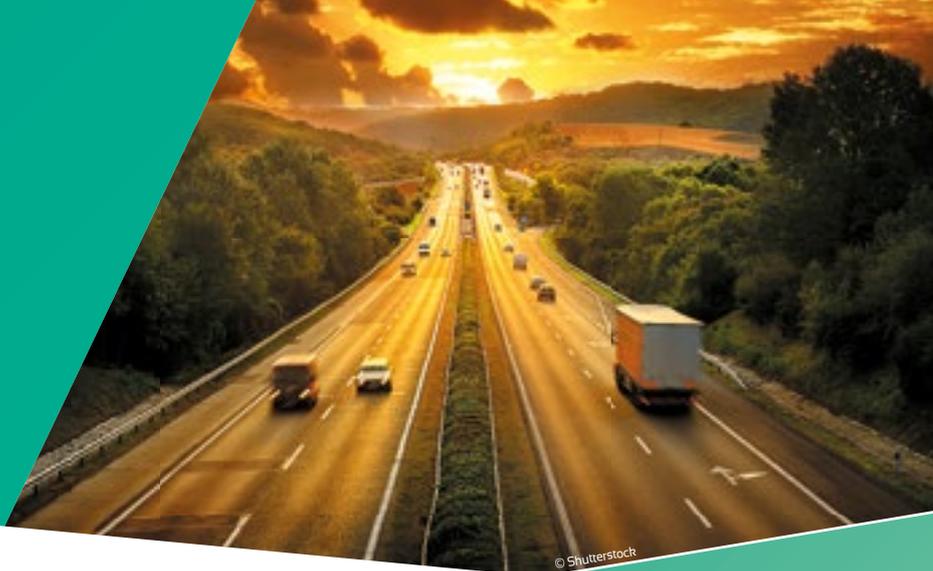




Observatoire Régional  
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



© Shutterstock

# Le Journal des Transports

Juin 2016

N°93



## RÈGLEMENTATIONS

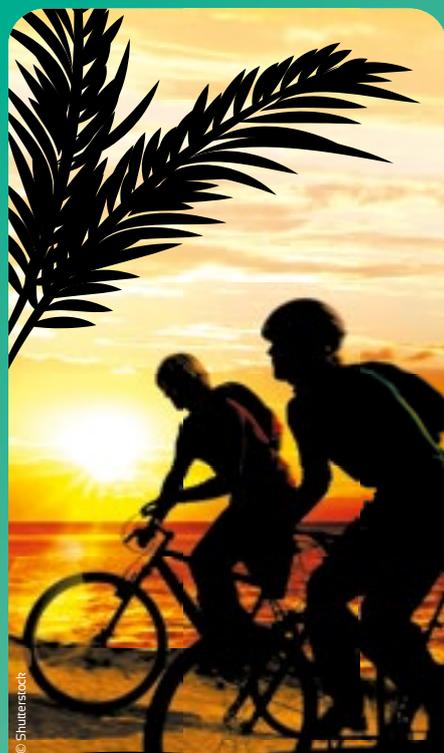
- 02— Bilan provisoire avril 2016 de la sécurité routière en PACA

## ACTUALITÉS

- 03— Jean-Aimé MOUGENOT, nouveau Directeur Régional SNCF Mobilités Provence-Alpes-Côte d'Azur
- 04— Revue d'actualités
- 08— Renforcer collectivement l'activité croisière de Paca et accroître sa visibilité
- 09— La concertation relative au projet LNPCA
- 10— Lancement du programme Objectif CO<sub>2</sub> « Les transporteurs s'engagent »
- 11— CUP 2016 : les trophées des routiers reviennent !

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 12— Synthèse colloque Transport et numérique : quelles évolutions ? Restitution de la journée du 28 avril 2016
- 17— Contournement de Martigues – Port-de-Bouc sur la RN568
- 19— Les parcs relais en région Provence-Alpes-Côte d'Azur : quels usagers ? quels impacts sur l'organisation des déplacements et le fonctionnement urbain ?
- 24— Les transports en PACA, en 2015 : voyageurs et marchandises poussent à la roue



Bonnes Vacances !

Sommaire

© Shutterstock



## Bilan provisoire avril 2016 de la sécurité routière en PACA

par **Olivier GRAND**, Chargé d'études Mission sécurité et éducation routières, DREAL PACA - STIM - UAPTD



Sur le début de l'année 2016 en PACA (de janvier à avril), comparé à la même période de l'année 2015, on constate les hausses du nombre de personnes tuées (+ 7,2 %) et du nombre des blessés hospitalisés (+ 7,3 %), et les baisses du nombre des accidents corporels (- 4,0 %) et du nombre des blessés (- 1,2 %). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement + 2,1 % de tués, + 0,5 % d'accidents et + 1,2 % de blessés, dont + 1,4 % de blessés hospitalisés.

Les hausses régionales les plus marquées pour les personnes tuées en PACA sont chez les cyclomotoristes et les personnes entre 25 et 65 ans. Par contre, les morts sur les routes diminuent chez les jeunes de 18 à 24 ans.

Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janvier à avril 2016 <i>provisoires</i>	2 118	89	2 707	1 170
Janvier à avril 2015 <i>provisoires</i>	2 207	83	2 740	1 090
<b>Différence 2016 / 2015</b>	- 89	6	- 33	80
<b>Evolution 2016 / 2015</b>	- 4,0 %	7,2 %	- 1,2 %	7,3 %

Source : Observatoire régional PACA de la sécurité routière.

**+ 7,2 %** du nombre de  
personnes tuées

**- 4,0 %** d'accidents corporels

**- 1,2 %** de blessés



# Jean-Aimé MOUGENOT, nouveau Directeur Régional SNCF Mobilités Provence-Alpes-Côte d'Azur

par **Dominique ROVETTA**, Responsable des projets TER des gares et SNCF Mobilités, DIRECTION REGIONALE TER PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



© SNCF Mobilités

Le nouveau Directeur SNCF Mobilités de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, **Jean-Aimé MOUGENOT**, a pris ses fonctions le 1<sup>er</sup> mai 2016. Il succède à **Philippe BRU** qui rejoint la région Aquitaine Limousin Poitou-Charente.

Diplômé en génie civil et Ingénieur de l'Institut National Polytechnique de Grenoble, Jean-Aimé MOUGENOT a construit sa carrière dans le groupe SNCF où il a assuré plusieurs fonctions opérationnelles qui lui ont permis d'acquérir une solide connaissance de l'entreprise. Il occupait précédemment le poste de Directeur Adjoint de la Direction Nationale des TER, en charge du pilotage opérationnel et stratégique, après avoir dirigé la Région SNCF de Picardie, les Ressources Humaines de la Traction au niveau national, les établissements SNCF de l'Oise et de Paris Nord...

Jean-Aimé MOUGENOT envisage l'avenir avec la ferme volonté de faire progresser la qualité du service des TER, de construire un projet en adéquation avec les attentes des voyageurs et des ambitions de mobilités du territoire. Il souhaite mettre à profit sa connaissance du terrain et ses expériences managériales au service de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, convaincu que *« la performance et le développement des entreprises reposent sur la mise en œuvre d'évolutions capables de concilier la satisfaction des clients, des partenaires et des personnels, au service des mobilités et de l'aménagement du territoire »*. ●



© Shutterstock.com



## Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STIM/UAPTD, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tous modes

### TRANSPORTS DE VOYAGEURS

#### POINT JURIDIQUE

- Publication du CEREMA concernant la réforme ferroviaire : pour mémoire la loi N° 2014-872 du 4 août 2014 porte réforme ferroviaire. Le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) a publié une revue s'intitulant « *réforme du système ferroviaire français : éléments de décryptage de la loi* » qui peut être commandée gratuitement à cette adresse : <http://www.certu-catalogue.fr/reforme-du-systeme-ferroviaire-francais-elements-de-decryptage-de-la-loi-de-2014.html>.

#### DOSSIERS D'ACTUALITÉS

- Informations concernant la ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur : des informations concernant ce projet de ligne se trouvent sur le site de la CCIMP PACA dont un huit pages de présentation de l'état d'avancement du projet. Il peut être consulté à cette adresse : [www.paca.cci.fr/docs/cahierpecial](http://www.paca.cci.fr/docs/cahierpecial).



© Shutterstock.com

D'autres informations se trouvent sur le site de la CCIMP concernant les dates des prochaines réunions. Il est notamment indiqué que huit réunions publiques d'ouverture se tiendront qui seront organisées courant septembre 2016 et huit réunions publique de synthèses seront organisées mi-novembre 2016.

- **Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'Avignon** : « *Après plus de trois ans d'études, le PDU a été approuvé par le Conseil Communautaire du Grand Avignon* ». Sources : <http://sce.fr/fr/plan-de-deplacements-urbains-avignon> ; <http://www.grandavignon.fr/vivre-au-quotidien/deplacements/plan-de-deplacements-urbains/enquete-publique-2016/>.
- **PDU de Toulon Provence Métropole (TPM)** : Le Plan de déplacement urbain de Toulon Provence Métropole (TPM) est arrêté ; l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA) est attendu pour le 11 juillet 2016.

### FRET ET LOGISTIQUE

#### POINT JURIDIQUE

- « *Madame la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont présenté une ordonnance relative au commissionnement des agents de Voies Navigables de France et modifiant des dispositions sur les péages fluviaux. Prise sur le fondement de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015, cette ordonnance poursuit deux objectifs.*

*Le premier est d'harmoniser les conditions d'habilitation du personnel de Voies Navigables de France (VNF) chargé d'exercer des missions de police en matière de protection du domaine public confié à l'établissement (contraventions de grande voirie), de contrôle de l'acquittement de la taxe hydraulique, ainsi que de contrôle de l'acquittement des péages à la charge des usagers de la voie d'eau. Pour cela, elle généralise la délivrance du commissionnement par le directeur général de VNF pour l'ensemble de ces missions de police.*

*Le second objectif est de clarifier les conditions de perception par VNF des péages fluviaux sur la Moselle entre Metz et Thionville, dans le respect de la convention signée le 27 octobre 1956 entre la République Française, la République Fédérale d'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle ». Source : <http://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2016-05-25/commissionnement-des-agents-de-voies-navigables-de-france-et>.*

#### DOSSIERS D'ACTUALITÉS

- **Pour mémoire : stratégie logistique** : vous pouvez trouver les grands axes de la stratégie logistique à l'horizon 2050 sur le site du ministère à cette adresse : [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr).

Le compte-rendu du 24 mars 2016 du Conseil des Ministres peut être consulté à cette adresse :

<http://www.gouvernement.fr/comptes-rendus-du-conseil-des-ministres>.

Dans ce compte rendu sont rappelés les axes et les objectifs de la stratégie.

## ACTUALITÉS PAR TERRITOIRES

### Niveau européen

- « **Alpine Space** » est un programme européen de coopération transnational pour la région alpine. Les projets peuvent être présentés pour quatre axes prioritaires. L'axe « *bas carbone* » inclut les thématiques transport, mobilité, efficacité énergétique et report modal. « *L'Autorité Nationale Française, la Préfecture de Région Auvergne-Rhône-Alpes, a organisé, en coopération avec les Régions et Préfectures de Région Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Bourgogne-Franche-Comté et Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine, deux journées d'informations consacrés au lancement du 2<sup>ème</sup> appel à projets (l'un à Alixan le 8 mars 2016, l'autre à Belfort le 10 mars 2016).* »

Source :

[http://www.alpine-space.eu/publications/flyer\\_final.pdf](http://www.alpine-space.eu/publications/flyer_final.pdf) ;

[http://www.espacealpin.fr/nationals/fr/infodays-2016/ppt/1\\_presentation-rapide-du-programme.pdf](http://www.espacealpin.fr/nationals/fr/infodays-2016/ppt/1_presentation-rapide-du-programme.pdf).

