

Le journal des transports



© thinkstockphotos.fr

ACTUALITÉS

- Bilan provisoire juin 2014 de l'insécurité routière en PACA
- Un nouveau projet de réforme ferroviaire
- Les rendez-vous Ports d'attache
- Convention de partenariat entre l'ADEME et l'AFT en PACA
- Une nouvelle halte à Nice-Pont-Michel depuis le 1^{er} septembre 2014
- Un espace logistique urbain eco-responsable à Aix-en-Provence

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Le transport routier transalpin de marchandises en PACA, en 2010
- Le versement transport, une contribution essentielle au financement des transports urbains
- Les accidents des 2 roues motorisés en région PACA
- Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?

INFORMATIONS

- Colloque du 7 novembre 2014

2

3

4

5

6

7

10

20

22

23

24

Nous savons tous que les transports sont une composante essentielle de la vie urbaine. Ce nouveau numéro du journal des transports en atteste de différentes façons.

À Nice, Toulon, Arles, les CCI multiplient les manifestations autour des ports, maritimes ou fluviaux, qui sont au cœur de la vie de nombre de villes de notre région.

À Nice, une nouvelle halte ferroviaire va contribuer, à son échelle, à favoriser de meilleures pratiques de déplacement.

Un point sur le Versement Transport nous rappelle l'importance primordiale de ce système, spécifiquement français, dans le financement des transports collectifs urbains.

À Aix-en-Provence, on s'apprête à aménager un espace dédié à la logistique urbaine, car la ville a aussi besoin de transporter des marchandises.

Par ailleurs, les statistiques nous rappellent que c'est en agglomération qu'ont lieu plus de 80% des accidents de deux roues motorisés.

Ce nouveau numéro du Journal des Transports s'intéresse aussi au transport routier de marchandises, à travers une analyse des trafics transalpins.

Pour sa part, l'équipe de l'ORT vous signale deux manifestations qu'elle organise : le colloque annuel qui sera consacré aux projets de transport dans notre région et qui aura lieu le 7 novembre à l'Hôtel de région, et une journée sur la réforme ferroviaire le 2 décembre prochain.

Nous espérons vous y retrouver nombreux.

L'équipe de l'ORT

sommaire





Bilan provisoire juin 2014 de l'insécurité routière en PACA

par **Olivier Grand**, mission Sécurité Routière DREAL-PACA/STI/UAPTD

Sur le début de l'année 2014 en PACA (de janvier à juin), comparé à la même période de l'année 2013, on constate la baisse du nombre de personnes tuées (-7,0%), et les hausses du nombre des accidents corporels (+8,2%) et du nombre des blessés (+6,1%). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement +4,1% de tués, +3,6% d'accidents et +4,4% de blessés.

Les baisses régionales les plus marquées des personnes tuées en PACA sont enregistrées chez les automobilistes et les jeunes de 18 à 24 ans. ●

Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Janvier à juin 2014 provisoires	3 625	146	4 467
Janvier à juin 2013 provisoires	3 350	157	4 212
Différence 2014 / 2013	275	-11	255
Évolution 2014 / 2013	8,2%	-7%	6,1%





Un nouveau projet de réforme ferroviaire

par **Michel Martin**, adjoint au chef de l'unité Animation et politiques des Transports et des Déplacements/STI DREAL PACA

Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, a présenté au Conseil des ministres du 16 octobre 2013, un projet de loi visant à réformer le système ferroviaire. La réforme de février 1997 avait séparé la gestion des infrastructures (RFF) et l'activité de transporteur ferroviaire (SNCF). Le nouveau projet de loi crée un grand groupe public ferroviaire avec un établissement public de tête (la SNCF) chapeautant deux établissements publics :

- un gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) regroupant RFF, la branche infrastructures et la direction des circulations ferroviaires de la SNCF ;
- un exploitant ferroviaire (SNCF Mobilités).

L'État fixera les objectifs du groupe à travers un contrat de performance avec chacun des trois établissements publics créés par la loi. Majoritaire dans le conseil de surveillance, il sera garant de la cohérence économique et du pilotage stratégique du groupe SNCF.

Rappelons que la journée d'échange que l'ORT organisera au début du mois de décembre 2014 sera consacrée à l'organisation du système ferroviaire et, en particulier, à cette nouvelle réforme. ●



© SNCF



Les rendez-vous Ports d'attache

par **Christophe Glorian**, CCIR

Les ports ont une importance stratégique et pourtant, leur richesse historique, économique et culturelle est souvent méconnue. Ils impactent de manière significative et positive l'économie et la culture. Ici plus qu'ailleurs, ils façonnent l'avenir et l'emploi.

Les CCI, exploitants historiques et acteurs incontournables du développement des ports en France, peuvent témoigner de leurs engagements dans la gestion des équipements mais aussi dans l'aménagement du territoire.

Pour relever ce défi de rapprochement et d'ouverture avec le grand public, les CCI gestionnaires de ports maritimes et fluviaux lancent l'initiative nationale «Ports d'attache» fédérant des actions de communication événementielle mises en œuvre dans les ports gérés par les CCI.

En région PACA, 3 CCI gestionnaires participent :

La CCI Nice Côte d'Azur a remis au goût du jour une vieille tradition niçoise. Le 23 novembre 1826, pour célébrer la venue du roi Charles-Félix, les consuls de la ville et les Niçois ont choisi de marquer l'événement en organisant une grande fête de bienvenue au port. Dans l'esprit

et le cœur des Niçois, le port a toujours créé du lien populaire en plus de son rôle économique. C'est ce lien affectif que la Fête du Port rappelle depuis 2004, avec *lou Festin dou Pouort* qui se veut populaire et gratuite. C'est aujourd'hui le rendez-vous incontournable des Niçois avec leur port.

La CCI du Var s'engage fortement pour la valorisation économique des ports et de la filière nautique. Organisant régulièrement de nombreux événements sur le sujet (charte *Cruise Friendly Hospitality Label*, *yachting speed business meeting*, salons de la croisière...), la CCI du Var enrichit tout au long de septembre et d'octobre 2014 l'événement Ports d'attache à travers une série de manifestations : un parcours sous forme d'exposition «90 ans d'histoire portuaire et consulaire» (27 sept-31 oct), un happening de design européen réalisé avec 4 écoles dont le lycée la Tourrache (17-31 octobre 2014 au Palais du Commerce et de la Mer), une campagne d'affichage «*Figures de Méditerranée provençale*»... À cette période, le port de Toulon accueillera également une escale inaugurale du paquebot de croisière Queen Elisabeth (le 30 septembre) tandis que l'Assemblée générale de la CCI du Var le 6 octobre sera organisée autour de l'impact économique des activités portuaires (conférence-débat sur les flux maritimes). Les ports ? Un atout bien ancré dans l'attractivité du territoire.



La CCI du Pays d'Arles va fêter les 30 ans du port et inaugurera à cette occasion une extension de quai et 15 000 m² de plateforme. Cette évolution vient accompagner le développement de l'activité du port avec des nouveaux flux importants et des projets autour des containers et du stockage des engrais. La CCIPA y présentera ses ambitions pour le port et donc pour le développement économique et l'aménagement du territoire à l'horizon 2030. L'événement est coorganisé avec la CNR qui est concessionnaire du port et qui finance majoritairement des travaux. Les autres partenaires financiers (Europe, État, Conseil régional, Conseil général) ainsi que VNF, la Communauté d'agglomération et la Ville d'Arles participeront à une table ronde. ●





Convention de partenariat entre L'ADEME et L'AFT en PACA

par **Antoine Thomas**, Chargé de mission CO₂ - Transport de marchandises
AFT - Délégation régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Dans le cadre d'une convention de partenariat avec l'ADEME, la délégation régionale de l'AFT est désormais en charge d'animer la démarche « Objectif CO₂ – les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises.

L'objectif est d'accompagner gratuitement les entreprises de transport routier de marchandises qui souhaitent s'engager dans la démarche en signant la charte CO₂. Cet accompagnement facilite l'entrée dans la démarche et la rend accessible à toutes les entreprises (transporteurs et entreprises équipées de véhicules), quelles que soient leur taille et leur activité.

Pour rappel, la charte **Objectif CO₂ – Les transporteurs s'engagent** a été élaborée par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), en concertation avec des organisations professionnelles du secteur, et vise à réduire les émissions de CO₂ (principal gaz à effet de serre) des entreprises de transport routier liées à leur consommation de carburant. Lancée officiellement en décembre 2008 pour le TRM (Transport routier de Marchandises) et en septembre 2011 pour le TRV (Transport Routier de Voyageurs), la charte a déjà fédéré plus de 1 000 entreprises (dont environ 10 % d'entreprises de TRV).

Cette démarche volontaire est déclinée dans chaque région française. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, depuis son lancement, 35 entreprises ont signé la charte, dont 25 dans le transport routier de marchandises et 10 dans le transport routier de voyageurs.

Les entreprises signataires de la charte s'engagent à mettre en place, sur 3 ans, des actions concrètes et personnalisées visant à diminuer leur consommation de carburant et par voie de conséquence leurs émissions de CO₂.

