les plateformes vers les centres urbains (plateforme logistique urbaine, centre de distribution urbain, etc.) et les secteurs périurbains.

- **Enjeu d'une logistique durable :** desserte et report modal, foncier, capital humain.

La transversalité

Les enjeux que portent les partenaires du chantier Système Logistique et Portuaire ont des liens forts avec les enjeux développés dans les autres chantiers, qu'il s'agisse de l'ingénierie pour la préfiguration de la stratégie logistique métropolitaine, de la transition énergétique pour les enjeux de l'économie circulaire, de la mobilité pour les questions d'accessibilité des zones d'activité ou les potentiels en matière de mobilité

électrique, de l'innovation pour les enjeux communs en matière de foncier disponible, de la cohésion compte tenu des implications possibles en emplois et donc en formation, en particulier à destination de la jeunesse pour ce dernier point, enfin des relations ville-nature du fait des caractéristiques exceptionnelles du territoire et de la rareté des réserves foncières pour le développement futur.

Dans ce contexte, trois projets structurants ont été mis en avant :

À court terme : *Terminal de transport combiné de Mourepiane.* Projet d'infrastructure dont la mise en œuvre a été relancée par l'État et les collectivités. La Mission a joué son rôle en l'affichant comme projet métropolitain stratégique. Les négociations en cours entre le mandataire du groupement retenu pour réaliser le chantier, le principal opérateur maritime associé et les cofinanceurs sont menées sous l'égide du préfet de Région. Ce projet est inscrit au CPER 2014-2020 et au projet stratégique 2014-2018 du GPMM avec un calendrier de travaux en 2015 et 2016 pour une mise en service en 2017.

À moyen terme : *Une ZIP de Fos attractive.* Projet d'aménagement et de réalisations à mener par le GPMM mais aussi en partenariat avec les acteurs du territoire pour accroître l'attractivité

de la ZIP pour les clients, les transporteurs et les salariés. Le port a en charge l'aménagement paysager, la signalétique, les infrastructures communes de la ZIP (plusieurs opérations sont inscrites au PS 2014-2018 : aire d'accueil routier, déviation PL, aménagement de la plateforme industrielle d'innovation Caban Tonkin, etc.). D'autres aménagements doivent être réalisés avec l'environnement en s'appuyant sur les démarches déjà engagées (concertation autour des projets portuaires sur la ZIP dans le cadre du conseil de développement, ateliers du territoire, etc.) : crèches d'entreprises sur la ZIP, pistes cyclables, transports collectifs pour desservir les sites, tourisme industriel, etc.

À long terme : *Une stratégie logistique et industrielle métropolitaine.* Dans le cadre du chantier, un noyau dur constitué des organismes de l'ingénierie et de quelques acteurs ressources réunit les éléments nécessaires pour écrire les bases de cette stratégie en vue de la proposer aux futurs élus métropolitains. À l'issue de plusieurs groupes de travail thématiques (trafics, industrie, emplois, logistique, etc.), ce comité doit faire la synthèse de ces travaux au cours d'un séminaire au début de cet été. Le travail réalisé a ensuite vocation à être présenté et discuté en plénière en septembre prochain. ●



Le plan d'action pour les mobilités actives

Frédéric Cuvilliers, secrétaire d'État en charge des transports, a dévoilé, le 5 mars dernier, les 25 mesures d'un plan d'action en faveur du vélo et de la marche, destiné à faciliter la coexistence avec les voitures et à promouvoir les «mobilités actives» (autrefois «modes doux»).

Si les dynamiques reposent essentiellement aujourd'hui sur les initiatives des collectivités locales, l'État a souhaité créer un cadre propre à appuyer ces initiatives et amplifier ces dynamiques.

Un comité de pilotage chargé d'élaborer un plan national d'action a été mis en place pour suivre la mise en œuvre de 6 grands axes de travail.