### Niveau National

- Groupement National des Transports Combinés (GNTC) : « *Monsieur Dominique DENORMANDIE a été élu président du GNTC le 12 mai 2016. Il a été récemment président et actionnaire des transports LABOURIAUX (<http://www.transport-de-vrac-multimodal.fr/>) qui sont spécialisés dans le transport de vrac, transport en bennes et en citernes, en Europe. Les priorités du GNTC devraient être orientées vers le développement du rail-route.* Vous pouvez consulter le communiqué de presse du GNTC à cette adresse : [www.GNTC.Asso.fr](http://www.GNTC.Asso.fr). « *L'Assemblée Générale du GNTC aura lieu le 19 octobre 2016 dans les locaux de l'Union industrielle de la Chimie (UIC).* »

### Niveau Région PACA

- **Entrepôt Dachser à Clesud.** « *DACHSER, prestataire international de solutions de transport et logistique, vient d'ouvrir un nouvel entrepôt logistique dans les bouches-du-Rhône sur la zone de Clesud. D'une superficie totale de 12 000 mètres carrés, cette nouvelle plateforme permet de proposer à ses clients des*

*solutions complètes. DACHSER prévoit un taux d'occupation de 75 % pour la rentrée de septembre et souhaite atteindre les 100 % courant 2017. Des possibilités d'extension des entrepôts sur ce site sont possibles.*

Source : [http://www.dachser.com/fr/fr/DACHSER-reinforces-its-logistics-site-network\\_1081.htm](http://www.dachser.com/fr/fr/DACHSER-reinforces-its-logistics-site-network_1081.htm) ;

### Niveau autres régions :

- **Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) :** « *L'OFP Ferrivia vient de trouver les partenariats qu'il recherchait à la faveur du lancement courant mars 2016 de ses premiers trains de conteneurs entre Fos-sur-Mer et Châlon-sur-Saône (département de la Saône et Loire). C'est la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône (RDT 13) qui achemine ce convoi hebdomadaire de Fos-sur-Mer jusqu'à la gare de triage de Miramas.* »  
Source : [www.w-K.transport-logistique.fr](http://www.w-K.transport-logistique.fr).
- **Transport combiné T3M :** « *annoncé en mars, le service combiné T3M entre Lille, Avignon et Marseille verra le jour, au mieux, d'ici la fin de l'été 2016 faute, pour le moment, de terminal pour l'accueillir à Marseille.* »  
Source : <http://www.lantenne.com/>.

## VOIRIE PARTAGÉE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### SECURITÉ ROUTIÈRE

- **Campagne de sensibilisation concernant les deux roues motorisées :** la DREAL PACA communique sur la sensibilisation aux risques pour les deux roues motorisés afin que soient évités les accidents. « *S'agissant des deux roues motorisés le Conseil National de la Sécurité Routière (le CNSR) : « cette catégorie (cyclomotoristes et motocyclistes) représente un quart de la mortalité routière, mais moins de 2 % du trafic motorisé. Les deux roues forment 43 % des blessés graves. En 2014, en effet, 18 motocyclistes tués (dont 1 passager) ne portaient pas de casque, soit 3 % de la mortalité motocycliste dont le port du casque est connu ; 18 cyclomotoristes tués ne portaient pas de casque, soit 12 % de la mortalité cyclomotoriste dont le port du casque est connu. Toutefois, si le casque est porté de façon quasi systématique, les autres équipements de protection font souvent défaut : 30 % des usagers déclarent ne pas porter de bottes ou de chaussures montantes et 72 % se déplacent sans pantalon renforcé. En 2014, 159 cyclistes ont été tués, ce qui représente 4,7 % de la mortalité routière.*





Mais ils représentent 15 % des blessés graves. La majorité de leurs accidents corporels sont des accidents seuls, des chutes en tentant d'éviter un piéton, un véhicule, un obstacle sur la chaussée ou par manque de maîtrise du vélo (Source Bilan de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière : ONISR de 2014). Les usagers vulnérables sont moins protégés que les usagers carrossés, et moins visibles en circulation ».

Source : extraits de :

<http://www.conseil-national-securite-routiere.fr/les-commissions/#commission-deux-roues>.

<http://www.hautes-alpes.gouv.fr/relais-motards-au-col-du-a3982.html>.

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>.



## VOIRIE PARTAGÉE

### • Vélos :

La publication du CGDD « le point sur N° 241 » vient de paraître : elle présente une synthèse de l'étude « évaluation de la politique pour le développement de l'usage du véhicule pour les transports du quotidien :

« Les politiques publiques en faveur de l'usage du vélo ont dopé la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien en zone urbaine.

Leur bilan socio-économique est positif. Le principal avantage de ces politiques pour la société réside dans l'amélioration de la santé qui résulte de la pratique du vélo. Le vélo peut ainsi être un atout au sein d'une politique de déplacements urbains, en particulier s'il complète l'offre de transport en commun notamment dans les situations où ce dernier n'est pas pertinent. Les politiques « vélo » n'ont toutefois pas détourné massivement les automobilistes de l'usage de la voiture et le partage de la voirie reste un enjeu.

Plus globalement, ces éléments plaident en faveur d'une prise en compte coordonnée des différents modes de transport au sein d'une politique globale de transport ».

Sources :

[www.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.developpement-durable.gouv.fr/) ;

<http://www.courrierdesmairies.fr/62127/un-bilan-socio-economique-de-lusage-du-velo-en-ville-comme-mode-de-transport-quotidien/>

## INNOVATION (transport)

### POINT LÉGISLATIF

#### Niveau européen

- Pour mémoire la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 porte sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Source : [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2014.307.01.0001.01.FRA](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.307.01.0001.01.FRA).

Extraits : « ainsi le développement de l'électromobilité est-il considéré comme « un moyen important d'atteindre les objectifs chiffrés ambitieux que l'Union s'est donnés en matière de climat et d'énergie à horizon 2020 ». « Rappelons que l'Europe s'est engagée à réduire d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990. De nouveaux seuils à atteindre ont d'ailleurs été fixés pour 2030. Dans cette perspective, l'absence d'émissions de CO<sub>2</sub> en phase d'utilisation et son potentiel d'amélioration sur les phases de fabrication constituent de sérieux atouts à la faveur du véhicule électrique. Autre élément de contexte apporté par la directive : les définitions ».

Le texte décrit ainsi ce qu'est un véhicule électrique et un point de recharge. S'agissant des points de recharge le texte retient la puissance délivrée comme critère de distinction entre « normale »



(inférieure ou égale à 22 kilowatt) et « à haute puissance » (supérieure à 22 kilowatt). Des standards qui diffèrent légèrement de ceux utilisés en France, et notamment par le dispositif ADEME, qui utilisent le seuil supplémentaire de l'accélééré pour les puissances comprises entre 3,7 et 22 kilowatt ».

Extraits de la source suivante :

[http://www.aveve-france.org/Site/Article/?article\\_id=5767](http://www.aveve-france.org/Site/Article/?article_id=5767).

## DOSSIERS D'ACTUALITÉS

### Niveau régional

- Vers la première Smart région de France : « Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Vaucluse, François MARIANI, avait convié le 18 mai 2016 Monsieur Bernard KLEYNHOF, Président de la CCI Nice Côte d'Azur mais aussi Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) en charge du numérique pour évoquer le développement numérique de Vaucluse. La région entend s'appuyer sur l'exemple vauclusien pour faire de la région la première Smart région de France. En effet, la French Tech Culture Avignon Provence, qui multiplie les initiatives en faveur de l'économie numérique, doit être un outil d'accélération et un modèle ».

Source :

<http://www.paca.cci.fr/info-veille-economique-numerique-la-region-veut-s-inspirer-du-modele-vauclusien-4833.php>.



## QUALITÉ DE L'AIR (transport)

### DOSSIERS D'ACTUALITÉS

- **Objectif CO<sub>2</sub>** : « 400 transporteurs « chartés » et 300 labellisés d'ici 2017, l'ambition chiffrée du nouveau programme Objectif CO<sub>2</sub> a été présentée le 18 mai 2016 à Paris. Son but consiste à « réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer l'efficacité énergétique du secteur », déclare monsieur Bruno LECHEVIN, président de l'ADEME. Sur les deux prochaines années, l'économie annuelle escomptée s'élève à 160 millions de litres de gasoil pour une réduction de 490 000 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> ».

« Détaillé dans une convention conclue entre l'État, Total Marketing France, filiale du groupe Total, la Fédération Nationale du Transport Routier (FNTR), l'Organisation des Transports Routiers TPE et PME du transport routier, Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF), l'Unostra, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), l'Agence Française des Transports (AFT) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), ce nouveau dispositif d'accompagnement des entreprises du transport routier de marchandises et de voyageurs comprend deux démarches complémentaires :

- une démarche de progrès qui s'appuie sur la charte d'engagement volontaire « Objectif CO<sub>2</sub> »  
Depuis sa mise en place, 1274 entreprises (Transport routier de marchandises et voyageurs) ont signé la Charte, ce qui représente plus de 160 000 véhicules, soit environ 20% de la flotte française, pour un gain annuel estimé à près d'1 million de tonnes de CO<sub>2</sub>.

- une démarche de performance, par la création du label Objectif CO<sub>2</sub>, qui permet aux entreprises de transport les plus vertueuses d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance énergétique et environnementale ».

Source : <http://www.objectifco2.fr/>.

**Objectif CO<sub>2</sub> :**  
**400 transporteurs**  
**"chartés" et**  
**300 labellisés**  
**d'ici 2017 pour**  
**une réduction de**  
**490 000 tonnes**  
**d'émissions de CO<sub>2</sub>.**



# Renforcer collectivement l'activité croisière de PACA et accroître sa visibilité

par **Christophe GLORIAN**, Chargé de projet Aménagement du Territoire - Transports, CCI Provence Alpes Côte-d'Azur

C'est sur le campus de la CCI de Vaucluse, que le Président de la CCI de Région, Maurice BRUN a cosigné avec Jacques BIANCHI, Président de la CCI du Var, Bernard KLEYNHOFF, Président de la CCI Nice-Côte d'Azur et Jacques PFISTER, Président de la CCI Marseille Provence, la convention de partenariat CROISIERE France MEDITERRANEE.



© François Moura / CCIR PACA

## L'objectif du partenariat

Maximiser les retombées économiques de l'activité croisière maritime et optimiser la visibilité de Provence-Alpes-Côte d'Azur comme destination croisière. Un objectif en cohérence avec des préconisations de la commission Tourisme du CESER en juillet 2015.

Avec 3 millions de passagers par an accueillis en PACA et une activité qui a progressé de 34,6 % entre 2009 et 2014, « **l'activité de cette filière contribue au dynamisme du tourisme et du commerce, certes, mais aussi de l'industrie, et porte de forts enjeux en matière d'aménagement du territoire, de développement durable, de rayonnement pour nos territoires, sans oublier l'impact positif sur l'emploi !** » souligne le président de la CCIR Paca.

Un accord-cadre qui vise à maximiser les retombées de l'activité croisière sur tout le territoire, via des domaines d'intervention communs tels que l'ingénierie, l'accueil, la promotion et l'influence.