Une fois la charte signée, les entreprises ont le droit, pendant la durée de leur engagement (et au-delà en cas de réengagement), d'utiliser le logo et le nom associés à la démarche afin de communiquer tant en interne qu'en externe sur leurs engagements et de figurer parmi la liste des entreprises signataires.

Outre le fait de proposer un référentiel global et structurant en matière de réduction des émissions de CO₂, la démarche permet de faire des économies en réduisant sa consommation de carburant et de profiter d'un avantage concurrentiel et commercial vis-à-vis de ses clients.

À propos de l'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. www.ademe.fr

À propos de l'AFT

Créée en 1957 à la demande des organisations professionnelles du transport, l'AFT a pour mission de développer la formation professionnelle dans des transports routiers, dans l'organisation de voyages ainsi que dans l'entreposage, la manutention et les activités logistiques. À ce titre, l'AFT fournit un appui technique, financier et pédagogique aux établissements scolaires et universitaires préparant aux diplômes du transport, assure une mission générale d'information des publics et des entreprises, élabore les programmes et réalise des études dans les domaines du transport et de la logistique. ●



La charte Objectif CO₂ (www.objectifco2.fr) est une démarche volontaire et gratuite, ouverte à toutes les entreprises de transport routier (en propre ou pour compte d'autrui) qui souhaitent s'engager dans une démarche bénéfique pour elles et pour l'environnement. Au-delà de l'aspect environnemental, la signature de la Charte CO₂ peut apporter plusieurs avantages, notamment économique et commercial.

Des questions ? Besoin d'accompagnement ? Votre contact en région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

Antoine Thomas

Chargé de mission CO₂ - Transport de marchandises
04 91 46 65 55 - 06 19 78 02 64
athomas@aft-iftim.com



Une nouvelle halte à Nice-Pont-Michel depuis le 1^{er} septembre 2014

par **Dominique Rovetta**, SNCF/Provence-Alpes-Côte d'Azur, direction aux Affaires territoriales, responsable Synergies-projets



© SNCF



© SNCF



© SNCF

La nouvelle halte de Nice-Pont-Michel pourrait drainer 900 usagers par jour.

La halte ferroviaire de Nice-Pont-Michel, située dans le quartier éponyme, sur l'axe Nice-Breil est entrée en service le 1^{er} septembre 2014 et se substitue à la gare de Nice-Saint-Roch.

La nouvelle station dessert un quartier en pleine expansion. Elle est interconnectée avec le réseau de transports en commun urbain : tramway ligne 1 et le réseau de bus, facilitant les déplacements des habitants de la vallée des Pâillons vers le centre de Nice.

Aérée, accessible aux personnes à mobilité réduite grâce à un ascenseur, la halte Nice-Pont-Michel

dispose d'écrans dynamiques d'informations. La vente des billets TER est assurée par un distributeur de billetterie régionale.

Financée par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, plus d'une vingtaine de TER desservent quotidiennement cette halte.

La réalisation de ce projet d'un montant de 2,7 millions d'euros a été cofinancée par la région Provence-Alpes Côte d'Azur, le Conseil général des Alpes-Maritimes et la Métropole Nice-Côte-d'Azur. Réseau Ferré de France en a assuré la maîtrise d'ouvrage et SNCF l'exploite.

Cette halte aurait dû voir le jour au printemps 2014, mais les intempéries exceptionnelles de l'hiver, ont provoqué des éboulements de la falaise Bon voyage, interrompant totalement la liaison ferroviaire entre Drap et Nice. La ville de Nice a réalisé les travaux de sécurisation de la falaise, Réseau Ferré de France a effectué la remise en état de la voie et de la caténaire et a pu rouvrir la ligne le 1^{er} septembre 2014. Enfin la halte de Nice-Pont-Michel a pu être accessible aux usagers. ●



Un espace logistique urbain éco-responsable à Aix-en-Provence

par **Valérie Lagier**, études prospectives et mobilité, Jonction, direction Études d'infrastructures, mairie d'Aix-en-Provence et **Stéphane Sirjean**, bureau d'études

La circulation des marchandises en ville, bien qu'étant aujourd'hui reconnue comme une nécessité absolue, est souvent appréhendée au travers des gênes qui accompagnent les échanges. On notera d'ailleurs qu'aux effets « vitaux » liés aux besoins économiques s'opposent avec de plus en plus de force les effets négatifs (congestion, pollution, bruit...), et leur impact sur la qualité de vie des habitants.



Un espace urbain encombré et des difficultés de livraison. Source: VCV

La distribution du *dernier kilomètre* en centre-ville dense apparaît de plus en plus nettement comme un élément stratégique alors que ce maillon de la chaîne logistique est encore très souvent externalisé car considéré comme un facteur de coût plutôt que de création de valeur. Il est intéressant de constater que de nouveaux opérateurs sur ce marché de la logistique urbaine prennent le contre-pied de ces pratiques. Le maillon du *dernier kilomètre* devient en effet de plus en plus complexe à gérer en raison des enjeux environnementaux et des problèmes de congestion croissante des centres urbains. Il est donc plus que jamais indispensable de le maîtriser et de s'y investir de manière à renforcer précisément la chaîne logistique globale.

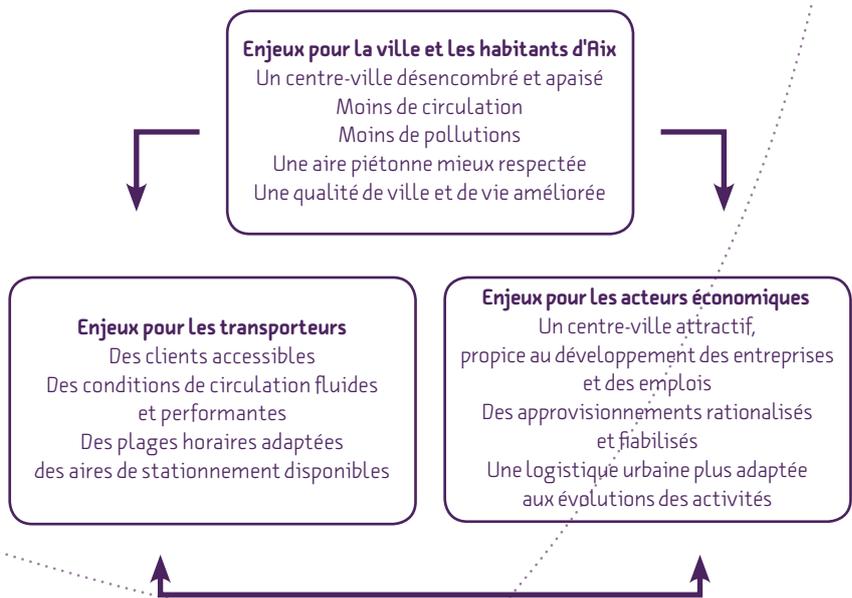
Dans ce contexte en constante évolution, les gestionnaires de l'espace urbain sont confrontés à un véritable défi que l'on peut résumer à partir de trois questions :

- Comment répondre à des attentes qui peuvent paraître contradictoires (et qui n'ont pas toujours la même signification dans le temps et dans l'espace) ?

- Comment satisfaire les exigences des différents acteurs impliqués (au premier rang desquels se trouvent les commerçants et les riverains) ?
- Comment agir dans un contexte fortement évolutif (du fait des pratiques commerciales, des comportements des consommateurs, de l'arrivée de nouvelles technologies) ?

Ces interrogations générales sont d'autant plus légitimes pour Aix-en-Provence que la ville s'est résolument engagée dans un développement qui considère la qualité de vie comme

un objectif prioritaire. En effet, il y a deux ans, la ville inaugurerait sa nouvelle aire piétonne. L'extension de cette dernière a permis de rendre les rues aux piétons. Par ailleurs, la ville travaille à développer dans le cadre de son Plan climat énergie territorial les actions permettant la réduction des nuisances et l'amélioration de la qualité de l'air. De plus, les livraisons comme les enlèvements de marchandises ont un rôle déterminant dans le fonctionnement du centre-ville et le développement de ses commerces.



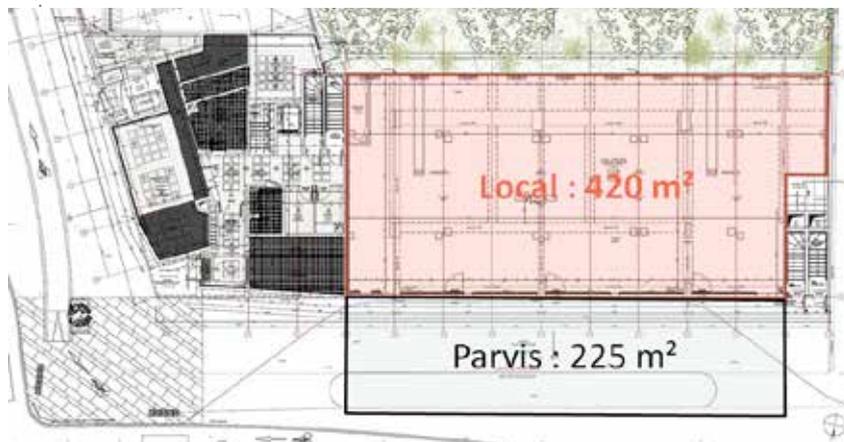
Principaux enjeux de l'amélioration de la Logistique urbaine pour le centre-ville d'Aix-en-Provence (Source : Jonction, 2013, étude réalisée pour la ville d'Aix-en-Provence)



Un Centre de distribution urbaine (CDU) pour optimiser Les flux.

