

# LE JOURNAL DES TRANSPORTS

N°101 - JUILLET 2018



---

# ÉDITO

Après un Hors-Série que nous avons souhaité orienter sur des éléments de prospective en matière de déplacement, ce nouveau numéro du Journal des Transports, à l'instar des numéros qui suivront se divise en 4 grandes parties :

Des éléments statistiques avec un retour sur le Bilan Économique des transports pour l'année 2017 qui démontre l'essor continu du transport de voyageurs en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

—

Un point d'actualité relatif aux évolutions de la réglementation : baisse de la vitesse maximale de 90 km/h à 80 km/h et modification des règles relatives au contrôle technique ;

—

De la prospective avec notamment la victoire pour le territoire régional sur le corridor européen Marseille-Vintimille-Gênes mais également des notions de route intelligente et véhicule ;

—

Des actualités régionales qui viennent éclairer par leur focus les grands événements du moment ;

Je tiens par ailleurs à vous souhaiter de très bonnes vacances et aurai le plaisir de vous retrouver à la rentrée pour continuer ensemble à impulser cette nouvelle dynamique de l'ORT.

**Antoine Seguret – Président de l'ORT PACA**

---



# SOMMAIRE

## P. 2 - 3 BILAN ÉCONOMIQUE 2017

Le transport de voyageurs poursuit son essor – Émilie Aubert

## P. 4 -7 ACTUALITÉS

Baisse de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h au 1<sup>er</sup> juillet 2018 – Olivier Grand

Focus sur les passages à niveaux - Mustapha Makhloufi

Contrôle technique : nouvelle réglementation depuis le 20 mai 2018 – Eliane David

SNCF assistance exams 2018 en Provence-Alpes-Côte d'Azur du 21 mai au 3 juillet – Catherine Macary

SNCF à la conquête de ses clients avec des cartes de réduction à 29 euros – Catherine Macary

## P. 8 - 11 PROSPECTIVE

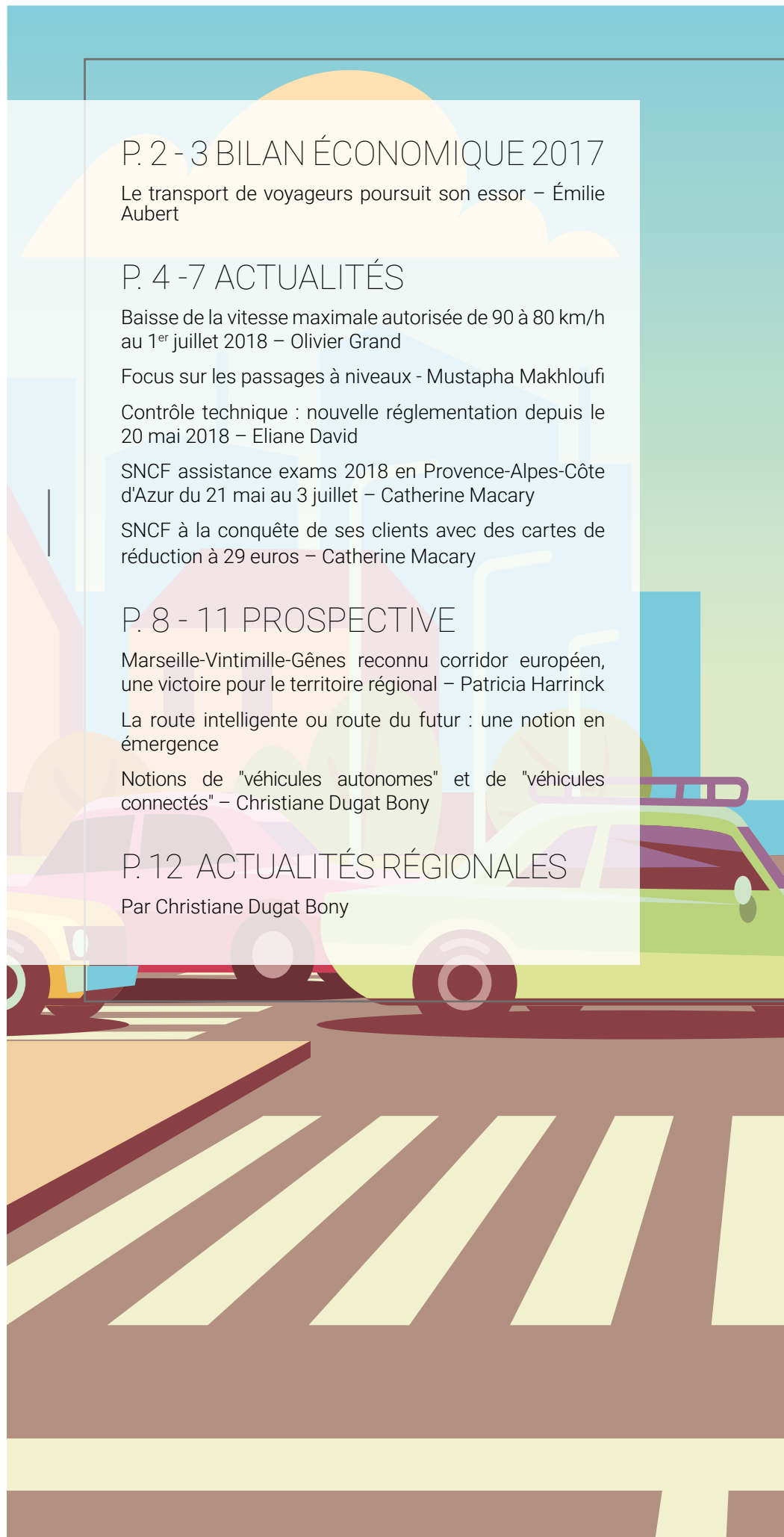
Marseille-Vintimille-Gênes reconnu corridor européen, une victoire pour le territoire régional – Patricia Harrinck