Cette convention implique une collaboration opérationnelle entre les trois CCI concernées et leur club de croisière, favorisant la complémentarité des actions et des moyens à l'échelle régionale, mais peut augurer d'autres ouvertures : « **Sachez que ce partenariat pourrait être étendu au sein du réseau des CCI de PACA pour le fluvial, du Languedoc-Roussillon et à la Corse** » conclut Maurice BRUN. ●



# La concertation relative au projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)

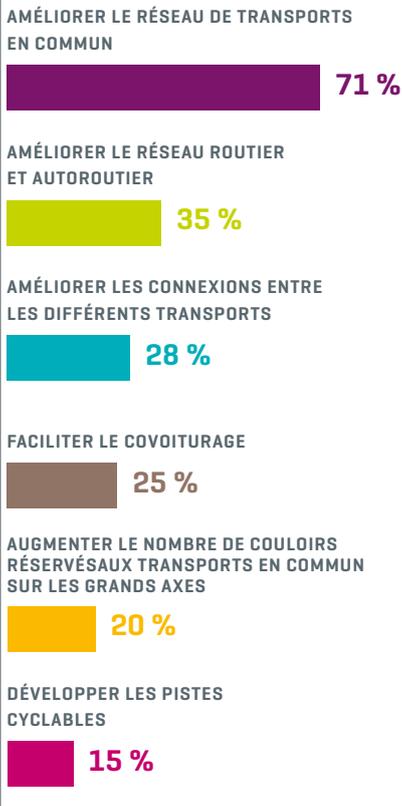
par Jonathan PRIESTER, Chargé de mission LNPCA, DREAL PACA/STI/UAPTD

Les difficultés de déplacement dans la région et la bande littorale sont le quotidien de la plupart des actifs. Cela pourrait sembler superflu de le rappeler, mais revenir sur des problématiques concrètes est parfois bienvenu à l'heure des choix... L'enquête IFOP commandée par SNCF Réseau, au demeurant assez riche en enseignements sur les perceptions des mobilités, indique également que pour la majorité des sondés, la priorité est claire : c'est l'amélioration des transports en commun.

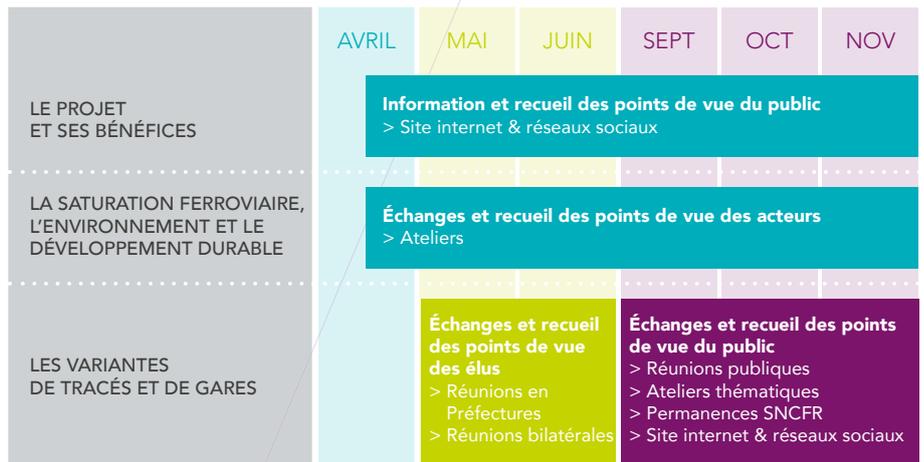
Les décideurs semblent l'avoir entendu et le comité de pilotage du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, qui s'est réuni le 12 avril dernier, a lancé une nouvelle phase de concertation, dans l'optique d'aboutir à un démarrage des travaux relatifs au traitement des nœuds Marseillais et Niçois en 2022.

Concertation qui bien qu'indispensable est encore souvent perçue comme un écueil, d'autant plus grand que le projet est important. Il faut dire que la conciliation des attentes des élus, des associations et du grand public n'est pas aisée. C'est à cet exercice, et sous l'œil avisé du garant nommé par la CNDP, que s'attaquent SNCF Réseau et les cofinanceurs de la Ligne Nouvelle jusqu'à fin novembre.

L'avenir dira si la formule est bonne, en tous cas celle qui a été retenue est la suivante : un partage des contraintes et bénéfices liés à ce projet, progressif dans le temps et les différentes strates de représentation de la population. Pourvu que chacun puisse y trouver son compte, matière à débat constructif et que cette Ligne Nouvelle en ressorte plus apte à répondre aux enjeux de demain.



Les pistes préférées pour améliorer la situation des déplacements quotidiens (KFH – SNCF Réseau d'après sondage IFOP)



Les étapes de concertation (KFH – SNCF Réseau)

### Quelques liens utiles pour aller plus loin :

Enquête IFOP pour SNCF Réseau : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/enquete-sur-le-deplacement-des-actifs-en-provence-cote-dazur>

Livret 0 de la concertation sur le site de l'ORT : <http://ort-paca.com/spip.php?article3432>

Le site dédié au projet pour le reste de la documentation et pour réagir : <http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>



# Lancement du programme Objectif CO<sub>2</sub> « Les transporteurs s'engagent »

par **Antoine THOMAS**, Association pour le Développement de la Formation professionnelle dans les Transports (AFT), Délégué régional adjoint, Chargé de mission CO<sub>2</sub>

À Paris, le 18 mai 2016, le Programme « Objectif CO<sub>2</sub> » et le lancement du « Label Objectif CO<sub>2</sub> » sont officialisés. Ce programme d'accompagnement des entreprises de transport de marchandises et de voyageurs françaises a pour objectif de réduire leurs émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Il est porté par le MEEM (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer) en collaboration avec l'ADEME et l'AFT d'une part et les organisations professionnelles du secteur (FNTR, FNTV, OTRE, TLF et UNOSTRA) d'autre part.

## Une charte pour progresser, un label pour certifier et valoriser les résultats

L'objectif du programme Objectif CO<sub>2</sub> est de réduire les émissions de GES et d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier qui représente la très grande majorité des flux de transport collectif de voyageurs et de marchandises en France. Pour ce faire, il conjugue deux démarches complémentaires et co-construites avec la profession.

Une démarche de progrès qui s'appuie sur la charte d'engagement volontaire « Objectif CO<sub>2</sub> ». Cette charte, initiée en 2008 pour le transport de marchandises et en 2011 pour le transport de voyageurs, met à la disposition des entreprises des outils et une méthodologie fiable pour évaluer leurs émissions de GES et définir un plan d'actions de réduction sur trois ans. Depuis sa mise en place, **1 274 entreprises** (Transports routiers de marchandises et voyageurs) ont signé la Charte, ce qui représente **plus de 160 000 véhicules, soit environ 20 % de la flotte française, pour un gain annuel estimé à près d'1 million de tonnes de CO<sub>2</sub>.**

Une démarche de performance, par la création du label Objectif CO<sub>2</sub>, qui permet aux entreprises de transport les plus vertueuses d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance énergétique et environnementale. Son attribution s'appuie sur un processus d'audit externe indépendant qui vérifie la fiabilité des données et l'atteinte d'un niveau de performance environnementale (GES : Gaz à Effet de Serre). La mesure de la performance se base sur le référentiel européen HBEFA (Handbook of Emission Factors) qui prend en compte les données du parc de véhicules français.

Les objectifs du programme sont la sensibilisation de **3 000 entreprises** pour un accompagnement de 1 500 intéressées dans le but d'aboutir à l'engagement de **400 entreprises dans le cadre de la charte Objectif CO<sub>2</sub> et la labellisation de 300 entreprises** sur la période 2016-2017.

Le Programme Objectif CO<sub>2</sub> bénéficie d'un financement de TOTAL, en tant qu'obligé, dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE).

## Accompagner au plus près les entreprises

L'AFT, en collaboration avec les acteurs locaux (ADEME, DREAL et organisations professionnelles) est mandatée pour mettre en œuvre **un réseau de 17 chargés de mission présents sur tout le territoire pour accompagner les entreprises gratuitement tout au long de leur engagement dans la Charte et/ou pour l'obtention du Label. Les audits de labellisation font l'objet d'une aide financière en fonction de la taille de l'entreprise, apportée par l'AFT.** Les conseillers auront également pour rôle de promouvoir le Programme Objectif CO<sub>2</sub> et de sensibiliser les entreprises de transport sur les enjeux environnementaux.

## Des outils d'aide à la décision en développement

L'ADEME met à disposition des outils d'évaluation des émissions et d'information sur les solutions disponibles.

- Un outil de modélisation permettant aux transporteurs d'évaluer et de suivre leurs émissions de polluants sera développé

en 2016. Il pourra être utilisé par d'autres acteurs (collectivités, DREAL, directions régionales de l'ADEME pour le suivi de ces émissions sur leur territoire).

- Des fiches actions destinées à informer les entreprises sur les solutions technologiques, comportementales et organisationnelles disponibles sur le marché, seront mises à jour en 2016. Elles tiendront compte des premiers retours d'expérience des entreprises engagées dans la démarche, mettront en avant de nouvelles solutions, et intégreront le sujet majeur des polluants atmosphériques.

## 14 entreprises pilotes labellisées

BREGER, CHARLES ANDRE, DERVAL, DISTRITEC, JOURDAN, MENDY, MGE transports et Auxiliaires, PREMAT, RAUTUREAU, Transports RUIZ et Fils, SALVA, STAR'S SERVICE, VIR Transport et XPO LOGISTICS ont expérimenté et obtenu le Label Objectif CO<sub>2</sub>. Cette expérimentation a permis d'attester de l'atteinte par ces entreprises d'un haut niveau de performance CO<sub>2</sub>, et d'identifier des démarches environnementales innovantes et exemplaires pour l'ensemble du secteur du Transport.

- > Pour en savoir plus sur la Charte et le Label « Objectif CO<sub>2</sub> », téléchargez la plaquette disponible sur le site : [www.objectifCO2.fr](http://www.objectifCO2.fr).

Contact  
**Antoine THOMAS**  
04 91 46 65 55  
[antoine.thomas@aft-dev.com](mailto:antoine.thomas@aft-dev.com)

# CUP 2016 : les trophées des routiers reviennent !

par **Antoine THOMAS**, Association pour le Développement de la Formation professionnelle dans les Transports (AFT), Délégué régional adjoint, Chargé de mission CO<sub>2</sub>

Après le succès de la première édition du Trophée des Routiers en 2014, les institutions de protection sociale du Transport et de la Logistique, réunies sous la marque Carcept Prev, et leurs partenaires l'AFTRAL, l'AFT et l'OPCA, organisent le Trophée des Routiers : CUP 2016.

## Objectif

Valoriser les efforts de la profession pour mettre la prévention au cœur de ses préoccupations, tant dans le domaine de la prévention routière que dans ceux de la santé et de l'environnement, engagement encore méconnu du grand public. Le Trophée des Routiers est aussi l'occasion de promouvoir cette démarche au sein même des entreprises et de sensibiliser, tout en les mettant en valeur, les hommes et les femmes du Transport et de la Logistique.