Les points de départ (plateformes logistiques) des véhicules de livraison qui desservent Aix-en-Provence se situent principalement sur Marseille-Vitrolles et dans la basse Vallée du Rhône (Avignon/Cavaillon). L'espace logistique-relais prévu conforte ce dispositif excentré et favorise une politique de desserte apaisée de l'hyper-centre aixois (logistique de proximité au service des activités économiques à enjeux de ce périmètre).

La performance logistique de l'agglomération et la réponse aux exigences des clients passent par ce type d'outil, qui a une traduction géographique et ne peut se développer sans l'appui de la collectivité.



Plan de l'ELU, hors aménagements. Source: ville d'Aix-en-Provence



Localisation de l'ÉLU

L'objectif est de gérer les flux qui parcourent la ville en les canalisant vers un site où sont groupées/dégroupées (opérations dites de *cross-docking*) les marchandises avant que la livraison terminale (ou le retour à l'expéditeur) soit réalisée. Les équipements de type CDU (même de taille réduite comme c'est le cas à Aix-en-Provence) optimisent les tournées en recomposant les envois, ce qui permet de maximiser le remplissage des véhicules et de



Vue du parvis du futur ELU. Source: Jonction

limiter le nombre de kilomètres parcourus. La cible est la desserte de tout ou partie des zones denses durant les heures problématiques (notamment la période comprise entre 9 et 12 heures). Compte-tenu de la proximité géographique, les véhicules mobilisés sont « propres », le plus souvent des véhicules électriques.

Les espaces logistiques urbains modifient l'organisation traditionnelle en intégrant dans la chaîne logistique un nouveau professionnel (qui joue le rôle de sous-traitant du prestataire réalisant la liaison principale) et peuvent capter



Vue intérieure de l'espace mis à disposition (état actuel)

l'équivalent de 25 à 30% des colis livrés sur le centre historique d'Aix-en-Provence.

L'espace proposé par la ville est situé au 1, route de Galice, à l'angle de la rue des Bœufs. Il permet une accessibilité et un retour des véhicules qui l'approvisionnent par les différents accès (nord, ouest et sud) et quasiment sans pénétration dans le centre-ville, à 800 mètres du site choisi.

L'offre de services concerne la livraison des commerces de proximité de centre-ville mais aussi à terme des livraisons aux particuliers et la création d'un espace de retrait de colis, en véhicules propres.



© thinkstockphotos.fr



Un exemple de véhicules propres : Les triporteurs.
Source : VCV

La mise en œuvre

La volonté politique se traduit ici par la mise à disposition d'un local pour distribuer le centre-ville et le lancement d'un appel à projet pour sélectionner un partenaire, prestataire logistique spécialisé en logistique urbaine, qui devra aménager et utiliser ce local, dans le cadre d'une mission d'intérêt général.

Ses objectifs sont de rationaliser l'entrée et la distribution des marchandises de la ville (enjeux fonctionnels). Il contribue au soutien de l'activité économique en centre-ville (enjeux économiques) et réduit les externalités environnementales négatives (émission de GES, occupation de la voirie, congestion...), améliorant ainsi la qualité de vie des habitants du centre-ville. Il doit être viable économiquement (équilibre du bilan sans subvention municipale) et crée de l'emploi (à terme une vingtaine d'emplois créés).

La ville accompagne le preneur dans ses démarches administratives et engage en parallèle une concertation avec ses partenaires sur

la réglementation actuelle (accès en centre-ville, horaires, tonnages, véhicules propres...). Cet accompagnement mobilise de nombreux interlocuteurs et se traduit par un partenariat effectif de la Ville, y compris sur le terrain pour surmonter les difficultés liées à la nouveauté et à la complexité du dossier. En effet, Aix-en-Provence fait partie des premières municipalités à mettre concrètement en place ce type d'activité, et il est indispensable de travailler sur le cadre de cette mise en œuvre, en prenant en compte les contraintes et les attentes de toutes les parties prenantes.

En conclusion

L'espace logistique urbain (ELU) centre-ville dit « Route de Galice » est un premier pas dans l'élaboration d'un schéma logistique urbain global et concerté pour la ville d'Aix. En parallèle de cet espace physique, un groupe de travail réfléchit sur la réglementation de façon à construire de meilleures pratiques logistiques et à valoriser les livraisons propres.

Pour prendre en compte la diversité des besoins, leur évolution inéluctable (et l'intégration d'autres évolutions comme par exemple celle du e-commerce), il sera nécessaire d'élargir le dispositif en intégrant des espaces logistiques urbains aux finalités différentes mais complémentaires. Pour compléter le dispositif et assurer une cohérence d'ensemble à la pénétration des flux, une plateforme ou un entrepôt d'une taille plus importante (1000 m²) à proximité immédiate d'Aix et/ou des points de proximité (assurant la desserte d'un quartier, des espaces relais) avec une distribution en véhicules propres pourraient être envisagés, dans la continuité de cette première expérimentation que constitue l'ELU de la route de Galice. ●



Le transport routier transalpin de marchandises de PACA, en 2010

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

Les trafics routiers d'échange, à travers les Alpes, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont orientés essentiellement vers l'Italie et, notamment, les régions limitrophes. Les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes en occasionnent la plus grande part. De ce fait, le poste-frontière de La Turbie devient incontournable. Les échanges y font la part belle aux exportations de produits chimiques et pétroliers et aux importations d'objets manufacturés.

1. L'ensemble du trafic à La barrière alpine

Les marchandises franchissent plus massivement les Alpes par La Turbie que par les autres postes-frontières. Un véhicule sur deux choisit cet accès traversé par 47% des volumes alpins. Cependant, entre 2004 et 2010, le trafic y décline, en tonne (-0,9%) et en nombre de véhicules (-0,5%). Cette baisse de la circulation affecte l'ensemble des postes-frontières des Alpes (-5,8%), mais pas chacun d'eux. En effet, l'érosion des trafics, effective à La Turbie et au tunnel de Fréjus (-35%), est inconnue à Montgenèvre et au tunnel du Mont-Blanc où, au contraire, les passages de véhicules s'accroissent de plus de 60%. Ces divergences de circulation aux frontières résultent des combinaisons entre flux de transit et d'échange. Ainsi, sur l'ensemble de la barrière alpine, la baisse totale des trafics est la conséquence de la forte diminution des transits (-20,6%) que la croissance de l'échange (+4,6%) n'endigie pas; à Montgenèvre et au Mont-Blanc, le trafic s'accroît par la hausse simultanée des flux de transit et d'échange; à La Turbie, la contraction de la circulation provient d'une réduction des flux de transit supérieure à la hausse des échanges; à Fréjus, tous les types de transport diminuent, surtout ceux de transit.

Ces évolutions erratiques entraînent une modification sensible de la répartition géographique des traversées alpines. Certes, la route de La Turbie reste, de loin, la plus empruntée, mais l'itinéraire du Mont-Blanc concurrence, en 2010,

Trafic et volume d'échange* et de transit aux postes-frontières des Alpes (2004-2010)

Poste frontière	Nombre poids Lourds (Unité : en millier)			Tonnes (Unité : en millier)		
	2004	2010	Evol. 04/10	2004	2010	Evol. 04/10
LA TURBIE	1345	1338	-0,5 %	18 001	17 836	-0,9 %
dont transit	794	701	-11,7 %	12 031	10 653	-11,4 %
dont échange	540	637	17,9 %	5 865	7 182	22,5 %
dont échange de PACA	362	419	15,9 %	3 318	4 064	22,5 %
Montgenèvre	31	52	67,1 %	333	530	59 %
dont transit	4	8	110,1 %	31	87	184,8 %
dont échange	27	44	62,1 %	302	443	46,4 %
dont échange de PACA	18	27	51 %	172	255	47,9 %
Mont-Blanc	353	572	61,9 %	5 158	8 685	68,4 %
dont transit	112	119	6,4 %	1 667	1 681	0,9 %
dont échange	241	452	87,5 %	3 492	6 999	100,5 %
dont échange de PACA	1	0	-47,7 %	20	4	-79,6 %
Fréjus	1 131	732	-35,3 %	16 757	10 996	-34,4 %
dont transit	227	74	-67,4 %	3 539	1 077	-69,6 %
dont échange	904	657	-27,3 %	13 217	9 919	-25 %
dont échange de PACA	7	2	-69,1 %	95	29	-68,9 %
Alpes	2 860	2 693	-5,8 %	40 249	38 047	-5,5 %
dont transit	1 136	902	-20,6 %	17 267	13 499	-21,8 %
dont Espagne-Italie	594	487	-18 %	9 058	7 410	-18,2 %
dont échange*	1 713	1 791	4,6 %	22 876	24 543	7,3 %
dont France-Italie	1 617	1 694	4,8 %	21 576	23 238	7,7 %
dont échange de PACA	387	449	15,9 %	3 604	4 352	20,7 %