La route intelligente ou route du futur : une notion en émergence

Notions de "véhicules autonomes" et de "véhicules connectés" – Christiane Dugat Bony

## P. 12 ACTUALITÉS RÉGIONALES

Par Christiane Dugat Bony



# LE TRANSPORT DE VOYAGEURS POURSUIT SON ESSOR

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, près de 200 000 véhicules neufs ont été immatriculés en 2017, en hausse de 5,6 % par rapport à 2016. Le transport de voyageurs par avion marque de nouveaux records, confirmant la tendance des dernières années, tandis que le trafic maritime de passagers fléchit. Par ailleurs, le transport maritime de marchandises stagne et le fret routier reprend son essor.



## Les achats de véhicules neufs poursuivent leur progression

Dans la région, le marché des véhicules neufs toutes catégories est en hausse marquée pour la troisième année consécutive. En 2017, 10 000 véhicules de plus que l'année précédente ont été immatriculés. Cette croissance régionale est supérieure à celle de la France métropolitaine (+5,6 % contre +5,2 %). Les ventes de voitures particulières neuves progressent de 4,7 % dans la région, soit 7 000 véhicules de plus qu'en 2016. Cette évolution est équivalente à celle de la France métropolitaine (+4,8 %). Les achats de véhicules particuliers progressent de plus de 4 % dans tous les départements de la région, à l'exception des Alpes-Maritimes (+1,9 %). Les Bouches-du-Rhône concentrent 38 % du marché régional des véhicules particuliers neufs. Le nombre de véhicules utilitaires légers neufs

immatriculés dans la région en 2017 s'accroît de 8,8 %, soit 2 800 véhicules supplémentaires par rapport à 2016. Les ventes de véhicules industriels neufs à moteur sont en hausse de 11,4 % dans la région par rapport à 2016. Les immatriculations d'autobus et autocars, stimulées par des achats exceptionnels dans les Bouches-du-Rhône, progressent de 26 % en 2017.

## Transport aérien de voyageurs : de nouveaux records franchis

En 2017, le trafic aérien régional accélère encore (+6,6 % après +3,0 % en 2016).

L'aéroport de Marseille signe un nouveau record en franchissant le cap des 9 millions de passagers y compris transit, soit une croissance du trafic de passagers de 6,2 %. L'aéroport de Nice a accueilli plus de 13 millions de passagers en 2017, nouveau record.

Son trafic de passagers progresse pour la 7<sup>e</sup> année consécutive et sa croissance atteint 7,1 % en 2017.

Le trafic international représente 60 % du trafic à l'aéroport de Marseille, et Londres reste sa première desserte (+7 % en 2017) devant Amsterdam et Alger.

L'aéroport de Nice est encore davantage tourné vers l'international (65 % de son trafic). Les dessertes internationales contribuant le plus à sa croissance sont principalement en Europe (Royaume-Uni, Italie, Pays-Bas) mais également la Russie ou la Tunisie. Au niveau national, les lignes desservant les hubs de Paris-Orly et Roissy-CDG sont les plus fréquentées devant Nantes et Bordeaux.