## Principe du jeu

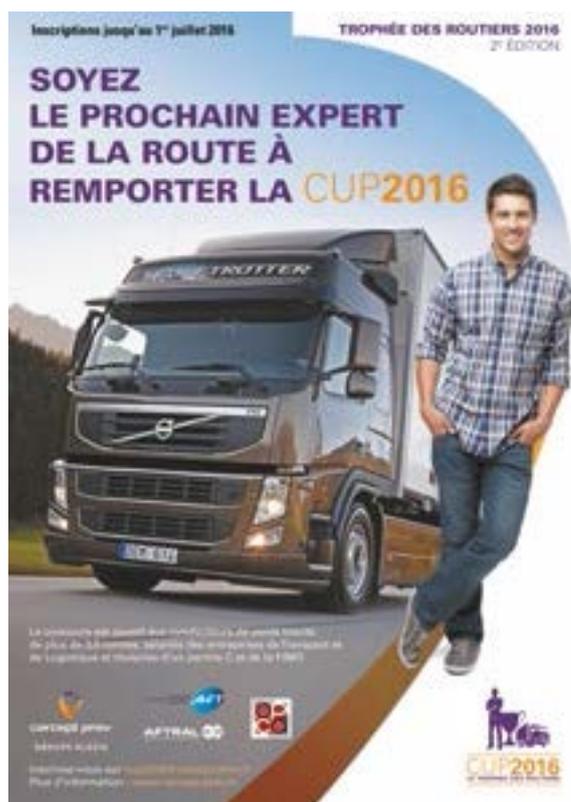
Une nouvelle fois, **les conducteurs de poids lourds**, salariés d'entreprises de Transport de Marchandises pour compte d'autrui et de Logistique, **titulaires d'un permis C et de la FIMO**, sont invités à s'inscrire pour participer à la grande sélection qui se tiendra dans leur région. Chaque établissement ne pourra présenter qu'un seul candidat. Si nécessaire, un tirage au sort déterminera les candidats sélectionnés pour les épreuves régionales. Ils s'affronteront, une journée durant, autour d'épreuves pratiques de conduite et d'une épreuve théorique. Les vainqueurs des sélections régionales se disputeront le trophée lors de la finale qui se tiendra lors des prochaines Assises du Transport et de la Mobilité, le 12 octobre à Paris. Le Trophée des Routiers est un concours national en France métropolitaine.

## Comment participer ?

Pour participer, les entreprises doivent envoyer la fiche d'inscription de leur candidat à l'adresse mail : [cup2016@carcept-prev.fr](mailto:cup2016@carcept-prev.fr) ou s'inscrire directement sur le site : [www.carcept-prev.fr](http://www.carcept-prev.fr).

La fiche de candidature devra être remplie ou renvoyée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2016 avant minuit\*, à cette même adresse. Les épreuves régionales ont lieu dans une ville de votre région. 10 à 20 candidats participeront par ville. Si nécessaire, avant le 15 juillet, un tirage au sort par huissier, sera mis en place pour désigner les candidats sélectionnés par région. Les candidats seront avertis s'ils sont retenus pour les sélections régionales ou non au cours de la semaine du 18 juillet 2016.

\*date de réception de l'email faisant foi.



## Dates à retenir

- Clôture des inscriptions : vendredi 1<sup>er</sup> juillet 2016.
- Tirage au sort éventuel des candidats retenus pour les sélections régionales : avant le 15 juillet 2016.
- Épreuves régionales et annonce des finalistes vainqueurs : 6 ou 8 septembre selon la région.
- Épreuves finales, palmarès et remise des prix à Paris : mercredi 12 octobre 2016.

Pour tout renseignement complémentaire : [cup2016@carcept-prev.fr](mailto:cup2016@carcept-prev.fr)

Le règlement du jeu concours est disponible sur le site [www.carcept-prev.fr](http://www.carcept-prev.fr)



## Synthèse colloque Transport et numérique : quelles évolutions ? Restitution de la journée du 28 avril 2016

par **Elisa FABRE**, Chargée de mission métropole/ Coordinatrice Observatoire Régional des Transports, DREAL PACA/STIM/UAPTD

*Le 28 avril dernier, l'ORT représenté par son président M. Jean-Louis AMATO, accueillait les participants du colloque qui faisaient le point sur la promesse du numérique dans le secteur des transports, côté voyageurs mais aussi marchandises. Nous avons abordé les grands enjeux actuels, les modes de financement, les réalisations locales des collectivités et des entreprises mais aussi une démarche innovante initiée par le Grand Lyon.*

*Toutes les présentations sont consultables sur le site internet de l'ORT : <http://www.ort-paca.fr/spip.php?rubrique36>*

### Les enjeux actuels de la révolution numérique dans les transports voyageurs.

**La mobilité 3.0** par **Louis FERNIQUE**, Chef de la Mission Transports Intelligents au Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer.

#### ● Les grands domaines impactés et les bénéfices escomptés

Depuis 5 ans les STI envahissent tous les champs de la mobilité et portent en eux des promesses d'innovations technologiques dans les domaines notamment de la dématérialisation, des infrastructures, des services, etc. Aujourd'hui les STI offrent également la connexion à la « multitude » via internet, ses plates-formes, les réseaux sociaux et les applications.

C'est le marché qui introduit, à un rythme soutenu, ces nouveaux modèles, ce qui demande une réactivité certaine de la part des opérateurs historiques de transport. L'enjeu est de s'adapter et de se saisir du numérique pour en tirer tous les bénéfices : de la fluidification des trafics au routage de marchandises, à la réduction des impacts environnementaux, etc... Si l'on devait relever un domaine à fort potentiel pour demain ce serait celui du fret et de la logistique. On observe en France un certain retard des opérateurs ferroviaires notamment dans le domaine de la régulation dynamique du trafic par rapport à nos voisins européens.

#### ● Les initiatives en France

Il y a une explosion des initiatives locales de la part de certaines AOT et un

bouillonnement d'initiatives industrielles portées notamment par les start up. Les grandes métropoles constituent d'ailleurs un laboratoire idéal d'expérimentation, eu égard à la concentration des problématiques de transport.

Au niveau national, le livre vert de la mobilité 3.0 propose des stratégies pour favoriser l'émergence des projets d'innovation française. De manière générale la politique nationale est de tirer les fruits de la révolution numérique dans le domaine de la mobilité tout en restant vigilant sur certaines menaces en germe, par exemple sur certains modèles économiques historiques, ou en matière de protection des données, de sous fiscalisation, etc...



### Transport et numérique : les aides de l'ADEME

par **Jérôme CICILE** – Ingénieur Transports, Déplacements, Qualité de l'Air Direction Régionale PACA ADEME

L'ADEME présente les programmes d'investissement d'avenir et notamment le programme « véhicules et transports du futur » de 1 150 M €. Ces programmes ont pour objectif de stimuler l'innovation et d'accompagner les risques inhérents à la mise sur le marché des solutions innovantes. Les concours ouverts aux PME permettent de co-financer des projets de recherche et de développement en matière de déplacement de personnes et de marchandises, mais aussi de soutenir ceux qui proposent des solutions numériques industrielles ambitieuses, innovantes et durables. Les projets doivent contribuer à la réduction de l'empreinte environnementale, être démonstrateurs de la transition écologique et énergétique.

### La stratégie d'information multimodale et de mobilité urbaine du grand Lyon

par **Jean COLDEFY** - Métropole de Lyon, vice-président d'ITS FRANCE

Grâce à un partenariat associant 13 acteurs publics et privés, la métropole de Lyon a créé une plate-forme d'information multimodale en temps réel tous modes. Ce service de haut niveau élaboré avec les données mobilité de l'agglomération a pour objectif de :

- soutenir les politiques publiques de mobilité urbaine.
- développer un écosystème entrepreneurial autour des ITS urbains, grâce notamment à une politique d'ouverture des données.



Ce projet d'innovation dont le coût s'élève à 7 M€ a été financé par les partenaires mais également par le programme « investissements d'avenir » de l'ADEME.



Ce projet, qui a bénéficié d'un certain écho médiatique, doit son succès à la vision et à la stratégie des acteurs lyonnais publics et privés qui ont accepté de fournir les données et de travailler sur un outil permettant de répondre aux actuels défis de la mobilité urbaine : celle-ci doit concilier à la fois des besoins (des populations notamment), des contraintes (fragmentation institutionnelle, financements), et intégrer des catalyseurs (exigences environnementales, évolutions technologiques).

Par ailleurs, comme dans toutes les grandes agglomérations, le trafic automobile est encore trop intense y compris en milieu très urbain, générant des impacts sur la qualité de l'air malgré les progrès observés. C'est que la voiture reste attractive grâce à la baisse du coût du carburant notamment. Même la mise sur le marché de voitures moins polluantes ne remettra pas en question les défis auxquels la collectivité doit répondre : on peut imaginer par exemple un embouteillage de véhicules propres à l'avenir. Les pouvoirs publics devront donc continuer à rechercher le report modal et l'exploitation optimisée des infrastructures avec l'intégration du numérique et des services de mobilité.

Pour que l'alternative à la voiture individuelle demeure crédible, il est nécessaire de connecter les modes entre eux et de pouvoir accéder aux services de manière unifiée.

A cet égard le Grand Lyon a choisi d'organiser la mise à disposition des données en temps réel et de laisser le secteur privé développer et proposer ses services de mobilité. La finalité est d'objectiver l'information, de fiabiliser les coûts et les temps de parcours et d'offrir un véritable choix d'itinéraires.

En conclusion Jean COLDEFY nous interpelle sur sa vision de l'avenir :

- La solution viendra d'un bouquet de services de mobilité, avec l'accent mis sur l'augmentation du remplissage des voitures, le transfert pour les distances courtes de la VP vers le vélo.
- Les services numériques de la mobilité nécessitent une collaboration de tous les acteurs, publics, privés, avec un rôle pour la collectivité d'organisateur de la donnée et de garant de l'intérêt général.
- Réduire le trafic par les ITS ne sera que provisoire : toute offre de mobilité dans des systèmes denses génère la demande. Les ITS procurent des marges, « qu'en fait on ? » est la vraie question en terme de politiques de mobilité.

## Des réalisations et des projets en PACA.

### Transports Analyst, un nouvel outil pour comprendre la mobilité par Vincent TINET, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise

Développé à l'initiative de la DREAL et du CEREMA, dans le cadre d'un groupe de travail associant également la mission interministérielle pour le projet métropolitain et l'AGAM, « Transport Analyst » est un outil d'ingénierie et de visualisation qui présente et compare de manière dynamique l'accès global à un territoire et à ses services à partir d'un point et selon différents modes de transports (à pied, en voiture, en transport en commun).

Le développement de Transport Analyst est distribué en open source. Les données sont issues de l'open data disponible : Le Pilote, SNCF, Open street map.

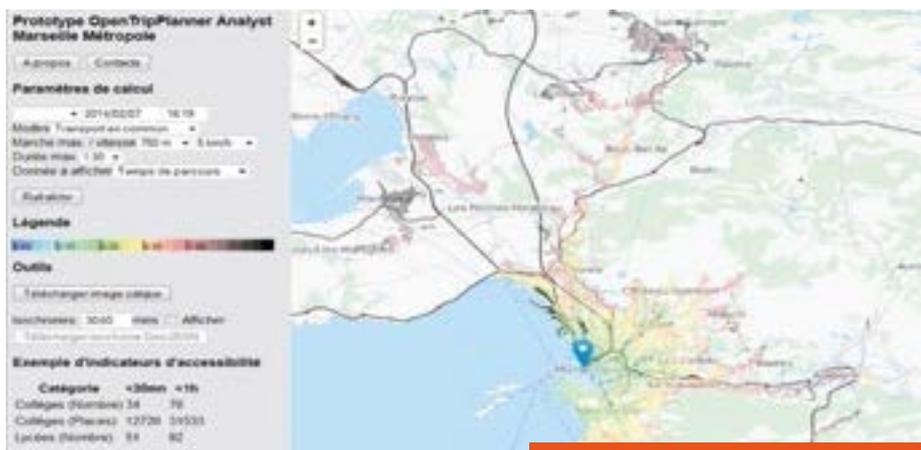
Il permet de comprendre l'accessibilité au territoire par l'utilisation d'indicateurs (emplois, services, population, congestion, etc) et de répondre à la question : quels services urbains sont atteignables en empruntant un réseau de transports ? Plus généralement, l'outil peut permettre de mesurer l'impact d'une infrastructure, de l'amélioration du niveau de service, et de comparer l'accessibilité en tous points du territoire.