*Les (faibles) échanges intra-nationaux sont comptabilisés dans le total des postes-frontières sans être détaillés dans le tableau; les échanges mentionnés sont les seuls échanges internationaux.
Source : SOeS, enquête transit 2010

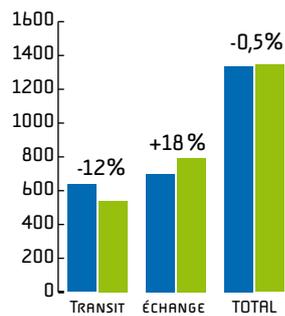


Trafics d'échange et de transit aux postes-frontières alpins (2004-2010)

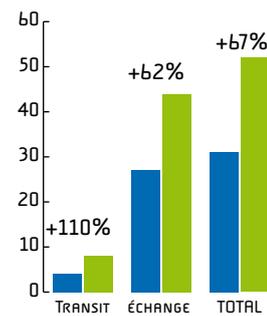
(Unité : en millier de poids lourds)

■ 2004 ■ 2010

LA TURBIE



MONTGENÈVRE



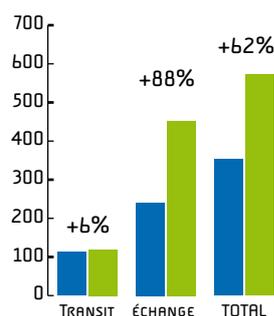
celui du Fréjus. Entre 2004 et 2010, la fréquence des passages par rapport à l'ensemble des passages transalpins s'accroît, au Mont-Blanc, de 12% à 21%, alors qu'à Fréjus, la cadence décline de 40% à 27%. Depuis sa réouverture, en 2009, la fréquentation du tunnel du Mont-Blanc se redresse autour des flux d'échange, alors que le transit y était, précédemment, un phénomène moteur.

2. Les échanges transalpins de la région PACA

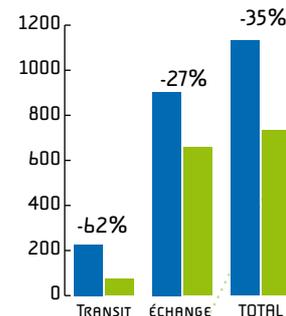
Déjà élevé pour l'ensemble des flux, l'itinéraire de La Turbie devient inéluctable pour les transactions d'échange de la région PACA (93%). Ce choix, quasi-récurrent, rend le passage par Montgenèvre très hypothétique (6% des poids lourds) et celui par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, quasi-improbable (moins de 1% du trafic).

Dans ses échanges alpins, la région PACA exporte plus, en volume, (53%) qu'elle n'importe (47%). Cet écart entre entrées et sorties est plus

MONT-BLANC



FRÉJUS



Source : SOeS, enquête transit 2004 et 2010

important, exprimé en nombre de poids lourds (56%/44%), eu égard à un taux de charge global des véhicules, plus faible en sortie de région (9,2 t) qu'en entrée (10,4 t). Ce différentiel de fret est lui-même occasionné par le nombre de poids lourds vides, très déséquilibré par sens de circulation.

Sans prise en compte de ces véhicules vides, les transports sortant de la région seraient plus pondéreux (17,5 t au lieu de 13,1 t que les entrants). Les départements des Bouches-du-Rhône (41%) et des Alpes-Maritimes (36%) réalisent les principales parts de trafic routier d'échange de la région.



Répartition des trafics d'échange de PACA par frontières et sens de circulation (2010) (en millier de poids lourds)

Département	Fréjus		La Turbie		Mont-Blanc		Montgenèvre		Total
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	
Bouches-du-Rhône	ns	ns	69,1	106,6	ns	ns	4,5	1,6	182,4
Alpes-Maritimes			72,1	89,7			ns	ns	162
Vaucluse	ns	0,8	19,5	16,8	ns	ns	1,7	1,2	40,4
Var		ns	18	20,7			ns	ns	39
Hautes-Alpes	ns	ns	2,2	1,6			7,3	7,1	18,7
Alpes-de-Haute-Provence			2,2	0,8			1,3	1,7	5,9
Total	0,8	1,3	183,1	236,2	0,3		15,1	11,8	448,5
Part des véhicules (%)	0,5 %		93,5 %		0,1 %		6,0 %		100 %

ns: Non significatif. Source : SOeS, enquête transit 2010

Répartition des volumes d'échange de PACA par frontières et sens de circulation (2010) (en millier de tonnes)

Département	Fréjus		La Turbie		Mont-Blanc		Montgenèvre		Total
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	
Bouches-du-Rhône	ns	ns	690	1499	ns	ns	26	26	2 248
Alpes-Maritimes			660	364			ns	ns	1 027
Vaucluse	ns	13	268	189	ns	ns	16	16	507
Var		ns	246	75			ns	ns	323
Hautes-Alpes	ns	ns	34	7			70	60	179
Alpes-de-Haute-Provence			27	5			14	23	69
Total	7	22	1 925	2 139	4		128	127	4 352
Part des véhicules (%)	0,7 %		93,4 %		0,1 %		5,9 %		100 %

ns: Non significatif. Source : SOeS, enquête transit 2010



Principaux pays échangeant avec la région PACA

Pays	Volume (en millier tonnes)	Poids lourds entrant en PACA (en millier de PL entrant)	Taux de sortie des poids lourds de PACA	Poids Lourds entrant et sortant de PACA (en millier de PL entrant et sortant)
Italie	4 116,2	186,4	44%	426,8
España	2 109	78,5	49%	161,5
Portugal	187,4	7,6	80%	9,6
Slovenija	28,1	1,9	54%	3,5
Hongrie	21,6	1,8	65%	2,8
Maroc	46,3	1,9	69%	2,8
Suisse	30,7	1,2	44%	2,7
Roumanie	25,5	0,2	78%	2,4
Grèce	23,4	1,1	48%	2,2
Allemagne	22,2	0,7	36%	1,9
Pologne	21,6	1,4	75%	1,8
Slovaquie	25,6	1,1	67%	1,6
Autriche	21,4	1,2	77%	1,6

Source : SOeS, enquête transit 2010

Principaux trafics régionaux d'échange de PACA, en millier de poids lourds et de tonnes (2010)

Régions échangeant avec PACA	Entrées en PACA		Sorties de PACA		Total	
	Milliers Poids Lourds	Ktonnes	Milliers Poids Lourds	Ktonnes	Milliers Poids Lourds	Ktonnes
Ligurie	53,7	438	72,6	289,6	126,3	727,6
Piemont	40,5	364,7	60	605,8	100,5	970,5
Lombardie	33	326,4	53,2	641,5	86,2	967,9
Emilie-Romagne	15,1	225,5	14,6	168,8	29,7	394,3
Toscane	10,9	155,4	16	140	27	295,4
Vénétie	11,9	121,8	12,1	182,5	24	304,3
Campanie	5,3	72,2	2,1	29,4	7,4	101,5
Lazio	4,2	71,8	2	24,1	6,2	95,9
Total des 8 régions	174,7	1 775,8	232,6	2 081,7	407,3	3 857,5
Total des Alpes	199	2 062,3	249,5	2 289,9	448,5	4 352,2

Source : SOeS, enquête transit 2010

Celles-ci sont supérieures à celles du Vaucluse et du Var (9% chacun), des Hautes-Alpes (4%) et des Alpes-de-Haute-Provence (1%).

Avec un taux de couverture¹ des volumes échangés de 68%, les Bouches-du-Rhône est le seul département exportateur net. Les Alpes-Maritimes et le Var possèdent des volumes d'échange défavorables, malgré des sorties de camions plus nombreuses que les entrées. Est en cause, la forte proportion de véhicules roulant à vide (respectivement 48% et 37%), créateur d'un déséquilibre important de charge des véhicules, par sens de circulation : à l'entrée, le poids est, en moyenne, de 9 t dans Alpes-Maritimes et de 13 t dans le Var ; en sortie, il est de 4 t, dans les deux cas. De même, les cargaisons sont plus pondéreuses en entrée qu'en sortie, dans les Alpes-de-Haute-de-Provence et le Vaucluse ; ce n'est pas le cas pour les Bouches-du-Rhône.

3. Géographie des échanges transalpins de la région PACA

Par l'unique voie des Alpes, la région échange avec près de quatre-vingt-dix régions étrangères, réparties dans 24 pays. Cependant, en 2010, un seul de ces pays, l'Italie, génère 427 000 poids lourds, soit 95 % des trafics alpins d'échange de PACA. Hors les Alpes, une telle échelle de trafics n'est que modestement approchée par les relations de la région PACA avec l'Espagne (142 000 véhicules). Néanmoins, les échanges de PACA par les Alpes sont 2,2 fois moindres que ceux transitant par les Pyrénées. Autres comparaisons,



la même année, près de 10 000 véhicules relient la région et le Portugal et environ 3 000 joignent la Slovénie, la Hongrie, le Maroc et la Suisse. Tous les autres échanges mobilisent, en moyenne, moins de 8 poids lourds journaliers².