1. Développer l'intermodalité transports collectifs - modes actifs

Le potentiel de développement de la part modale de la marche et du vélo est important, à condition d'assurer la continuité et la complémentarité entre modes actifs et transports en commun. Cela nécessite entre autres de mettre à disposition des cyclistes des espaces de stationnement sécurisés et d'offrir la possibilité d'emport du vélo dans les TER (cette possibilité figurera dans les réservations en ligne de la SNCF).

Par ailleurs, ces possibilités présenteront également l'avantage d'augmenter l'aire de chalandise des transports publics.

2. Partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures sécurisées qui les éloignent de la circulation automobile. Lorsque cette séparation n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être la priorité en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers. La démarche «code de la rue» a permis une évolution du code de la route favorable aux usagers les plus vulnérables. Depuis lors, les gestionnaires de voirie et les associations qui participent activement aux journées d'échange «une voirie pour tous», sont en attente de nouvelles évolutions du code : certaines mesures sont suffisamment consensuelles pour être mises en œuvre à court

terme, d'autres nécessitent que la réflexion soit poursuivie avant de proposer des adaptations législatives ou réglementaires.

3. Valoriser les enjeux économiques liés à la pratique du vélo

À la différence des autres modes de transport qui produisent en général des externalités négatives (congestion, bruit, pollution), la marche et le vélo génèrent avant tout des externalités positives (amélioration de la santé, dépenses évitées, décongestion, moindres investissements dans des infrastructures coûteuses, etc.). Pourtant les modes actifs ne bénéficient d'aucune incitation à la pratique. Une réflexion est donc à engager sur des dispositifs incitant les entreprises et les particuliers à recourir aux modes actifs pour leurs déplacements quotidiens, démarche qui a toute sa place dans la stratégie nationale pour la transition énergétique. Par ailleurs, le vélo est créateur d'emplois de proximité (réparation et location de cycles, etc.).

4. Prendre en compte les politiques de mobilité active dans l'urbanisme, le logement et notamment le logement social

Les Plans de déplacement urbain, les aménagements de voirie et d'espaces publics, doivent privilégier le concept de ville apaisée et la limitation du trafic automobile. Les possibilités de stationnement sécurisé des vélos dans les espaces privés (habitations, bureaux) doivent figurer dans les préoccupations des professionnels impliqués dans l'acte de construire.

Enfin le développement des vélos routes et voies vertes, en permettant les liens avec l'espace périurbain et en ouvrant la ville sur son environnement, doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme.

5. Développer les itinéraires de loisir et le tourisme à vélo

Le tourisme à vélo répond à une véritable demande sociale et les grands itinéraires cyclables sont par ailleurs porteurs de retombées économiques importantes. Ils sont un outil de revitalisation rurale, des vecteurs d'activité économique et de mobilité durable.

L'objectif est de faire passer la part des séjours à vélo dans l'ensemble des séjours touristiques de 3 % aujourd'hui à 6 % en 2020 ce qui engendrerait la création de 12 000 emplois touristiques, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, et de deux milliards d'euros de chiffre d'affaire supplémentaire. Sur les 21 000 km inscrits au schéma national des vélos routes et voies vertes, 9 000 sont réalisés. La commission «mobilité 21» a recommandé de mettre en œuvre la réalisation des 12 000 km restant dans le cadre des contrats régionaux de mobilité durable dont elle recommande l'instauration ou par la mise en place d'appels à projets similaires à ceux consacrés à la mobilité urbaine.

b. Faire découvrir les bienfaits de la marche et du vélo

La reconnaissance publique des modes actifs est encore insuffisante auprès de la population. Aussi est-il nécessaire de développer la communication sur les nouveaux services à la mobilité, les nouvelles règles de circulation, la valorisation des savoir-faire «une voirie pour tous», l'expérimentation de l'indemnité kilométrique avec un panel d'entreprises, la valorisation des éco quartiers prenant en compte les mobilités actives, la promotion du tourisme à vélo, etc. ●



Journée de présentation d'études du 3 avril 2014

Le 3 avril dernier, l'ORT organisait au Cerema d'Aix-en-Provence, sa traditionnelle séance annuelle de présentation d'études.