Il a vocation à être complémentaire avec les prévisions des modèles de trafic.

Une version destinée aux professionnels ainsi qu'une version grand public sont en cours de développement.

La version « PRO » devrait introduire de nouvelles lignes, intégrer à terme les temps de parcours de la voiture historisés, des analyses sur l'usage des vélos et de la marche.





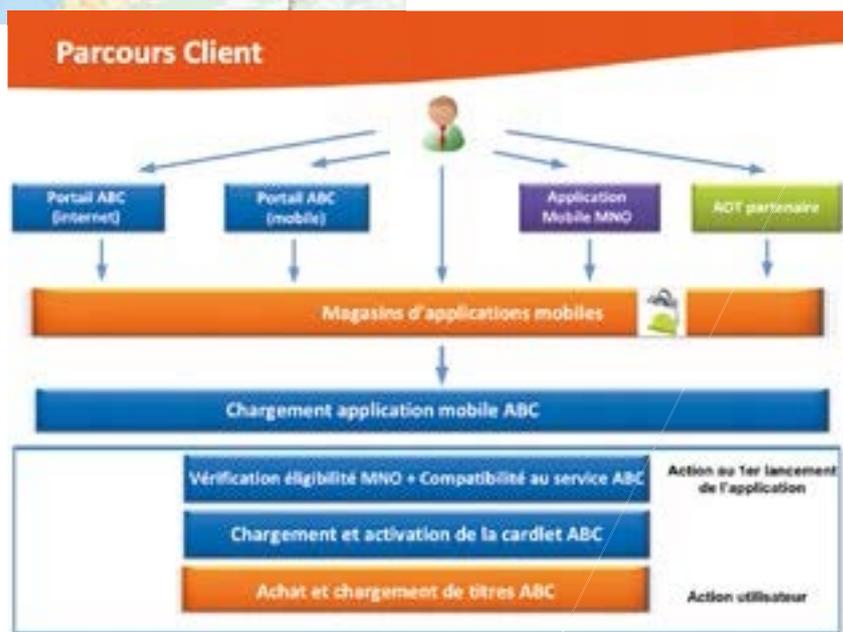
## Projet d'offre de service billettique sur mobile « ABC/ABL » par **Bruno MARIE**, Métropole Aix-Marseille Provence

La métropole AMP présente le projet d'application billettique commune qui permet à l'utilisateur de voyager avec un seul support sur l'ensemble des réseaux affiliés. Le choix a été fait de lancer cette application sur téléphone mobile. L'utilisateur pourra ainsi acheter ou recharger via son téléphone son titre de transport, le valider et consulter le solde.

Le service s'appuie sur les principes fondateurs suivants :

- un prestataire national pour déployer et développer les applications mobiles
- un référentiel technique pour homogénéiser les développements des différents acteurs
- des contrats négociés avec les opérateurs de réseaux mobiles
- un opérateur indépendant permettant l'accès au service dans le respect des marchés publics (UGAP)
- une structure de gouvernance où les AOT restent maîtres de la politique commerciale et où l'Etat pilote le schéma d'interopérabilité national

En conclusion sur le mode de gouvernance, il est intéressant d'imaginer la création d'une structure conventionnelle type GIP, regroupant les AOT ayant déjà signé la convention « ABC » comme Marseille, avec un marché à prestations de service réalisé par l'UGAP.

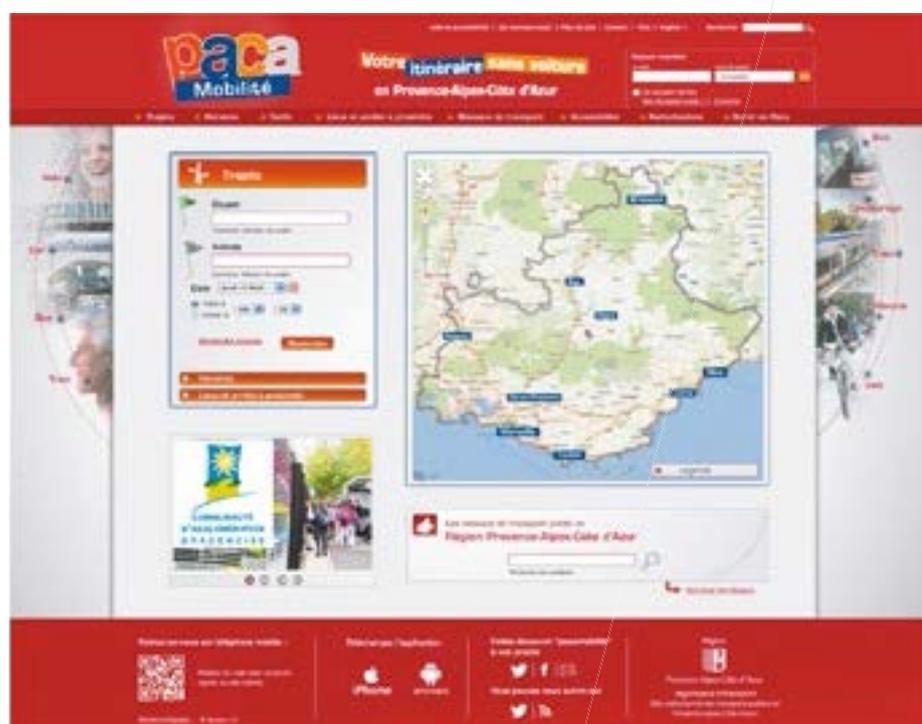




© Shutterstock

## PACA Mobilité, une centrale d'information sur tous les modes de transports de la Région par Marie-Amélie COCCIA, chef de projet Région PACA

La Région présente la plate-forme multimodale d'information voyageur PACA mobilité, accessible via le site internet [pacamobilite.fr](http://pacamobilite.fr) et les applications téléchargeables sur Apple Store et Google Play Store.



Plus grande base de données transport en France après l'Île-de-France, PACA Mobilité couvre l'ensemble des offres de transport public du territoire régional grâce à un travail de géocodage et de référencement des données réalisé avec l'ensemble des AOT du territoire.

Le Conseil Régional PACA a ainsi réuni 15 partenaires autour du projet : conseils généraux du 04, 05, 83, 84, communautés d'agglomération Dracénoise, Var Estérel Méditerranée, DLVA, Ventoux Comtat Venaissin, Grand Avignon, Toulon Provence Métropole, villes de Digne les Bains, Gap et Briançon, syndicat mixte des Alpes maritimes (Ceparou06) et le syndicat mixte des Bouches-du-Rhône (Le Pilote).

Pour les AOT, l'enjeu est multiple. Il s'agit

- de promouvoir les TC grâce à une information multimodale complète,
- de développer à moyen terme des services intermodaux et transversaux à venir sur l'information tarifaire, touristique (POI), centrale de réservation PMR, temps réel, etc...
- d'améliorer la coordination de l'offre pour les AOT grâce à un back office qui permettra une meilleure gestion des correspondances entre les réseaux, des regroupements d'arrêts, une meilleure prise en compte des logiques de déplacements grâce aux statistiques de recherche, etc...
- La Région PACA travaille sur le principe d'ouverture des données dans le cadre des logiques d'open data. PACA Mobilité pourra donc à ce titre servir de base de données.

Le périmètre modal couvert par le site est vaste, du mode transports collectifs urbains au mode ferré.

## Marchandises connectées et logistique durable, ou comment le numérique contribue à l'optimisation de la logistique par S. SIRJEAN, chercheuse associée au CRET-LOG, directrice associée de Jonction

La compétence logistique peut se définir comme « une maîtrise très fine des systèmes d'information et des réseaux de communication qui innervent de façon capillaire les réseaux de circulation physique des marchandises » (Colin, 1984)

Depuis très longtemps en effet, le pilotage des flux physiques s'appuie sur la maîtrise des flux d'informations qui vont permettre d'organiser, d'anticiper et de suivre ces flux. Sans information les activités de transport et de logistique ne peuvent fonctionner. Et ce, d'autant plus que les chaînes logistiques (Supply Chain) se déclinent de plus en plus sur des territoires élargis (transport international) et à travers une multitude d'acteurs privés et publics.

La communication entre systèmes d'information répartis au niveau mondial, l'interopérabilité (entre modes de transport, entre opérateurs différents) sont des enjeux à la performance des systèmes logistiques et transport. Au cours des trente dernières années, de nombreuses innovations technologiques ont permis des avancées significatives (Codes barre, EDI, puces RFID, WMS, TMS...).

Mais ces outils ne sont qu'un premier pas vers un monde de plus en plus digitalisé. D'autres évolutions, relatives aux modes de consommation, à la prise en compte des réseaux sociaux dans l'organisation des circuits de distribution, à la modification même de ces schémas (économie de la fonctionnalité) impactent l'organisation de la logistique.

D'une gestion de l'information support de la logistique, qui persiste et perdure, nous sommes en train de passer à une information génératrice de nouveaux modèles logistiques ou de nouvelles potentialités.

À travers des capacités de stocker, traiter, gérer des informations en masse (Big Data), de tracer et de faire communiquer entre eux des objets connectés, de s'appuyer sur la réalité virtuelle pour mieux accompagner les opérations logistiques, la révolution numérique bouleverse durablement le pilotage des flux.



## La logistique mutualisée du premier au dernier kilomètre : méta-plate-forme pour une logistique optimisée et durable par Pierre ORSATELLI, directeur d'URBISMART

URBISMART présente des solutions qui s'inscrivent dans l'économie du partage, dans la logistique B2B. Il choisit de libérer et de mutualiser les ressources logistiques actuelles inexploitées (centres de distribution, centres commerciaux, transports longue distance et logistique urbaine par ex) et d'envoyer « un camion par rue ».

« Celui-ci assure à la fois le réapprovisionnement des magasins et la livraison des commandes e-commerce des particuliers dans une même rue ou quartier. Avant de repartir, le même camion récupère tous les produits nécessaires : retour, invendus, contenants et déchets logistiques. » Cette solution permet de réduire le trafic et l'empreinte carbone. Elle est possible grâce au recours à l'intelligence artificielle qui permet de piloter et d'intégrer de nouveaux modes de transports à tout moment (véhicules privés, autonomes et drones).



Les avantages de cette solution sont les gains de coût, une solution complète intégrant des modèles nouveaux de distribution et une réduction des nuisances.

## Les performances de l'intelligence embarquée par Jérôme FARAMIA, entreprise NJS FARAMIA

L'entreprise FARAMIA transporte des marchandises alimentaires sous température dirigée et propose également des solutions de stockage. 5 sites d'exploitation sont répartis à l'échelle nationale. Le choix de l'intelligence embarquée a été fait dès les années 2000 et se développe d'année en année. Aujourd'hui l'intelligence embarquée permet de disposer de tableaux de bord et d'indicateurs pour tous les processus de la société et constitue une véritable tour de contrôle en temps réel. Elle permet le suivi des températures et des tournées en temps réel, la géolocalisation, le recueil des données sociales et des données techniques du véhicule (par exemple la consommation de carburant). Elle est un élément essentiel de la business intelligence de l'entreprise.