Les échanges inter-régionaux de PACA sont presque aussi concentrés que ceux avec les pays. En effet, huit régions d'échange génèrent 90 % des volumes et des trafics et trois rassemblent 70 % des trafics pour 61 % des tonnages : deux sont frontalières à PACA, la Ligurie (126 000 poids lourds par an) et le Piémont (100 500), la troisième, la Lombardie, est contiguë aux deux premières (86 000). Manifestement, les échanges routiers internationaux reposent sur des flux de proximité.

4. Les marchandises échangées par PACA, à travers les Alpes

En 2010, pour les échanges de PACA, un peu plus de 160 000 poids lourds franchissent les Alpes à vide, soit 36 % du trafic d'échange transalpin de la région. Cette proportion est voisine de celle de 2004 (37 %). Proximité des marchés oblige, la circulation à vide dans les Alpes-Maritimes est supérieure (48 %) à celle des autres départements : Var (37 %), Hautes-Alpes (32 %) et Bouches-du-Rhône (30 %). La part de véhicules vides est relativement faible pour les Alpes-de-Haute-Provence (21 %) et le Vaucluse (17 %).

Chargés, les camions d'échange transportent, le plus souvent, des produits manufacturés (21 %), des produits chimiques (10 %), des

Nombre de poids lourds (en millier) par type de marchandises échangées et par poste-frontière (2010)

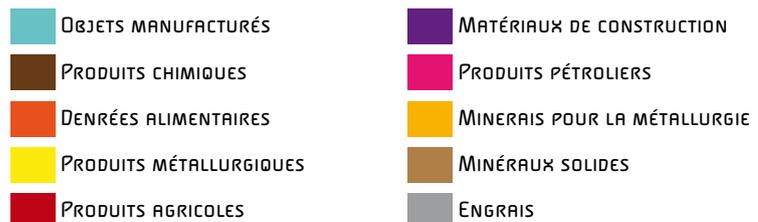
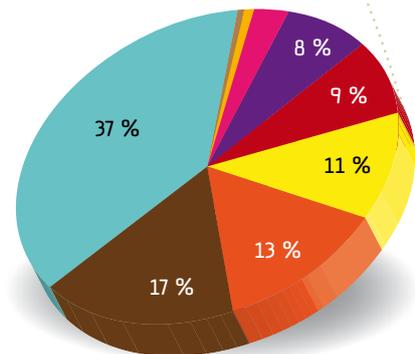
Type de marchandises	Fréjus	La Turbie	Mont-Blanc	Montgenèvre	Alpes
Objets manufacturés	0,7	92,1	0,0	5,1	98
Produits chimiques	ns	44,7	ns	1,8	46,7
Denrées alimentaires	ns	32,7	ns	3,3	36,3
Produits métallurgiques	ns	28,4	ns	3,1	31,7
Produits agricoles	0,4	20,9	ns	2,7	24
Minéraux et matériaux de construction	0,4	23,2	ns	1,3	25
Produits pétroliers	ns	10,8	ns	0,3	11,1
Minerais et déchets pour la métallurgie	ns	2,7	ns	ns	2,7
Combustibles minéraux solides	ns	1,6	ns	0,6	2,1
Engrais	ns	0,3	ns	0,0	0,4
Poids lourds vides ou imprécis	ns	161,7	ns	8,7	170,6
Total	2,1	419,2	0,3	26,9	448,5

ns: Non significatif. Source : SDES, enquête transit 2010



Les échanges transalpins de produits par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (2010)

Source: SOeS, enquête transit 2010



denrées alimentaires (8%) ou des produits métallurgiques (7%). En volume, les postes de produits manufacturés (1,6 M. t) et de produits chimiques (1,5 M. t) ont une importance voisine, de même que les produits métallurgiques et les denrées alimentaires (0,9 M. t). La région exporte d'abord son savoir-faire. Aussi, les sorties de poids lourds sont-elles supérieures aux entrées pour les productions spécifiques de PACA : produits pétroliers (77% de taux de sortie de poids lourds), produits chimiques (75%), minerais métallurgiques (75%) et produits de la métallurgie (61%). Les produits agricoles et animaux vivants, autre particularité de la région, fournissent des flux d'entrée et de sortie proches de l'équilibre. A l'inverse, les entrées supplantent les sorties de poids lourds pour les denrées alimentaires, les produits manufacturés et les matériaux de construction.

Tous les départements de PACA, sans exception, axent, en priorité, leurs trafics routiers d'échange sur les produits manufacturés. Ces trafics, fortement importateurs, dans

tous les départements, représentent, au minimum, 20% des trafics d'échange international routier des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône et, un maximum de 33% dans le Var. Les produits chimiques nourrissent aussi une part conséquente de cette circulation, mais dans les seuls départements des Alpes-de-Haute-Provence (12%) et des Bouches-du-Rhône (19%). Les denrées alimentaires, produits agricoles et animaux vivants génèrent 12% à 17% de part de poids lourds transalpins dans les Alpes de Haute-Provence, Hautes-Alpes et Vaucluse. Enfin, dans le Var, les trafics de matériaux de construction représentent 11% de la circulation transalpine du département. ●

NOTES

1. Entrées dans PACA / Entrées et Sorties en / de PACA
2. Pour trois cents jours par an d'autorisation de circulation

DÉFINITIONS

Échange : transport international dont le chargement ou le déchargement est effectué en France ou, c'est selon, dans la région. Par opposition au **transit** : transport passant par la France sans y effectuer de chargement ni de déchargement.

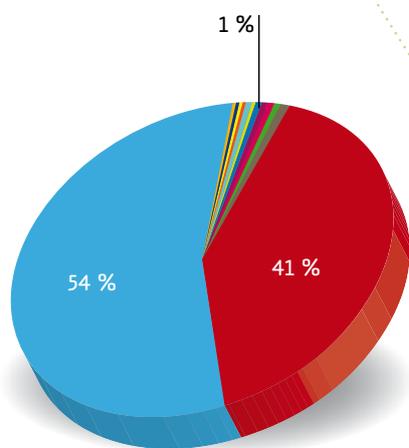
Source : l'enquête Transit auprès des poids lourds franchissant les Alpes et les Pyrénées a été étendue en 2010 aux flux traversant la Manche, de façon à appréhender plus complètement les flux routiers de marchandises en transit à travers le territoire français. Jusqu'alors, en dehors des barrières montagneuses proprement dites, elle n'incluait que le poste de Bâle par lequel passent d'importants flux de transit à travers la Suisse, alternatifs aux passages alpins français (par exemple de Milan vers Bruxelles). Cette extension porte sur 45 % du trafic de transit, mais 92 % de ces flux de transit additionnels sont constitués de très courts transits en direction de la frontière littorale belge via l'autoroute A16.



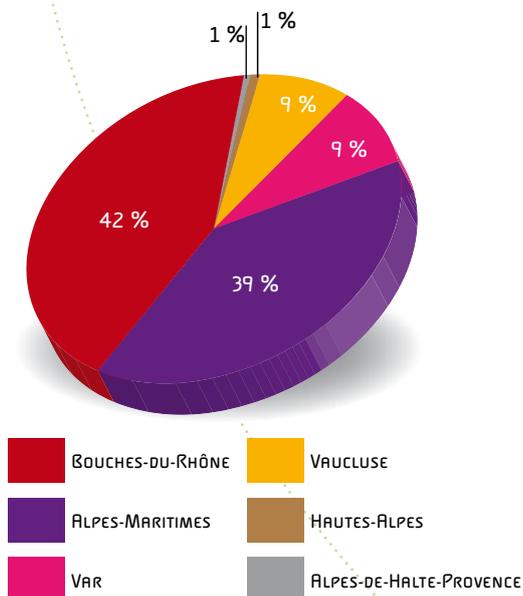
5. Détails des trafics d'échange de PACA aux postes-frontières alpins

5.1 Trafics des échanges de PACA à la Turbie

Trafic d'échange de PACA à La Turbie par pays et sens (pour l'Italie)

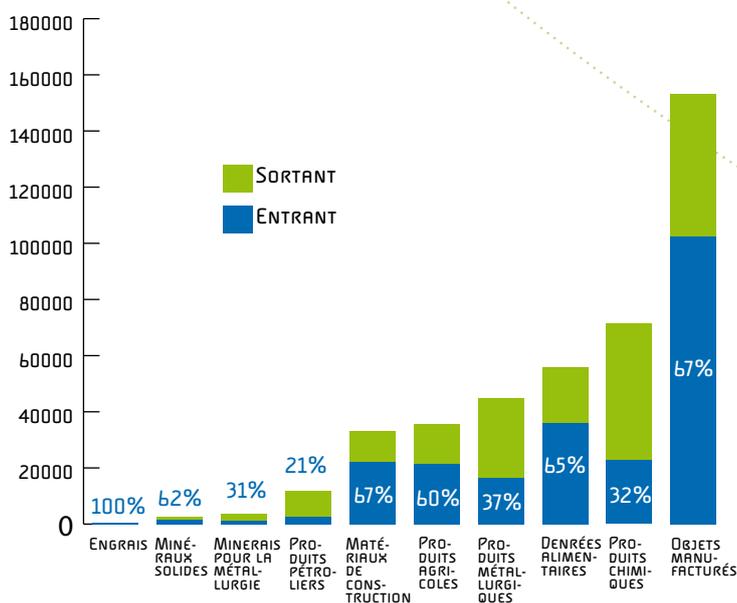


Répartition par département des 419 000 poids lourds franchissant La Turbie (2010)