### **Transport maritime de passagers : baisse du nombre régional de croisiéristes**

En 2017, le trafic maritime de passagers s'est accru de 1,9 % grâce au trafic sur lignes régulières (+4,4 %). À l'inverse, le transport de croisiéristes recule (-1,4 %), le rebond du trafic à Nice (+23,3 %) ne compensant pas les baisses enregistrées à Marseille (-7 %) et à Toulon (-18,2 %).

### **Le transport maritime de marchandises se stabilise grâce à la diversification du fret**

En 2017, l'activité du Grand Port Maritime de Marseille est stable (-0,3 %). La diminution globale des transports de vrac liquide (-5,8 %) est compensée par la hausse des vracs solides (+4,7 %) et notamment des minerais, ciments, chaux et plâtres tandis que les céréales continuent à chuter.

Par ailleurs, le trafic de marchandises diverses continue son essor, porté à Marseille-Fos par les conteneurs (+10,5 %) et à Marseille-Est par le roulant (+6,3 %). L'activité du port de Toulon augmente de 8,6 % avec une année pleine de promesses sur le fret/cargo et une nouvelle année record sur le roulant.

### **Transport fluvial : les volumes de fret se redressent**

En 2017, l'activité du transport fluvial a été soutenue par la croissance des filières industrielles et des matériaux de construction mais a été freinée par la mauvaise campagne céréalière de 2016-2017. Au total, sur le bassin Rhône-Saône, les volumes de fret sont orientés à la hausse pour la première fois depuis 2011 (+4,9 % entre 2016 et 2017), mais les tonnes-kilomètre diminuent de 2,5 %.

Dans la région, le repli affecte à nouveau le port d'Arles (-22 %) dont les expéditions chutent de 34 %, mais épargne celui du Pontet (+69 %) dont l'activité repose essentiellement sur le déchargement.

### **Essor du transport routier de marchandises**

Dans un contexte national favorable, le transport routier de marchandises généré par la région augmente également après plusieurs années de baisses.

Cette hausse se reflète à la fois par la vive augmentation des flux internes (+24 %) et un rebond des échanges avec les autres régions, qu'ils soient en entrée ou en sortie.

## **L'ÉCONOMIE RÉGIONALE RESTE DYNAMIQUE**

En 2017, l'activité mondiale a accéléré : +3,9 % après +3,3 % en 2016. Poursuivant sur la lancée de 2016, l'activité continue à reprendre quelques couleurs dans les pays émergents (+6,5 % après +4,9 %). La croissance de la zone euro est au plus haut depuis 2007. En France, l'économie a franchement accéléré en 2017. Porté par l'emploi salarié du secteur marchand non agricole, l'emploi total connaît une nouvelle accélération et le taux de chômage baisse plus sensiblement cette année, passant de 10 % fin 2016 à 9 % fin 2017.

Dans ce contexte, l'activité économique poursuit son redressement en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le nombre d'emplois augmente encore, le taux de chômage se replie fortement même si le nombre de demandeurs d'emploi inscrits progresse encore. La situation s'améliore dans la majorité des secteurs d'activité. La fréquentation touristique reprend des couleurs. Le marché immobilier se stabilise à un niveau élevé et la production agricole tire son épingle du jeu malgré la sécheresse. Dans le même temps, les créations d'entreprises accélèrent et les défaillances stagnent.

# BAISSE DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE DE 90 À 80 KM/H AU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2018

Dans un contexte de mauvais résultats de l'accidentologie routière depuis 2014 et d'un bilan mitigé de la mortalité routière en 2017, le premier ministre, Édouard Philippe, a réuni le 09 janvier 2018 le comité interministériel de la sécurité routière (CISR). L'objectif est de mettre en œuvre de nouvelles mesures qui doivent poursuivre la lutte contre l'insécurité routière et mobiliser l'ensemble des citoyens et acteurs de la vie publique pour inverser la tendance actuelle. Ce CISR a débouché sur la décision de mettre en place 18 nouvelles mesures.



La mesure 5 est la réduction de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies

et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. Il est prévu de se revoir le 1<sup>er</sup> juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure. L'échéance de sa mise en place est le 1<sup>er</sup> juillet 2018. La raison de cette mesure est due au fait que la vitesse est la première cause des accidents mortels en France (31%). Le réseau routier sur lequel les accidents mortels sont les plus fréquents est celui des routes à double sens sans séparateur central (55% de la mortalité routière). La mesure 5 du CISR du 9 janvier 2018 s'appliquera donc sur ces routes où la mortalité routière est la plus forte.