# Contournement de Martigues – Port-de-Bouc sur la RN568

par **Philippe BLANC**, Responsable d'opérations, DREAL PACA/STIM/UMO

*L'enquête publique préalable à la DUP s'est déroulée du 20 janvier au 08 mars 2016.*

Le projet de contournement de Martigues – Port-de-Bouc consiste à dévier l'actuelle RN568 qui traverse aujourd'hui les villes de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer (avec un trafic de l'ordre de 50 000 v/j TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel), dont une part significative de poids-lourds), en aménageant un nouvel itinéraire au Nord de ces zones urbaines. La future route aura une longueur de l'ordre de 7 km, un profil en travers à 2 x 2 voies, comportera 3 échangeurs dénivelés (deux à créer, un à réaménager) et aura le statut de route express. Elle permettra de mieux raccorder la ZIP de Fos-sur-Mer sur l'A55.

Le projet est caractérisé par de très importantes contraintes techniques, liées notamment au passage de la route à travers des sites industriels et/ou installations

classées (cimenterie Kernéos, ancienne décharge du Valentoulin, installations des Salins-du-Midi...) et à la présence sur les emprises de nombreux réseaux enterrés (pipelines desservant la ZIP) et aériens (lignes RTE de 400 et 225 kVA). En termes d'hydraulique, le projet doit réaliser le meilleur compromis entre la limitation des rejets au Nord dans le bassin versant du Pourra (espace naturel sensible) et la non-aggravation au Sud du risque inondation dans les zones urbaines.

Cette opération poursuit les quatre objectifs suivants :

- 1. Améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant les nuisances routières** (notamment sonores et atmosphériques) dans les zones densément habitées et en permettant une requalification de la RN568 et une restructuration urbaine des villes traversées ;
- 2. Améliorer la sécurité des usagers de la RN568** en séparant les trafics de transit et ceux de desserte locale et en adaptant les infrastructures aux trafics qu'elles supportent ;
- 3. Améliorer la desserte multimodale du GPMM (ZIP de Fos-sur-Mer)**, par la mise en place d'une desserte pertinente depuis l'agglomération marseillaise et cohérente avec les besoins et projets du territoire ;
- 4. Contribuer au développement socio-économique local** en permettant une irrigation performante des points stratégiques du territoire et un accroissement de l'attractivité et du dynamisme des communes.





Le projet s'inscrit dans une politique globale de l'État visant à assurer une desserte terrestre de la ZIP de Fos-sur-Mer à la mesure des enjeux de développement de cette importante zone d'activités et des contraintes environnementales (humaines et naturelles) très fortes sur ce territoire. Il s'agit d'accompagner la croissance attendue de l'activité des bassins Ouest du GPMM, notamment en termes de trafic conteneurs. A noter qu'en matière de projets routiers, d'autres opérations concourront à améliorer cette desserte : la déviation de Miramas (en cours de travaux et dont la mise en service est attendue début 2017), le contournement d'Arles et la liaison Fos-Salon.



Par ailleurs, 134 contributions ont été reçues par la commission d'enquête, soit par des observations portées sur les registres mis à la disposition du public dans les mairies, soit sous la forme de lettres directement adressées à la commission d'enquête. Même si des inquiétudes, réserves, voire oppositions, ont été exprimées lors de la consultation, la majorité des avis rendus était favorable au projet, notamment sur les communes de Port-de-Bouc et Martigues.

À la suite de cette consultation, la commission d'enquête a rendu, le 22 avril 2016 son rapport final qui conclut sur un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti de deux réserves portant sur des optimisations techniques qui pourraient être apportées et sur des améliorations possibles de l'acceptabilité de l'opération aux plans économique, social, environnemental et sanitaire.

Jugé prioritaire par le gouvernement, le projet de contournement de Martigues – Port-de-Bouc a été retenu dans le CPER 2015-2020 signé le 29 mai 2015 pour un financement de 67,850 M €, montant faisant de cette opération routière la plus importante de ce programme d'investissement. Cette somme (à laquelle il faut ajouter 11,6 M € apportés par le CPER 2000-2006) représente plus de la moitié du coût global du projet évalué à 145 M € ; le reste du financement sera mis en place lors du prochain CPER.

Les origines de cette opération remontent à l'époque de la création de la ZIP de Fos-sur-Mer, dans les années 1970, mais les premières études du projet dans sa configuration actuelle remontent aux années 2000.

À l'issue d'un riche processus d'études et de concertations, un dossier d'enquête publique a pu être finalisé en 2015 et être soumis à l'avis l'Autorité Environnementale (le CGEDD à Paris puisque que la maîtrise d'ouvrage du projet est portée par la DREAL PACA). À la suite de cet avis et de l'établissement des réponses aux observations ou recommandations émises par l'autorité environnementale dans ce cadre, l'enquête publique préalable à la DUP a pu être lancée le 20 janvier et s'est déroulée jusqu'au 08 mars 2016. Elle a été ponctuée de trois réunions publiques, le 22 février à Fos-sur-Mer (une soixantaine de participants), le 26 février à Martigues (une trentaine de participants) et le 29 février à Port-de-Bouc (une centaine de participants).

L'année en cours devrait voir l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (par arrêté ministériel, s'agissant d'une route express) et l'établissement des études d'Avant Projet. En 2017 les études de Projet devraient être menées ainsi que les procédures d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau, d'autorisation de destruction des espèces protégées et d'enquête parcellaire. L'objectif est d'engager les premiers travaux en 2018 pour une mise en service attendue en 2022-2023.

Pour plus d'informations sur le projet consulter le site Internet de la DREAL PACA à l'adresse suivante : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/contournement-de-martigues-port-de-bouc-r1219.html>



# Les parcs relais en PACA : quels usagers ? quels impacts sur l'organisation des déplacements et le fonctionnement urbain.

par **Bruno MARTINEZ**, Chargé d'études, DREAL PACA/STIM/UAPTD

## Qu'est ce qu'un parc relais ?

Jusqu'au début des années 90, ces équipements ont fait l'objet de nombreuses hésitations sémantiques. En 1992, la commission de terminologie des transports du ministère de l'équipement a adopté le terme de parc relais qui est défini comme un « lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport collectif ».



Par la suite, les différentes publications sur le sujet vont donner lieu à des définitions plus ou moins extensives. Le plus souvent, le parc relais reste néanmoins défini par ses fonctionnalités. Ainsi, il apparaît que les parcs relais procèdent d'une double logique, qui est d'organiser un rabattement en provenance des périphéries et d'assurer une certaine protection des centres.

Les parcs relais s'inscrivent donc, de prime abord, dans une optique de modération de l'usage de la voiture. Toutefois leur impact en la matière est difficile à estimer. La DREAL PACA, au travers d'un travail d'enquête mené par le bureau d'études SARECO en 2015 auprès des usagers de cinq parcs relais, amène des éléments de réponse.

## Les cinq parcs relais étudiés :

**Le parc relais Les Italiens à Avignon**, situé en périphérie immédiate des remparts (et donc de l'hyper centre) compte 1 150 places de stationnement. Gratuit 24h/24, il est relié à une ligne de bus et une navette gratuite (Cityzen Les Italiens). Du lundi au samedi, leur fréquence est de 10 minutes en journée et de 20 minutes après 20h30. Le dimanche, la navette circule de 8h00 à 19h30 avec des départs toutes les 30 minutes.



**Le parc relais des Hauts de Brunet** est situé au carrefour de nombreux axes provenant du nord d'Aix-en-Provence. Il propose une aire sécurisée et gardiennée de 360 places de stationnement. L'accès au parc est payant, le ticket d'entrée donne accès aux réseaux d'Aix en Bus et de la CPA durant toute la journée. Le parc est associé à 4 lignes de bus, leur fréquence est de 10 à 15 minutes en journée. La ligne 7 du réseau Aix en Bus permet d'accéder au centre-ville en moins de 5 minutes.





**Le parc de la Fourragère** est un parc de structures à 2 niveaux, de 485 places. Il a été mis en service en 2010, lors de l'ouverture de la station de métro la Fourragère, nouveau terminus de la ligne 1 du métro. Le stationnement y est gratuit pour les détenteurs d'un abonnement aux transports en commun et de 15 € la journée pour les usagers munis d'un titre occasionnel ou les non usagers des transports en commun. Il est ouvert de 6h30 à 20h00 du lundi au samedi (les horaires d'ouverture et de fermeture du métro étant 5h30 et 00h30). Le parc est en lien avec 5 lignes de bus, la ligne 1 du métro et 1 ligne Carreize.



© SARECO



© SARECO

**Le P+R Portes d'Ollioules et de Toulon** est un parc relais gratuit de 300 places, réservé exclusivement aux clients du réseau Mistral. Il est ouvert du lundi au vendredi de 06h30 à 19h30. Il est associé à 3 lignes de bus qui desservent respectivement Toulon (fréquence = 7-8 minutes), Ollioules et la Seyne-sur-Mer (fréquence = 20 minutes) et le campus universitaire de la Garde (fréquence = 10 minutes). Lors de l'enquête les valideurs d'accès ne fonctionnaient pas, le parc était donc géré en barrière ouverte.

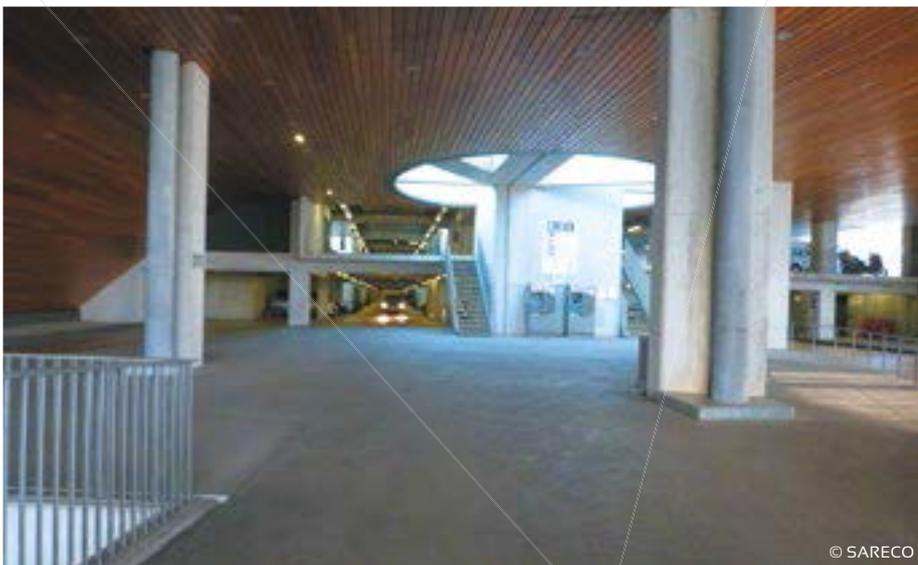


© SARECO



© SARECO

Le parc relais Henri Sappia est directement connecté à l'autoroute A8 et accessible facilement pour les habitants des collines situées au nord de Nice. Le parc, d'une capacité de 765 places, est gratuit pour les usagers en possession d'un titre Lignes d'Azur validé le jour même et correspondant à un aller-retour. Le parc relais connecté à la ligne 4 du réseau de bus et à la ligne 1 du tramway qui dessert le centre-ville de Nice en 15 minutes avec une fréquence de 4 à 5 minutes entre 7h00 et 20h30.