La journée débute avec la présentation par **Jérôme Domens** et **Sébastien Novella** d'un exercice de prospective régionale réalisé par l'**Insee**, dont l'objectif est de fournir une image de ce que pourraient être les grandes caractéristiques démographiques de notre région à l'horizon 2030.

La population totale de PACA pourrait s'établir à 5,4 millions d'habitants, soit 9 % de plus qu'en 2010. Cette évolution traduit un ralentissement de la croissance démographique de notre région, qui rejoindrait progressivement le rythme national moyen (+0,4 % par an en 2030 contre +0,8 % en 2010).

Logiquement, la croissance de la population active devrait elle aussi ralentir et s'accompagner d'un vieillissement : en 2030, un actif sur cinq aurait plus de 55 ans.

L'Insee s'est ensuite efforcé d'estimer l'évolution de l'emploi selon plusieurs scénarios : un scénario bas, dit « de crise », un scénario « contraint » (central) et un scénario « cible » (haut). Le scénario central se traduit par la création de 187 000 emplois supplémentaires, soit un total de 2,1 millions d'emplois en 2030. Les secteurs moteurs seraient les activités « présentes » (essentiellement services à la population et construction) et les services aux entreprises. À l'inverse on s'attend à un repli de l'emploi dans les industries qui ne parviendraient pas à se renouveler. Cependant notre région compte des entreprises de pointe qui pourraient échapper à cette tendance, voire la retourner grâce à l'innovation.

Focus sur les transports : les activités de transport et d'entreposage gagneraient 4 500

emplois (+4,6 %) dans le scénario central, ce qui reflète une quasi-stabilité de leur part dans l'emploi total (5,2 %).

Vient ensuite la présentation par **Magali Moinier** et **Olivier Troullioud** d'une étude de la **DREAL PACA** sur un schéma de desserte multimodale de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

La volonté de la DREAL est de définir en concertation avec ses partenaires, une stratégie de desserte partagée.

À l'échelle de l'hinterland, la desserte routière ne conditionne pas le développement de la ZIP. En revanche, la desserte ferroviaire est contrainte par le nœud lyonnais.

À l'échelle locale, l'accessibilité routière est problématique alors que les infrastructures ferroviaires présentent des capacités sous utilisées.

Les flux générés par la ZIP sont très majoritairement acheminés par la route : 73 % pour l'ensemble des marchandises, 85 % pour les conteneurs.

L'objectif est de faire évoluer les parts modales pour aboutir à une répartition plus équilibrée : 60 % pour la route, 30 % pour le fer et 10 % pour le fluvial.

Trois scénarios à l'horizon 2030 ont été construits, ciblés sur la filière conteneurs qui représente le principal vecteur de croissance potentielle.

Actuellement le trafic, sur un *hinterland* réduit au grand Sud-Est, est de 820 000 EVP par an. Le scénario « perte de vitesse » (maintien des parts de marché) aboutit à un trafic de 1,8 million d'EVP en 2030. Avec le scénario « référence » (reconquête des régions françaises

et frontalières) on arrive à 2,4 millions d'EVP. Enfin, dans le scénario « dynamique » (conquête plus dynamique de nouveaux marchés) le trafic s'établit à 3,2 millions d'EVP*.

Dans tous les cas, des améliorations sont à apporter aux dessertes terrestres, surtout dans l'optique d'un développement des modes non routiers.

Pour le mode ferré il convient de fluidifier les nœuds ferroviaires, améliorer la productivité et l'exploitation sur le réseau national et portuaire. La voie d'eau dispose de réserves de capacité suffisantes mais des améliorations sont nécessaires au niveau des ports et de l'interface fer-flleuve. Enfin pour la desserte routière, la liaison autoroutière Fos-Salon apparaît indispensable.