## En quoi consiste cette mesure ?

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2018, elle réduira de 90 à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double-sens, sans séparateur central.

## Quel impact pouvons-nous espérer ?

Comme l'a établi le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière dans son rapport du 29 novembre 2013, une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, limitée à 90 km/h, permettrait de **sauver entre 300 et 400 vies par an**.

En effet, c'est sur cet axe que les accidents mortels sont les plus fréquents : en 2016, plus de la moitié de la mortalité routière (55%), soit 1 911 personnes tuées, est survenue sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, majoritairement limitées à 90 km/h.

Une telle mesure présente également l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.

## Les effets de cette baisse des vitesses sur la conduite

### Les distances d'arrêt

La distance d'arrêt est égale au cumul de la distance parcourue pendant le temps de réaction et de la distance de freinage. Pour faire simple, plus la vitesse d'un véhicule est élevée, plus la distance d'arrêt sera grande. Avec ce changement de vitesse, la distance d'arrêt sera donc réduite, diminuant ainsi les risques de collisions.

### Champ de vision réduit

Plus la vitesse augmente, plus le champ visuel est réduit. À grande vitesse, il se limite à une vision centrale de la route.

### Temps de trajet

En roulant à 90 plutôt qu'à 80, le temps en moins passé sur les routes est de :

- // 50 secondes sur 8 minutes de trajet
- // 2 minutes sur 18 minutes de trajet
- // 3,20 minutes sur 31 minutes de trajet

### Coût et pollution

Rouler à 80 plutôt qu'à 90 permet :

- // une économie de 120 € par an en moyenne de carburant
- // une baisse d'émission de polluants allant jusqu'à 30%

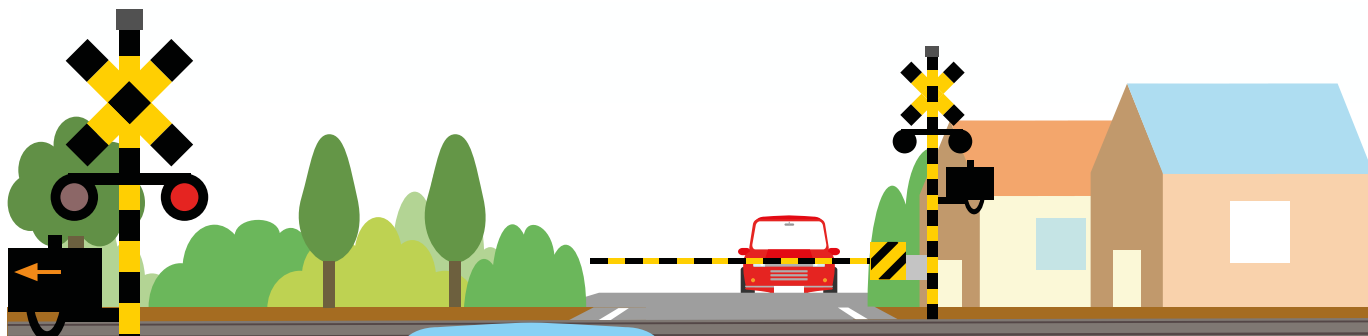
## Réduire la vitesse maximale autorisée, cela peut tout changer.

En cas de freinage d'urgence, la distance d'arrêt est fortement réduite et en cas de danger, un choc très violent peut être évité.

Par Olivier Grand

# FOCUS SUR LES PASSAGES À NIVEAUX

L'instruction du gouvernement du 1<sup>er</sup> juillet 2014 décline le plan d'actions pour renforcer la sécurité aux passages à niveau. Le terrible accident de Millas, du 14 décembre 2017, a remis le traitement des passages à niveau comme une priorité des politiques de sécurité routière.



Par son courrier du 20 décembre 2017, la ministre des transports, Mme Elisabeth BORNE, appelle à ne pas relâcher les efforts sur la politique de sécurisation des passages à niveau dits PN (diagnostic systématique, plan annuel d'actions, partenariat avec les gestionnaires et les régions sur le sujet des transports scolaires).

Ainsi, 334 PN sont recensés en région PACA sur le réseau national, départemental et communal hors chemin de fer de Provence. 99 % des diagnostics sont réalisés.