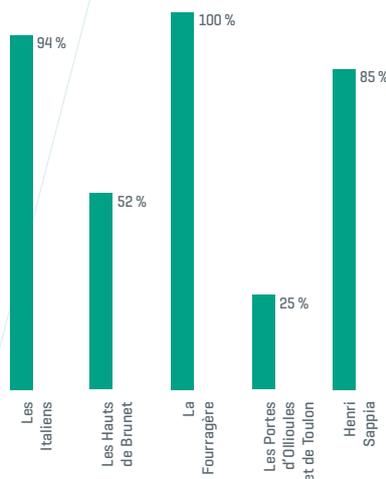


© SARECO

### Une fréquentation hétérogène des sites

Les parcs relais présentent des taux d'occupation variant de 1 à 4.

Taux d'occupation des parcs



Le site de Marseille pourrait être qualifié de « sursaturé » avec la présence de nombreux véhicules en débordement du parc relais, débordement estimé à 150 véhicules. Celui de Toulon, a contrario, est très peu utilisé, d'autant que 40 % de son occupation est lié au stationnement des élèves d'un institut de formation implanté à proximité du parc.



© Shutterstock.com

### Une clientèle bien plus féminine que masculine

Sur 100 utilisateurs des parcs observés, près de 70 % sont des femmes. Ce type de constat revient régulièrement dans les études sur les P+R.

Répartition de la clientèle selon le sexe



On retrouve ce déséquilibre dans les transports collectifs où la part des femmes est autour de 60 %. (source : Enquêtes Ménages Déplacements)

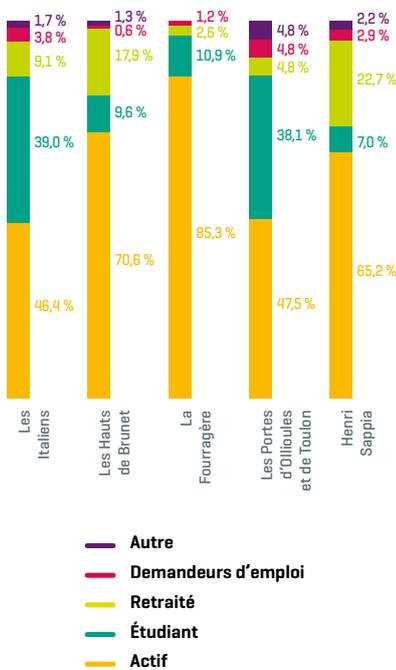
### Des utilisateurs « actifs »

Sur la globalité des parcs, pratiquement deux tiers des utilisateurs sont des personnes actives, ce qui reflète la prépondérance du motif domicile-travail. (cf. question sur les motifs à l'origine et à la destination).

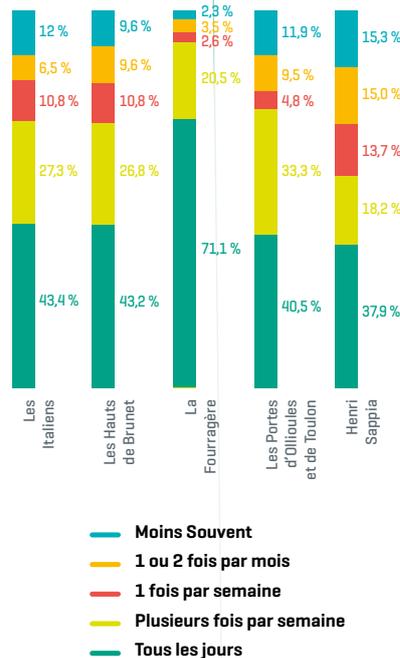


Avec près de 20 % de représentativité, la catégorie des étudiants arrive en deuxième position. Toutefois, ce résultat est à nuancer. En effet, les parcs d'Avignon et de Toulon jouent le rôle de parking déporté de l'université et l'institut de formation. Ainsi, le taux d'étudiants avoisine les 40 % alors qu'il est plutôt de l'ordre de 10 % dans les autres parcs.

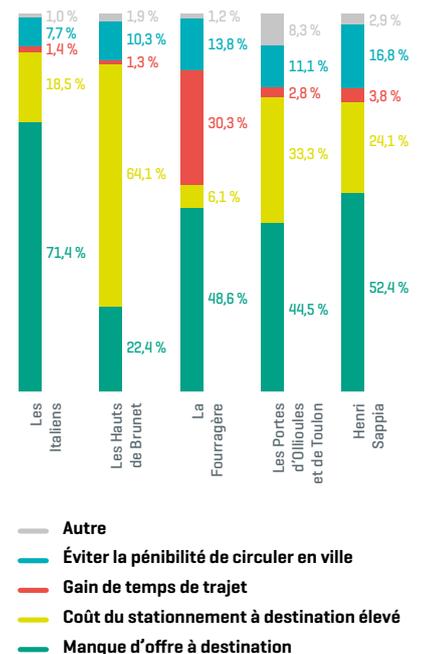
Répartition de la clientèle selon le statut



Fréquence d'utilisation des parcs



Motivation majeure pour se rabattre sur les parcs relais



La part d'habités varie toutefois fortement en fonction des sites.

C'est à Marseille, où le tarif du stationnement est dissuasif pour les non-abonnés, que l'on retrouve la clientèle la plus régulière avec un peu plus de 90 % d'habités. Ce chiffre confirme une utilisation du parc de la Fourragère par des pendulaires.

Le parc relais de Nice est le parc où, avec 56 %, la part des habitués est la plus faible. C'est aussi le site qui compte la plus importante proportion de retraités et où les motifs achats et loisirs à destination sont les plus représentés (près d'un tiers des déplacements).

## Une clientèle d'habités

Un des critères de « réussite » d'un parc relais consiste à attirer une clientèle régulière d'habités (entre 50 et 75 % de la clientèle) plutôt qu'une clientèle plus occasionnelle de visiteurs.

Sur l'ensemble de la clientèle des parcs près de 73 % des usagers les utilisent tous les jours ou presque.

## La difficulté des conditions de stationnement en centre-ville est un facteur d'attractivité

La raison principale pour laquelle les usagers n'ont pas fait l'intégralité du trajet en voiture est en grande majorité lié à la problématique de stationnement en centre-ville. Le manque de places à destination est cité en première position dans tous les parcs sauf à Aix où c'est le coût du stationnement qui est cité en premier.

À noter qu'à Marseille, la part des réponses liées aux conditions de circulation est bien plus importante que dans les autres agglomérations.

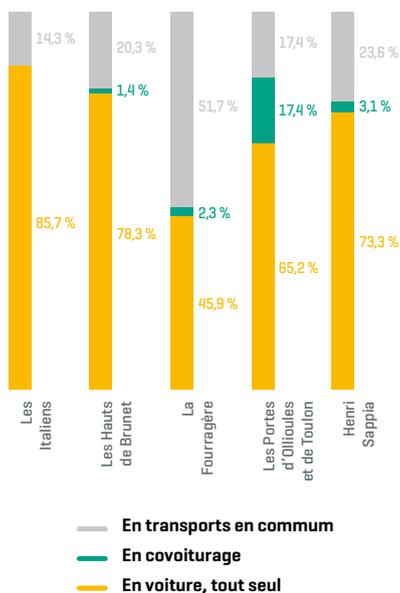
**73 % des usagers des parcs sont des habitués**

## Un transfert important de la voiture vers les transports en commun

Un autre critère de « réussite » est la présence d'anciens automobilistes dans les parcs. Il s'agit d'un très bon indicateur d'utilité des parcs relais pour l'ensemble de la collectivité, par rapport à un objectif de modération de la place de l'automobile dans les déplacements urbains.

Il a été demandé aux personnes enquêtées quelles étaient leurs pratiques de déplacement avant l'existence du parc relais. Une partie des usagers n'effectuait pas le même déplacement auparavant ou n'habitait pas la ville, ces usagers n'ont pas pu répondre à la question. Au total près de 55 % de l'échantillon a pu indiquer sa pratique de mobilité avant la création de l'offre de rabattement.

Mode de transport utilisé avant l'ouverture du parc relais



Du point de vue de la collectivité, les effets de la création du parc ont été : bénéfiques quand l'utilisateur effectuait auparavant son déplacement de bout en bout en voiture, ou au contraire négatifs quand l'utilisateur l'effectuait de bout en bout en transport en commun.

On constate globalement un effet bénéfique sauf à Marseille où le détournement des transports en commun représente 52 % des usagers ayant répondu à la question.

Si on considère le différentiel de kilomètres parcourus en voiture, le parc marseillais a un effet positif car les trajets « économisés » et réalisés en transport en commun sont des trajets de longue distance alors que les trajets pour rejoindre le parc en voiture sont de courte distance. A contrario, le parc d'Aix-en-Provence, bien que détournant massivement les usagers de l'usage de la voiture pour se rendre en centre-ville génère plus de km. voiture qu'il n'en économise du fait :

de la proximité du centre-ville (moins de 2 km parcourus en transport en commun en moyenne), des distantes parcourues par les automobilistes pour rejoindre le parc-relais (autour de 10 km).



## Ce qu'il faut retenir

L'effet des parcs relais sur les kilomètres parcourus en voiture peut être positif ou négatif en fonction des contextes.

Ces conclusions rejoignent celle d'une étude menée en Suisse et portant sur l'efficacité énergétique des parcs relais qui a montré qu'elle n'était pas toujours évidente.

Toutefois, une approche se centrant sur cet aspect est réductrice. Des dynamiques de long terme ont probablement lieu et sont difficiles à mesurer dans le cadre d'une enquête ponctuelle.

De plus, les parcs relais ont aussi pu permettre :

un changement de rapport à la voiture ayant un impact plus global sur les pratiques de mobilité, une protection des centres-villes qui peut avoir des effets plus large sur l'aménagement, en permettant une redistribution de l'espace dans les secteurs centraux où il est particulièrement rare et recherché. Sur ce dernier point, l'existence même d'un parc relais peut être également contestée par des conflits locaux pour l'utilisation des sols.



## Les transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2015 : voyageurs et marchandises poussent à la roue

par **Jean-Marc AMBIELLE**, DREAL PACA/STI/UAPTD

*En un an, les immatriculations régionales de véhicules routiers neufs augmentent ; la mer et la route transportent davantage de fret ; le transport public routier gagne des passagers, l'avion emporte un plus grand nombre de voyageurs mais la clientèle maritime s'érode légèrement.*

En 2015, le nombre de créations d'entreprises de transport baisse de 4,7 % par rapport à l'année précédente. Les transports terrestres de fret, l'entreposage et les services auxiliaires de transports participent à ce repli auquel échappent les transports de voyageurs (+ 14 %), notamment les transports urbains et routiers de voyageurs et les transporteurs par taxis (+ 26 %). Les demandes d'immatriculations de micro-entrepreneurs augmentent elles aussi (+ 1,4 % en un an) et représentent 37 % des créations de ce secteur.

### Immatriculations : reprise

Après cinq années consécutives de baisse, les immatriculations de véhicules neufs repartent vigoureusement à la hausse dans la région (+ 5,4 % en un an). Hors les Hautes-Alpes où les ventes de véhicules continuent de baisser, les autres départements manifestent un net regain d'activité. Cependant, la reprise, significative sur les immatriculations de véhicules particuliers (+ 5,9 %), reste plus modérée pour les véhicules professionnels : utilitaires légers (+ 3,1 %) et véhicules industriels (+ 2,8 %).