Répartition des poids lourds au poste-frontière de La Turbie par catégorie de produits et sens des trafics (2010)

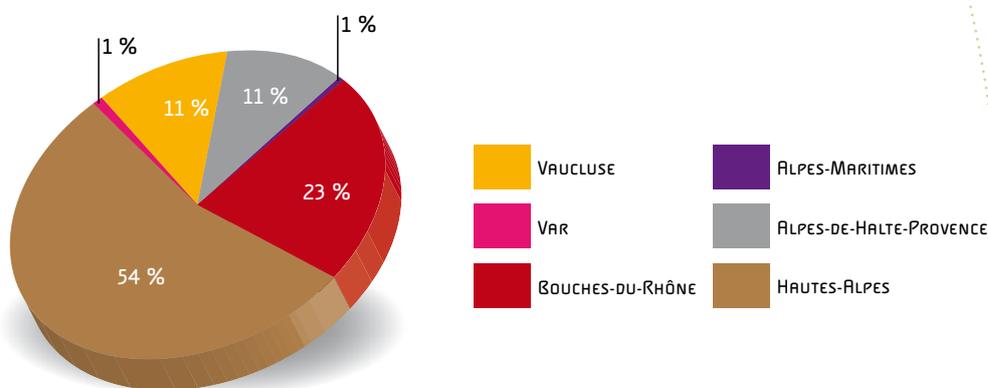
% des entrées par catégorie



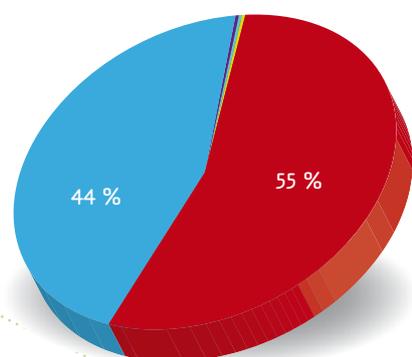


5.2 Trafics des échanges de PACA à Montgenèvre

Répartition par département des 27 000 poids lourds franchissant le Montgenèvre (2010)

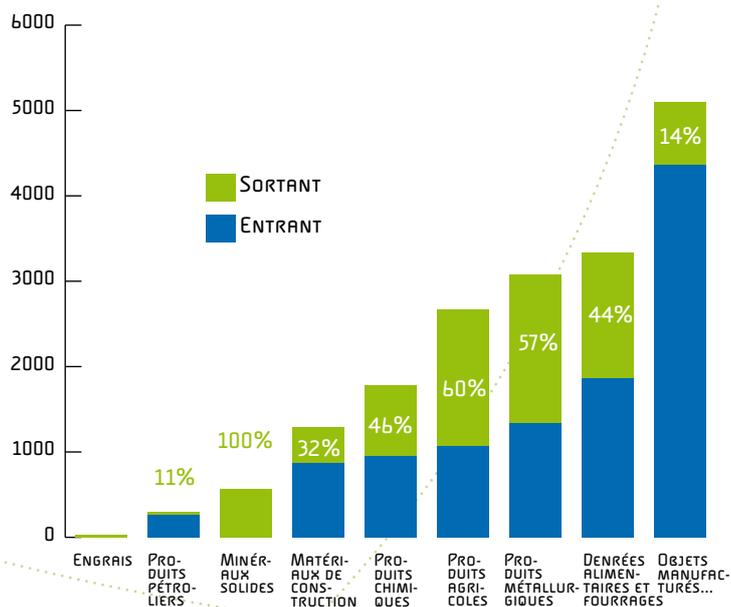


Trafic des échanges de PACA par pays et par sens au Montgenèvre (2010)



Répartition des poids lourds au poste frontière de Montgenèvre par catégorie de produits et sens des trafics (2010)

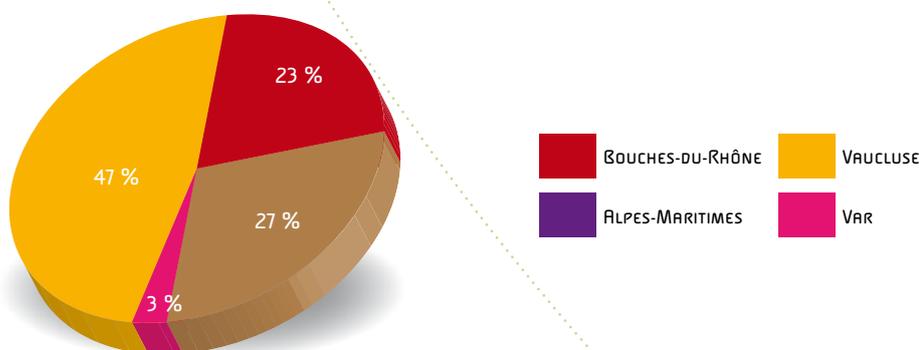
% des sorties par catégorie



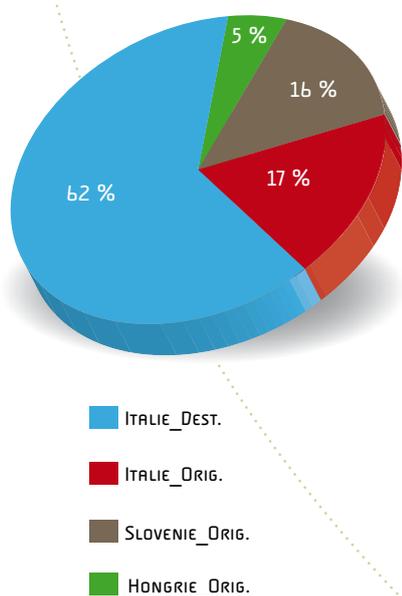


5.3 Trafics des échanges de PACA au tunnel de Fréjus

Répartition par département des 2 000 poids lourds franchissant le poste de Fréjus (2010)

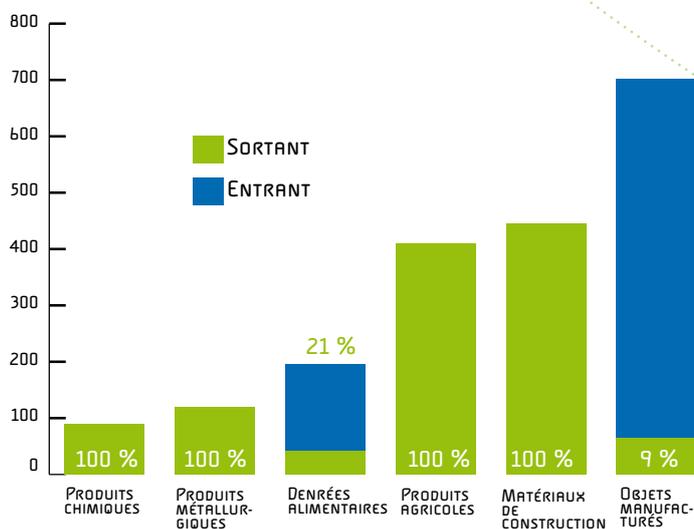


Trafic des échanges de PACA selon les pays par le tunnel de Fréjus



Répartition des poids lourds au poste-frontière de Fréjus par catégorie de produits et sens des trafics (2010)

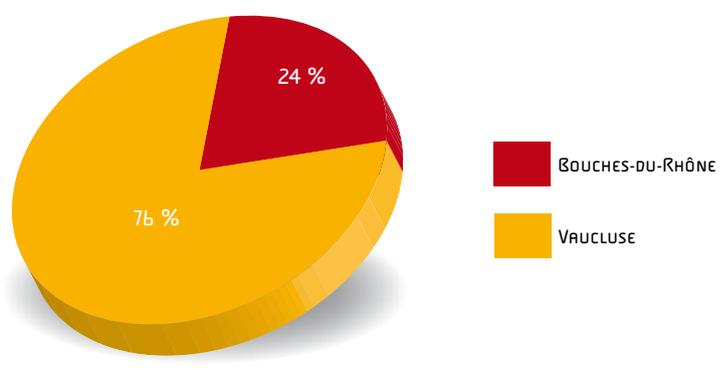
% des sorties par catégorie



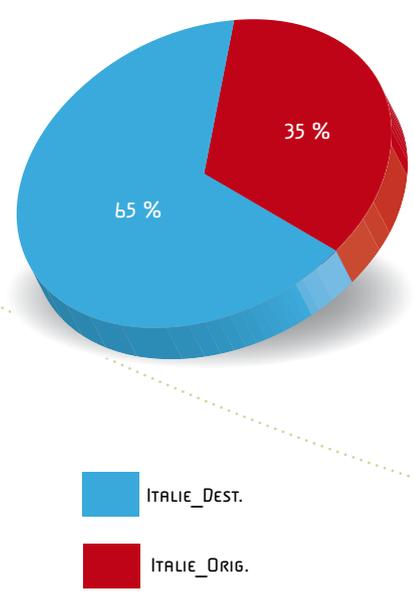


5.4 Trafics des échanges de PACA au tunnel de Mont-Blanc

Répartition par département des 300 poids lourds franchissant le poste du Mont-Blanc (2010)