**Les enjeux les plus forts sont bien identifiés. La région compte 5 PN inscrits au Programme de Sécurisation National (PNS). Le travail collectif a permis de classer 36 PN à « enjeu régional ». Chacun a fait l'objet d'un examen spécifique afin de confirmer ou d'ajuster la feuille de route visant à en réduire la dangerosité.**

La DREAL suit d'une manière continue l'organisation des réunions départementales relatives aux diagnostics ainsi que la tenue du comité régional annuel. Celui-ci a été particulièrement suivi cette année, il a eu lieu le 31 mai 2018. Y ont participé le conseil régional, les conseils départementaux, les DDT(M) et la Métropole Aix Marseille Provence ainsi que la SNCF et la DREAL. La densité des échanges permet d'observer que toutes les parties prenantes, en particulier les gestionnaires routiers et SNCF/R, sont mobilisées sur ce sujet.

Parallèlement à ce travail sur les infrastructures, le recensement des lignes de transport scolaire a été commencé et se poursuit par les autorités organisatrices des mobilités.



# CONTRÔLE TECHNIQUE : NOUVELLE RÉGLEMENTATION DEPUIS LE 20 MAI 2018

Obligatoire en France depuis 1992, le contrôle technique des véhicules légers amorce cette année un virage européen. La directive 2014/45/UE du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, a été transposée par la France en 2017, pour une application au 20 mai 2018.

Cette directive s'inscrit dans la perspective d'une diminution du nombre de décès liés aux accidents de la route et d'une réduction des émissions polluantes des véhicules. Elle classe les défaillances constatées lors des contrôles techniques en trois catégories :

LES DÉFAILLANCES MINEURES	LES DÉFAILLANCES MAJEURES	LES DÉFAILLANCES CRITIQUES
Elles n'ont aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement.	Elles sont susceptibles de mettre en danger les autres usagers de la route et d'avoir une incidence négative sur l'environnement.	Elles constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence grave sur l'environnement.
Le véhicule peut rouler, il doit être réparé sans obligation de contre-visite.	Le véhicule peut rouler, il doit faire l'objet d'une contre-visite sous deux mois.	Le véhicule ne peut plus rouler à partir de minuit le jour du contrôle.

La principale nouveauté de cette réforme est l'introduction de la défaillance critique pour les véhicules légers (déjà en place pour les véhicules lourds). Elle concerne les défaillances les plus graves, heureusement rares, telles qu'un disque de frein cassé ou une mauvaise fixation des roues (environ 2 % des véhicules mis en contre-visite).

Des rumeurs sur la sévérité du nouveau contrôle ont provoqué une ruée vers les centres de contrôle technique avant la date fatidique du 20 mai 2018.

## Démêlons le vrai du faux

// Pour certains véhicules, le contrôle technique devient annuel.

**Faux.** La périodicité des visites ne change pas ;

// Il y a deux fois plus de points de contrôle.

**Faux.** La nomenclature évolue mais n'introduit aucune vérification supplémentaire. C'est la création d'un troisième niveau de gravité qui induit une augmentation mathématique du nombre de défaillances constatables ;

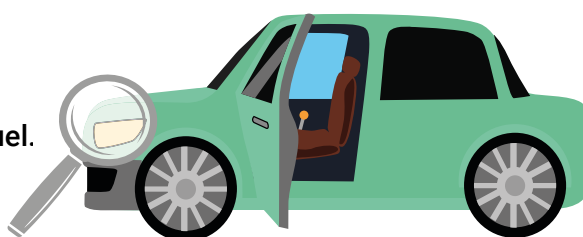
// Les contrôles durent plus longtemps.

Seulement le temps que les contrôleurs s'approprient la nouvelle nomenclature.

**Vrai** cependant pour certaines contre-visites qui nécessitent de reconstruire la fonction complète (réparations liées au freinage par exemple)

// En cas de défaillance critique, le conducteur n'a que 24 heures pour faire réparer le véhicule.

**Faux.** Le véhicule n'est pas immobilisé sur le centre de contrôle technique et son propriétaire a deux mois pour faire les réparations. Au-delà la contre-visite donnera lieu à un contrôle complet. Le véhicule mis en contre-visite pour une défaillance critique est un véhicule dangereux ou très polluant qui n'est plus autorisé à circuler dès minuit le jour de la visite défavorable. Le déplacement du véhicule pour se rendre au garage ou retourner au centre de contrôle technique après les réparations est de la responsabilité de son propriétaire.