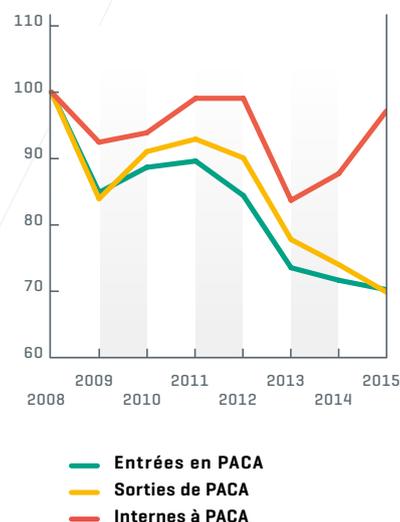
### Evolution du nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs

(indice base 100 en 2006)  
Source : SOeS, Fichier central des automobiles.



### Evolution des flux routiers de fret dans la région PACA (hors transports internationaux)

(indice base 100 en 2008)  
Source : SOeS, Enquête Transport routier de marchandises.



### Le transport routier de marchandises : bas de caisses

En 2015, le transport national routier de marchandises généré par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur enrayer timidement les résultats négatifs des trois dernières années (+ 0,4 % en tonne-kilomètre, en un an). La croissance du secteur est assurée uniquement par le développement des échanges internes à la région (+ 10,6 %), en raison, vraisemblablement, de la croissance du transport pour compte propre.

Par contre, les échanges routiers avec les autres régions métropolitaines régressent de nouveau, moins pour les marchandises en entrée de PACA (- 2,4 %) qu'en sortie (- 10 %) ; mais, le niveau de ces flux est de 30 % en deçà de celui de 2008.

**- 4,7 % de créations d'entreprises**

**+ 14 % de transports de voyageurs**

**+ 1,4 % en demande d'immatriculations de micro-entrepreneurs**



© Shutterstock

## Low-cost, dans l'air du temps

En 2015, le trafic aérien de passagers augmente de 1,9 % en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les deux plates-formes de Nice (+ 3,1 %) et de Marseille (+ 1 %) accroissent leurs relations avec l'international et avec Paris mais perdent des passagers de province. De façon comptable, la progression du low-cost compense la baisse de clientèle suscitée par les attentats parisiens et juggle, dans la cité phocéenne, la baisse d'activité consécutive au retrait de la base d'Air France. Régionalement, la part du low-cost passe à 34 %, variant de 27 % pour Marseille à 40 % pour Nice.

L'aéroport azuréen accroît son offre de sièges et réalise ses meilleures performances nationales, vers Lille, Toulouse, Bordeaux et Nantes ; ses performances étrangères, vers les Pays-bas, l'Espagne et la Turquie. De son côté, le terminal de Marseille développe ses relations dans l'hexagone avec Strasbourg et Toulouse ; à l'étranger, avec Londres, Rome, Amsterdam et Bruxelles.

### Trafic de passagers des aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2015

Source : Union des aéroports français, CCI Marseille-Provence, CCI Nice-Côte d'Azur

	2015 (en milliers de passagers)	Évolution 2015/2014 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2010-2015 (en %)
<b>Lignes nationales dont :</b>	<b>8 138</b>	<b>- 0,1 %</b>	<b>0,7 %</b>
Nice	4 357	1,2 %	2,1 %
Marseille	3 343	- 2,2 %	- 1,0 %
<b>Lignes internationales dont :</b>	<b>12 604</b>	<b>3,2 %</b>	<b>5,5 %</b>
Nice	7 658	4,1 %	6,2 %
Marseille	4 884	2,5 %	5,0 %
<b>Transit</b>	<b>73</b>	<b>28,9 %</b>	<b>- 18,2 %</b>
<b>Aéroports de PACA</b>	<b>20 816</b>	<b>1,9 %</b>	<b>3,3 %</b>
Passagers lignes à bas coût (low cost)	7 085	7,4 %	8,1 %
Part des lignes à bas coût (%)	34,0 %	5,3 %	4,6 %

La part du Low-cost  
représente  
**27 % pour Marseille**  
et **40 % pour Nice**

## Les croisières à Marseille, une activité bien ancrée

Dans la région, le trafic maritime de passagers régresse de 0,4 % en un an, à cause de la désaffection des liaisons régulières desservant la Corse (- 2,9 %). Ces relations pâtissent de la cession de la SNCM<sup>1</sup> et des aléas concernant la reprise de cette compagnie. De fait, les navettes reliant les deux ports continentaux de Marseille et Nice à l'île de beauté perdent respectivement 9,5 % et 7 % de leurs trafics. En revanche, Toulon conforte son hégémonie (+ 2,7 % en un an) et capte plus de la moitié de la clientèle insulaire. Les autres grandes liaisons régulières reliant Marseille à l'Afrique du Nord obtiennent des résultats disparates : le trafic est stable sur l'Algérie et croissant sur la Tunisie (+ 9 %). Parallèlement, la croisière promène toujours plus de touristes (+ 3,1 % en un an), permettant à Marseille (+ 12 %) de conforter son leadership national et à Cannes de renouer avec ses meilleurs jours.

1 Société Nationale Corse Méditerranée



© Shutterstock.com



© Shutterstock.com



## Le transport terrestre de voyageurs sur sa lancée

En 2015, les 44 millions de voyages<sup>2</sup> effectués sur les lignes TER<sup>3</sup> de la région PACA traduisent une croissance de 0,9 % par rapport à 2014. L'essor du trafic provient en large part des 253 000 passagers attirés par l'ouverture de la nouvelle ligne Avignon-centre / Carpentras. Cette liaison trouve une affluence équivalente à celle d'Avignon-centre / Avignon-TGV, inaugurée en 2014, dont l'engouement se prolonge en 2015 (+ 38 %). D'autres relations ont un développement remarquable, notamment Aix-en-provence / Perthuis (+ 12 %) et Marseille-Saint-Charles / l'Estaque, via Arenc (+ 18 %). A l'opposé, le public emprunte moins les liaisons Toulon / Hyères (- 14 %) et Cannes / Grasse (- 13 %).

**+ 0,9 %,**  
**soit 44 millions**  
**de voyages<sup>2</sup> effectués sur**  
**les lignes de Transport**  
**Express Régional.**

## Fréquentation (en millions) et leur évolution (%) des principales lignes TER

Liaisons	2015	Evol. 2015/2014
Nice Ville / Vintimiglia	9,58	- 2,4 %
Cannes / Nice Ville	8,08	- 0,2 %
Marseille Saint-Charles / Aubagne	3,98	4,4 %
Aubagne / Toulon	3,72	0,6 %
Marseille Saint-Charles / Miramas via Rognac	2,88	0,2 %
Les Arcs - Draguignan / Cannes	2,05	- 2,6 %
Marseille Saint-Charles / Aix en Provence	1,73	- 1,5 %

**Un peu plus**  
**d'un million**  
**de passagers sur**  
**les Lignes Express**  
**Régionales.**



## Nombre de voyageurs des principales Lignes Express Régionales

Liaisons	2015	Evol. 2015/2014
Marseille - Gap - Briançon	221 466	1,2 %
Marseille - Digne - Barcelonnette	118 911	3,2 %
Nice - Aix-en-Provence - Marseille	113 835	- 1,0 %
Digne - Aix TGV - Aéroport Marseille-Provence	105 241	5,7 %
Avignon - Manosque - Digne*	94 182	/
Toulon - Aix-en-Provence	91 364	0,5 %

\* Ouverte le 24/12/2014

Compte tenu des modifications de lignes en 2015, un peu plus d'un million de passagers empruntent les Lignes Express Régionales (LER), soit une fréquentation en diminution de 1 % en un an. Les pertes de passagers sont élevées sur les lignes les moins fréquentées (moins de 40 000 passagers par an), telles Briançon / Grenoble, Gap / Barcelonnette et la ligne du Gapençais, qui perdent toutes entre 20 % et 30 % de voyageurs. A contrario, les lignes les plus chargées deviennent plus attractives : Digne / Aix-TGV / Aéroport-Marseille-Provence (+ 5,7 %), Digne / Sisteron (+ 6,6 %) ou Arles / Tarascon / Avignon (+ 3,6 %).

2 Il s'agit de "voyages" et non de "voyageurs" ; pour un voyageur qui, par exemple, fait un trajet de A à B puis de B à C en TER, 2 voyages sont comptabilisés.

3 Transport Express Régional.

## Fret maritime : courants porteurs

En 2015, le Grand Port Maritime de Marseille traite 81,7 millions de tonnes de marchandises (+ 4 % par rapport à 2014). En un an, les volumes s'accroissent pour toutes les filières, hors les vrac liquides (- 3,7 %), grevés par l'arrêt des importations de sucre et la baisse des exportations de céréales. Sinon, les hydrocarbures (+5%) profitent de la hausse des importations de brut (+ 8 %) et des exportations de raffinés (+ 7 %) ; les vrac solides gagnent 3 % avec la poussée conjointe des exportations sidérurgiques et des importations de charbon ; et les marchandises diverses croissent de 1 % grâce aux trafics soutenus de conteneurs (+ 4 % en un an et 15 % en 3 ans). De son côté, le port de Nice développe ses expéditions de ciment, vers la Corse et à l'exportation ; et le port de Toulon conforte son essor par les échanges rouliers avec la Turquie (+ 19 %).

## Evolution du volume de trafic de marchandises au Grand Port Maritime de Marseille

(en 1 000 de tonnes)  
Source : GPMM



## Fret fluvial : avis de houle

Le trafic fluvial de la région, mesuré en volume, régresse de 4,9 % dans l'année. La baisse d'activité touche les ports du Pontet (- 1,3 %) et surtout d'Arles (- 17 %), ce dernier subissant une chute de près d'un tiers des marchandises débarquées. Même orientation à la baisse sur le fleuve Rhône-Saône où les tonnes-kilomètres (- 2 %) résistent mieux que les volumes (- 3,8 %) : le niveau record du trafic de conteneurs (103 000 EVP, + 2,9 %), la croissance forte des volumes de produits énergétiques



(+ 10,7 %) et la relative stabilité des matériaux de construction (- 1,3 %) n'ont pu empêcher ces reculs.

## Trafic fluvial du Bassin Rhône-Saône (2009 - 2015)

Source : VNF



## Fret avionné : en bonne piste

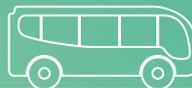
En 2015, le fret aérien régional avoisine les 74 000 tonnes et s'accroît de 1,7 % par rapport à 2014, pourtant une année record. Cet essor est permis par la plate-forme de Toulon dont le trafic s'accroît de 90 % en un an (7 000 t). A l'opposé, les deux aéroports de Marseille (- 1,7 %) et Nice (- 6,3 %) marquent tous deux un repli : Marseille perd 11 % de fret traditionnel mais stabilise le fret express soutenu par le développement des ventes en ligne ; Nice souffre du redéploiement de l'activité Moyen-orientale vers des plates-formes concurrentes mais relance son fret express (+ 9,7 % en un an).

Fiche rédigée par l'Observatoire Régional des Transports d'après les informations obtenues auprès de la Direction de l'aviation Civile du Sud-Est, du Commissariat général au développement durable, du Grand Port Maritime de Marseille, des Voies Navigables de France, des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de la DREAL Paca, de la Direccte Paca et du MEEM.



# AGENDA

- le prochain colloque de l'ORT aura lieu le **17 novembre** et portera notamment sur la libéralisation du transport par car.
- Nouvelle phase de concertation relative au projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.  
<http://ort-paca.com/spip.php?article3432>



## 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](http://www.ort-paca.fr)

Directeur de la publication : **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT  
Conception et réalisation : [agci.fr](http://agci.fr)



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