La présentation qui suit, avec **Géraldine Planque** du **GPM**, est consacrée à la prospective de la filière conteneurs dans le port de Marseille-Fos. La France génère un trafic de conteneurs maritimes d'un peu plus de 6 millions d'EVP. La relative faiblesse des zones proches du port de Marseille-Fos l'oblige à rechercher les trafics plus loin, surtout vers le nord.

Quatre obligations s'imposent : accroître l'offre maritime pour s'inscrire facilement dans une offre logistique, améliorer la qualité globale du passage portuaire, proposer une offre foncière performante pour répondre aux besoins en plateforme logistiques, massifier au maximum les flux terrestres : la qualité des services ferroviaires conditionne largement la conquête de marchés au nord de Lyon. ●

* EVP : Équivalent Vingt Pieds ; un conteneur de 20 pieds représente 1 EVP, un conteneur de 40 pieds représente 2 EVP.



Informations

Pour un nouveau modèle énergétique français

Ségolène Royal a présenté le 18 juin un projet de loi de programmation pour un nouveau modèle énergétique français.

Dans le domaine des transports, ce texte prévoit 9 mesures concrètes, parmi lesquelles, on peut relever la poursuite et la majoration du bonus pour l'achat d'un véhicule électrique, le développement des points de recharge (objectif de 7 millions en 2030), une dotation de 5 milliards d'euros de prêts pour les projets labellisés « transition énergétique et croissance verte », la généralisation des Plans de déplacement d'entreprises et l'obligation pour la grande distribution de réduire ses émissions de gaz à effet de serre liés au transport et à la logistique de 10 % d'ici à 2020 et de 20 % d'ici 2025.



© thinkstockphotos.fr

Un club régional pour la sécurité routière en Provence-Alpes-Côte d'Azur



© thinkstockphotos.fr

Sur proposition de la DREAL PACA, la préfecture de région vient de créer un club régional des chefs de projet sécurité routière. Son but est de définir des priorités, d'échanger sur les bonnes pratiques et de tirer le meilleur parti des expériences de lutte contre l'insécurité routière réalisées dans chacun des départements de la région.

En 2014, la priorité commune est la réduction des accidents des deux-roues motorisés, dont l'accidentologie est particulièrement élevée en PACA.

Le **14 septembre**, des stands d'accueil moto seront mis en place dans les six départements.

Ces stands permettront aux motards de faire une pause détente, des conseils de conduite y seront dispensés, sur certains sites des outils permettront de faire de menues réparations.

Ils pourront ensuite reprendre la route en sécurité.

Le risque d'être tué pour un motard par kilomètre de route parcouru est 27 fois plus élevé que pour un automobiliste, redoubler de prudence et de vigilance est donc de mise.

Robert Unterner, nouveau chef du service Infrastructures et Transports de la DREAL

Robert Unterner a pris ses fonctions en qualité de chef du service infrastructures et transports au sein de la DREAL PACA au 1^{er} avril 2014. Après un début de carrière dans le domaine de l'entretien et de l'exploitation des voies navigables puis dans le domaine aéroportuaire, il occupe plusieurs postes à dominante routière dans des contextes géographiques diversifiés qui le conduisent à prendre la responsabilité du service gestion de la route de la DDE des Bouches-du-Rhône de 2001 à début 2005. À cette date, il rejoint la DIREN de la Réunion en qualité de directeur adjoint, poursuit son parcours au sein de la DREAL Réunion comme chef du service risques naturels, circulation et sécurité routières. Il était chef de la mission de protection contre les risques civils auprès du Haut fonctionnaire de Défense et de Sécurité du MEDDE et du METL avant son affectation en PACA.



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

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

Tél. 04 86 94 68 46/04 86 94 68 47 - Site : www.ort-paca.fr

Directeur de la publication : Jean-Louis Amato, Président de l'ORT - Conception et réalisation : SeptLieux.com

ISSN - 2262-3272