# SNCF ASSISTANCE EXAMS 2018 EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR DU 21 MAI AU 3 JUILLET

Issu d'une collaboration entre SNCF et les académies de Nice et d'Aix-Marseille, le dispositif « Assistance Exams » est reconduit pour la 4<sup>ème</sup> année consécutive.

Cette année le dispositif s'adresse non seulement aux candidats au baccalauréat, mais aussi à ceux du brevet, BTS, ainsi qu'aux candidats aux examens des universités et des grandes écoles. Différentes mesures sont mises en place, comme la présence d'un coordinateur « SNCF Exams » au centre opérationnel TER, l'identification d'un interlocuteur dans chacune des académies de notre région, ou encore le suivi particulier des trains susceptibles d'acheminer les candidats vers les différents centres d'examen.



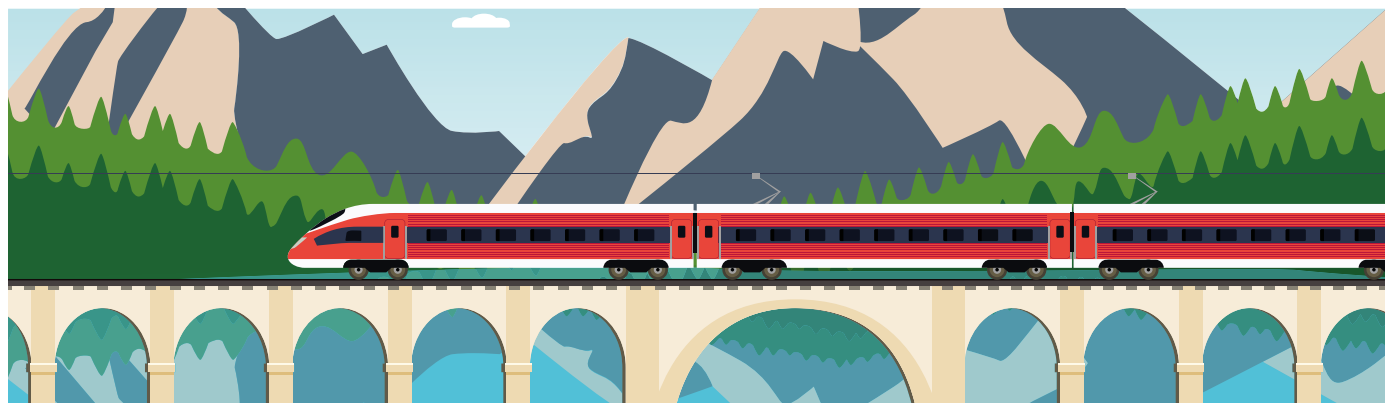
En cas d'incident sur son parcours en TER, le candidat devra contacter le contrôleur du train ou l'agent en gare qui déclenchera via le coordinateur régional une prise en charge personnalisée. L'interlocuteur de l'académie à laquelle le candidat est rattaché sera parallèlement informé de sa situation et pourra par exemple retarder l'épreuve.

L'objectif de SNCF étant de tout mettre en œuvre pour acheminer du 22 mai au 3 juillet les élèves et étudiants vers leurs centres d'examen.

## SNCF À LA CONQUÊTE DE SES CLIENTS AVEC DES CARTES DE RÉDUCTION À 29 EUROS

Depuis le 23 mai et jusqu'au 15 juin 2018 inclus, pour tout achat ou renouvellement d'une carte **Enfant+**, **Jeune**, **Week-end** ou **Senior+**, SNCF lance une offre à 29 euros.

Grâce aux cartes de réduction SNCF, les voyageurs peuvent bénéficier toute l'année de prix réduits sur les billets TGV en France comme en Europe, ainsi que sur les billets Intercités ou TER. La large gamme des cartes de réduction s'adapte aux besoins de chacun : aux enfants de moins de 12 ans, aux jeunes de 12 à 27 ans, aux seniors à partir de 60 ans et à tous ceux qui souhaitent voyager plus souvent, seul ou à deux. Avec cette promotion, SNCF réaffirme sa volonté de rendre accessible à tous le train et la grande vitesse.