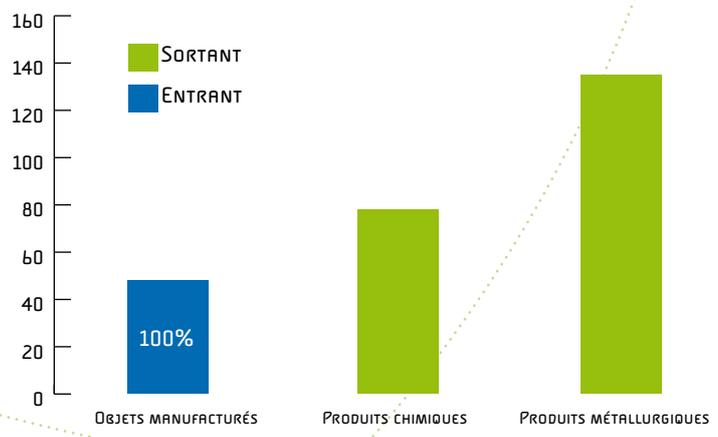


Trafic des échanges de PACA par pays par le tunnel du Mont-Blanc



Répartition des poids lourds au poste-frontière du Mont-Blanc par catégorie de produits et sens des trafics (2010)

% des sorties par catégorie





Le versement transport, une contribution essentielle au financement des transports urbains

Instauré dans les années 70, époque où les transports collectifs cèdent largement le pas à la voiture, le versement transport est aujourd'hui la principale source de financement des transports urbains.

Une contribution des employeurs aux transports collectifs urbains (TCU)

Instauré initialement en Île-de-France en 1971 comme contribution obligatoire, le versement transport (VT) a ensuite été progressivement étendu de façon facultative aux autorités organisatrices de transports urbains de province à partir de 1973.

Sont concernés par cet impôt tous les employeurs (privés ou publics) de plus de 9 salariés à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain (PTU) où le versement transport a été institué. Sa justification réside dans la meilleure accessibilité offerte aux salariés pour se rendre sur leur lieu de travail et donc au marché de l'emploi offert aux entreprises.

En province, le seuil de population à partir duquel le VT peut être instauré a été progressivement abaissé, passant de 300 000 habitants à l'origine à 10 000 en 2 000 (loi SRU), jusqu'à être supprimé en 2010 pour les PTU ayant au moins une « commune touristique » au sens de l'article L. 133-11 du Code du tourisme.

En parallèle, les taux plafonds applicables ont eux aussi régulièrement évolué, généralement à la hausse. Ils sont différenciés selon l'existence

ou non d'un projet d'infrastructure de transport en commun en site propre, d'une intercommunalité et selon des critères démographiques. Le taux maximal applicable en province varie aujourd'hui de 0,55% à 2%.

Une ressource affectée aux transports publics urbains

Le produit du versement transport est obligatoirement affecté à des dépenses d'investissement ou de fonctionnement des transports publics réguliers de personnes. La loi SRU de décembre 2 000 a élargi son usage en intégrant les enjeux de l'intermodalité. La loi de janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles permet aux Autorités Organisatrices de la Mobilité d'utiliser le VT pour financer l'ensemble de leurs actions.

Aujourd'hui, La principale source de financement des transports publics urbains

Si en province, contrairement à l'Île-de-France, l'instauration du versement transport reste facultative, 93% des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) y ont aujourd'hui

recours (et la totalité de celles dont le périmètre de transport dépasse les 100 000 habitants, ainsi que la totalité de celles qui disposent d'un transport collectif en site propre).

À la fin 2012, dans presque un cas sur deux, c'est le taux plafond autorisé qui est pratiqué et, parmi les AOTU de plus de 300 000 habitants, seulement 6 ont encore la possibilité d'augmenter leur taux à la marge.

Le produit du VT représente 6,7 milliards d'euros en 2012

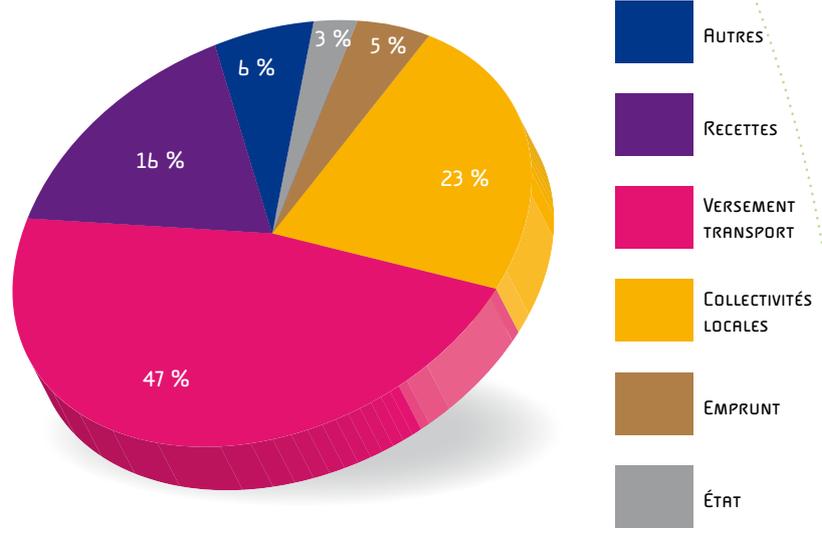
En Île-de-France, où il est obligatoire, le VT a rapporté 3,2 milliards d'euros. Les AOTU de province ont collecté, dans le même temps, 3,6 milliards, dont 53% pour les 18 réseaux de plus de 300 000 habitants.

En 2011, le versement transport représente 47% des ressources des transports collectifs urbains de province, ce qui en fait la première source de financement. La part du VT en Île-de-France est de 37%.

Le versement transport a indéniablement contribué au développement des réseaux de TCU, en particulier pour la réalisation de TCSP : en 2012 on dénombre 812 km de lignes en site



Répartition du financement des TCU de province



propre dans les réseaux de province, soit six fois plus qu'au début des années 90.

Quel avenir pour le versement transport ?

Le produit du versement transport a fortement augmenté depuis sa création, son évolution s'est cependant ralenti au cours des dernières années. En effet, une grande partie des AOTU utilisant déjà cette ressource au taux maximum imposé par la loi, son dynamisme ne repose plus que sur l'augmentation des masses salariales au sein des PTU.

Cet impôt était jusqu'à très récemment le privilège des territoires urbains, ce dernier ne pouvant être levé que par les AOTU. L'article 5ter de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire permet désormais aux Régions, autorités organisatrices du transport régional, de lever également le versement transport. Ce versement transport régional, conçu sur le principe du versement-transport « urbain », ne peut cependant concerner que les employeurs de plus de 9 salariés implantés hors des périmètres de transport urbain. Son taux, défini par chaque Conseil régional, ne pourra excéder 0,55%.

Si le champ d'utilisation et le périmètre de prélèvement du versement transport se sont élargis au fil du temps, son utilisation doit cependant être reliée aux évolutions des pratiques de mobilité. Ainsi, au vu des profondes évolutions que va apporter la loi sur la modernisation de l'action publique et l'affirmation des métropoles, c'est dans le cadre d'une réflexion globale sur le financement de la mobilité que la place du VT doit être abordée. ●

1. À l'exception de l'Île-de-France pour laquelle le prélèvement du versement-transport « urbain » est imposé par la loi.

Le versement transport: une contribution essentielle au financement des transports urbains, Fiche Le point sur n°30, CEREMA - Direction technique Territoires et Ville, juin 2014, téléchargeable gratuitement au lien suivant: www.certu-catalogue.fr/le-versement-transport-une-contribution-essentielle-au-financement-des-transports-urbains-fiche-le-point-sur-n-30.html



Études d'enjeux sur la période 2008-2012

Les accidents des 2 roues motorisés en région PACA

par **Olivier Grand**, mission Sécurité Routière DREAL-PACA/STI/UAPTD

Au niveau de la région PACA, le nombre de personnes tuées sur les routes a diminué de -11 % entre 2008 et 2012. L'évolution pour les 2 roues motorisés, c'est-à-dire un cyclo ou un scooter ou une moto, est moins bonne (-4 %).

Le bilan régional d'accidentologie routière 2012 a établi que, en PACA, les 2 roues motorisés ont beaucoup plus de risque d'être tués dans un accident que les automobilistes.

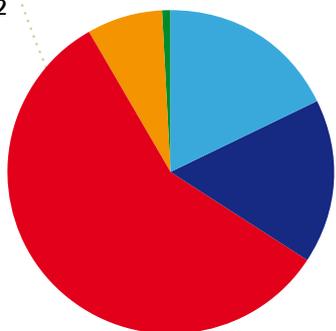
Afin de mieux connaître ce phénomène local, la DREAL PACA a réalisé une étude d'enjeux sur l'accidentologie des 2 roues motorisés.