# MARSEILLE-VINTIMILLE-GÊNES RECONNU CORRIDOR EUROPÉEN, UNE VICTOIRE POUR LE TERRITOIRE RÉGIONAL

**La Commission européenne vient de se prononcer en faveur de l'intégration du tronçon Marseille-Vintimille-Gênes dans le corridor Méditerranée du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T). Une reconnaissance capitale pour la Région SUD-Provence-Alpes-Côte d'Azur et ses partenaires institutionnels qui vient récompenser plusieurs années de travail et de mobilisation collectifs.**

Dès le début de son mandat, le constat est fait par le Président Christian Estrosi que le territoire régional n'a bénéficié que de très faibles dotations de l'Union Européenne pour la constitution de son réseau d'infrastructures et que les actions de lobbying européen portées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, contrairement à d'autres régions, sont insuffisantes et mal coordonnées entre les différents acteurs concernés.

Dès 2016, en lien étroit avec son Bureau de représentation à Bruxelles, la Région a souhaité mettre en place et animer une stratégie de lobby européen avec ses partenaires institutionnels pour les transports en Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi qu'un plan d'actions. Un groupe de travail composé des métropoles Nice-Côte d'Azur et Aix-Marseille-Provence, du Grand Port maritime de Marseille, de SNCF Réseau et la Dreal s'est constitué avec les objectifs suivants :

// Produire des éléments de discours et argumentaires techniques communs qui montrent l'articulation et la cohérence entre les différents projets portés par les opérateurs de transport et les autorités organisatrices ;

// Avoir une cohésion de positionnement entre tous les acteurs concernés et parler d'une seule et même voix auprès des instances gouvernementales et européennes pour avoir plus de poids et faire la démonstration de la pertinence et la complémentarité de chaque projet défendu et de leur plus-value au niveau européen ;

// Marteler nos messages et démultiplier les canaux de diffusion lors des événements et rendez-vous politiques et techniques organisés par la Commission européenne, les groupes de lobbying mais aussi l'État ;

// Agir sur le long-terme car le lobbying n'est efficace que dans la durée.

## **Une démarche commune de lobbying européen**

Fin 2017, la Commission européenne annonçait à ses pays membres une mise à jour, au printemps 2018, du tracé des corridors existants du RTE-T et de la liste des projets prioritaires du Règlement MIE, afin d'y intégrer quelques tronçons stratégiques, jusqu'alors référencés sur le réseau central mais situés hors corridor. C'était effectivement le cas de l'axe Marseille-Toulon-Nice-Vintimille-Gênes qui correspond aux critères émis par l'Union européenne puisque situé dans le réseau central du RTE-T, en prolongement des corridors Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranée mais n'ayant pas le statut de corridor.

Depuis plusieurs années déjà, la Région œuvre pour que l'axe multimodal Marseille-Gênes soit reconnu comme stratégique, à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises, parce qu'il permet l'interconnexion entre les trois nœuds urbains du réseau central (Marseille, Nice et Gênes) et la

connexion de nœuds d'infrastructures de transport et de logistique structurants à l'échelle du territoire (tous les aéroports et ports, de Marseille jusque Gênes).

À cette annonce d'une révision de la cartographie du RTE-T, la Région et ses partenaires se sont mobilisés sans relâche en faveur de la reconnaissance de cet axe comme le prolongement naturel du corridor Méditerranée et de son inscription dans les corridors prioritaires du RTE-T.

## **Un portage politique de premier plan**

L'accueil à Marseille, fin 2017, au sein de l'Hôtel de Région, de la réunion du groupe de travail « Régions et nœuds urbains » des corridors Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranée ainsi que la Conférence annuelle de l'association FERRMED, ont été pour la Région SUD-Provence-Alpes-Côte d'Azur, une opportunité de rappeler aux membres de la Commission européenne présents, la situation très critique de saturation et de congestion des principaux

réseaux de cet axe Marseille-Vintimille et d'exposer l'ensemble des projets d'infrastructures nécessaires pour avancer sur le traitement des nœuds urbains. C'était aussi l'opportunité d'affirmer la volonté de la Région de mieux s'insérer dans le réseau européen de transport en portant également des projets qui entrent en résonance à l'échelle de l'arc méditerranéen.

En mars dernier, le Président Renaud Muselier et le Vice-Président délégué à la sécurité, aux transports et à l'intermodalité Philippe Tabarot ont également souhaité se rendre directement à Bruxelles pour des échanges directs et constructifs avec la représentation de la France et la Direction générale des transports (DG Move). Une dernière rencontre du Président Muselier avec la Commissaire européenne aux transports Violeta Bulc a permis de réaffirmer les besoins du territoire sur cet axe stratégique, les ambitions régionales en termes de projets d'infrastructures et de politique en matière de transition énergétique et leur réelle complémentarité avec le grand projet du Lyon-Turin.