Les principales caractéristiques de cette accidentologie sont les suivantes :

- 37% des personnes tuées sur les routes de PACA sont des usagers de 2 roues motorisés,
- Plus de 91% de risque d'accident chez les 2 roues motorisés en PACA que dans la France entière (comparaison des taux d'accidents corporels par million d'habitants),

Les victimes :

Les seniors tués sur les routes entre 2008 et 2012



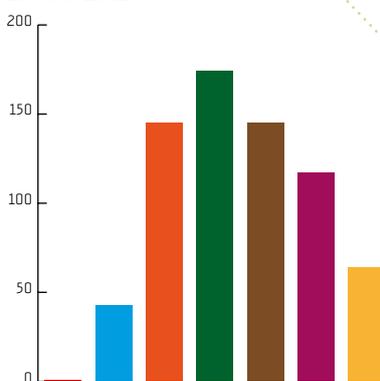
- Cyclos/Scooters - de 50 cm³ : **135 morts**
- Motos/Scooters entre 50 et 125 cm³ : **123 morts**
- Motos/Scooters + de 125 cm³ : **431 morts**
- Piétons : **55 morts**
- Autres : **6 morts**

63 % des 2 roues motorisés tués sur les routes de la région sont en scooter ou moto de plus de 125 cm³,

8 fois plus de risque de décès en 2 roues motorisés qu'en voiture en PACA.

L'âge des victimes :

Les tués 2 roues motorisés sur les routes entre 2008 et 2012



- De 0 à 13 ans : **1 mort**
- De 14 à 17 ans : **43 morts**
- De 18 à 24 ans : **145 morts**
- De 25 à 34 ans : **174 morts**
- De 35 à 44 ans : **145 morts**
- De 45 à 54 ans : **117 morts**
- De 55 ans et plus : **64 morts**

52 % des tués en 2 roues motorisés ont entre 15 et 34 ans,

87 % des victimes 2RM ont entre 14 et 50 ans.

Les lieux des accidents :

61 % des accidents et 29 % des tués se situent dans 10 communes de la région : Marseille, Nice, Toulon, Fréjus, Cannes, Aix-en-Provence, Menton, Aubagne, Istres et Antibes.

82 % des accidents 2RM en agglomération, 57 % des tués 2RM en rase campagne,

Les comportements :

- 25 % des personnes tuées en 2RM ont une alcoolémie positive
- 94 % des personnes tuées en 2RM sont porteurs d'un casque.
- 53 % des accidents avec 2RM se déroulent sur un trajet promenade/loisirs et 30 % pour les trajets domicile/travail. ●

Il y a plus d'accidents de mai à octobre

Plus d'accidents du mardi au vendredi

Il y a plus d'accidents et de tués de 14h à 20h

Des données complémentaires sur l'accidentologie routière de la région sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL PACA : www.paca.developpement-durable.gouv.fr/etudes-particulières-r13b.html.



Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ?

Les enjeux environnementaux, économiques et sociaux supposent, entre autres, de repenser la façon de se déplacer sur le territoire. L'étude récente¹ du Service de l'Économie, de l'Évaluation et de l'Intégration du Développement durable (SEEIDD) du Commissariat général au Développement durable (CGDD) s'intéresse à l'une de ces nouvelles mobilités, le covoiturage, et se propose d'en évaluer les perspectives de développement.

Les formes du covoiturage

Le code des transports définit le covoiturage comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun ». En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressées, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de déplacements et créer un signe distinctif des véhicules utilisés pour le covoiturage.

Les pratiques de covoiturage se distinguent par le système de mise en relation, la fréquence des trajets ou la distance parcourue. En effet, les équipages peuvent se former de multiples façons : par mise en relation directe, par la médiation d'un tiers (association ou entreprise privée disposant d'un site internet ou d'une plate-forme téléphonique), par la pratique de l'auto-stop « organisé » (grâce à des lieux de rencontre définis), par organisation dynamique, en temps réel, grâce à l'usage de TIC (SMS ou applications pour smartphones).

On distingue également le plus souvent le covoiturage occasionnel du covoiturage régulier. Ce dernier est davantage effectué pour des distances courtes, type domicile-travail ou domicile-études.



L'étude et sa méthode

L'étude évalue le covoiturage régulier d'individus effectuant le même voyage, c'est-à-dire ayant la même commune de résidence (origine), la même commune de travail (destination) et les mêmes horaires de départ et de retour au domicile. Ces informations sont issues de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) de 2008 et du recensement de la population de 2010. La distribution des horaires de départ et de retour propre à chaque zone géographique, issue de l'ENTD, est appliquée à l'effectif de chaque origine-destination appartenant à la zone correspondante, issu du recensement. La mutualisation des voyages est réalisée uniquement au sein de classes socioprofessionnelles communes ou proches, pour les individus résidant en zone urbaine. Les individus sont ainsi répartis

en 4 classes socio-professionnelles (les indépendants, les classes supérieures, les classes moyennes, les classes populaires) en plus de la distinction selon les types de zones au sein desquelles les déplacements sont effectués.

Le territoire des villes de plus de 20 000 habitants est subdivisé en zones d'environ 2 km² pour les déplacements en ville et de 4 km² pour les déplacements au sein des unités urbaines, entre des communes différentes. Une ville de 20 km² est ainsi subdivisée en 10 zones, ce qui permet de passer, initialement, d'une seule origine-destination (OD) à 100 OD possibles entre et au sein de ces zones. L'effectif de l'OD de départ – 1 000 par exemple – est alors uniformément réparti entre les nouveaux trajets possibles : on obtient 10 personnes par nouvelles OD. Les estimations de la réduction potentielle des véhicules en circulation



intervenient après la prise en compte de la régularité des allers-retours domicile travail directs, sans déplacements intermédiaires pour d'autres motifs à l'aller et/ou au retour. Cette contrainte réduit les potentialités de covoiturage à 2 ou 3 jours sur 5, dans le meilleur des cas, au cours d'une semaine (du lundi au vendredi).

Bilan environnemental

Le covoiturage à deux personnes par véhicule éviterait près de 16 millions de kilomètres par jour, induirait une réduction de consommation de 398 000 litres d'essence, de 694 000 litres de diesel et empêcherait 2 846 tonnes d'émissions de CO₂. A quatre personnes par véhicule, l'économie serait de 628 000 litres d'essence, de 1,1 million de litres de diesel et de 4 537 tonnes d'émissions de CO₂. Par rapport à la situation initiale, la réduction d'essence serait comprise entre 4,7 % et 7,4 %, celle de diesel entre 3,9 % et 6,2 % et celle de CO₂ entre 4,1 % et 6,6 % des émissions initiales. Ces gains proviennent

principalement des déplacements les plus longs, entre des communes urbaines n'appartenant pas à la même unité urbaine, mais aussi de ceux au sein d'unités urbaines hors Île-de-France. En effet, ces types de déplacements contribuent, respectivement, à des économies d'essence à hauteur de 49,2 % et 20,1 %, de diesel de 75,3 % et 10,2 % et de réduction de tonnes de CO₂ de 66,3 % et 13,6 % (estimation basse). Il semble raisonnable de pouvoir réduire, a minima, le nombre de véhicules en circulation de plus de 2 % par jour ouvré, en zones rurales et de près de 16 % dans les zones urbaines très denses en population, à raison de 2 voire 3 jours par semaine.

Encourager Les initiatives

Cependant, les freins au développement du covoiturage sont nombreux, comme la peur de voyager avec des inconnus ou de perdre sa liberté ou, plus simplement, les difficultés à trouver un appariement et à constituer un équipage de manière pérenne. Le changement

de comportement doit donc être encouragé par des initiatives et des politiques publiques adaptées, en particulier au niveau local. Les Plans de Déplacement en Entreprise (PDE) ou les Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), mis en place depuis la fin des années 1990, qui ont pour but de réduire la place de l'automobile solo et d'impulser l'essor des nouvelles mobilités pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels, constituent un rouage important. D'autres initiatives (sites internet) doivent être mises en œuvre au niveau des communes ou des intercommunalités, pour faciliter les appariements. ●

Note

1. « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel? », d'Anne-Lise Biotteau dans la Collection Études et documents, N° 107, juin 2014 www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ED107.pdf

Informations

Colloque du 7 novembre 2014

Le prochain colloque de l'ORT aura lieu le 7 novembre prochain à l'Hôtel de Région et aura pour thème : « **Les projets de transport en PACA : bilans et perspectives** ». Il sera l'occasion de s'interroger sur différents thèmes : les projets récemment réalisés ont-ils répondu aux attentes? Quels nouveaux projets lancer à court et moyen terme? Comment progresser malgré les contraintes budgétaires? Quelles autres voies que les projets d'infrastructure pour améliorer les systèmes de transport?

Les présentations porteront notamment sur l'évaluation des politiques publiques, le bilan des appels à projet TCSP, les bilans LOTI, le prochain CPER et chercheront aussi à interroger la notion de projet (approche «service» vs approche infrastructure).

Vous pouvez dès maintenant vous inscrire sur le site de l'ORT: www.ort-paca.fr

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