Enfin sur ce projet de nouveau corridor européen, la Région SUD-Provence-Alpes-Côte d'Azur a particulièrement développé une démarche partenariale transfrontalière conjointe avec la Région Ligurie, au travers de la rédaction d'une contribution commune des deux Régions et avec l'appui de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). Les deux Régions ont ensuite su efficacement mobiliser leur Etat respectif pour relayer et porter cette demande officielle auprès de la Commission européenne.

## **La stratégie régionale récompensée**

L'intégration de l'axe Marseille-Gênes dans le corridor Méditerranée est une grande victoire collective. Les conséquences pour notre Région sont multiples.

// Une plus grande éligibilité aux financements européens (fonds européens au titre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe) avec la prise en compte de manière prioritaire de tous les projets d'infrastructures ferroviaires et maritimes qui relèvent de ce corridor : la ligne Marseille-Vintimille-Gênes, l'ERTMS2, la future Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, les projets du Port de Toulon, les projets transfrontaliers, les projets de mobilité du nœud urbain niçois, les stations de recharge en carburants alternatifs de type GNV...

// Des financements européens à hauteur de 50 % pour les études et de 30 % pour les travaux, portés à 50 % sur les sections transfrontalières pour l'ensemble des projets d'infrastructures de transport le long de cet axe et les services innovants (sécurité des voyageurs, informations mobilité, système d'exploitation, installation pour de nouveaux carburants...). Cet apport peut être estimé à plusieurs milliards d'euros sur les 10 à 15 prochaines années.

// Le développement de la multi-modalité et donc le désengorgement des routes de notre région avec des conséquences positives pour la santé des habitants (pollution atmosphérique, qualité de l'air).

// Une meilleure accessibilité régionale et la réduction du retard important en matière d'infrastructures de transports collectifs.

// À l'échelle européenne enfin, cette reconnaissance ouvre la voie au développement de l'arc méditerranéen Espagne-France-Italie. L'Europe offre ainsi une vraie communauté de destin à près de 20 millions de ses citoyens.

Par Patricia Harrinck



# LA ROUTE INTELLIGENTE OU ROUTE DU FUTUR : UNE NOTION EN ÉMÉRGENCE

**La notion de route connue de façon courante a évolué vers la notion de route du futur ou de route intelligente. Le ministère et l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) notamment ont accompagné cette évolution à travers des programmes de recherches.**

La route intelligente est un équipement support des véhicules qui se différencie de la route classique du fait que des systèmes électroniques appelés capteurs lui sont intégrés. Ces derniers ont pour vocation de reconnaître le passage des véhicules sur l'infrastructure routière. Cette information collectée doit permettre de réguler le trafic routier et donc de réduire la congestion, ou doit permettre de lancer des alertes aux usagers en cas de confrontation à des accidents.

La route intelligente se voit attribuer de nouvelles fonctions par rapport à la route traditionnelle. Outre sa fonction de support de la circulation des véhicules, elle permet dorénavant d'apporter une réponse locale pour la production d'électricité plus particulièrement.

Parmi ses autres fonctions, la route intelligente qui jalonne les villes et s'insère dans le paysage, et bientôt dans la ville du futur où elle doit faciliter la mise en place de la coordination entre les différents modes et moyens de transport. Les pouvoirs publics préconisent le recours à des nouveaux usages de la route (voirie réservée aux bus ou voirie partagée, nouvelles mobilités ou mobilités émergentes : covoiturage, autopartage, véhicule autonome). Ils analysent comment articuler toutes les nouvelles technicités déployées avec ce concept nouveau de route intelligente.



Les questions de fiabilisation et de sécurisation de la route intelligente sont aussi placées au centre de leurs préoccupations parallèlement au développement de la délégation de conduite et de l'automatisation.

La question du montant du financement de la route intelligente reste posée et est mise en perspective avec les réductions de coûts que la technicité qui caractérise cette route peut induire.

De nombreuses idées ont été abordées dans les débats publics et ont placées cette thématique au centre d'analyses notamment dans le cadre des Assises de la mobilité.

## ZOOM SUR LA ROUTE SOLAIRE

La route solaire génère de l'énergie solaire qui est créé à partir des panneaux photovoltaïques qui sont posés sur la route. Initialement, l'ADEME estimait qu'« un kilomètre de dalles posé permettrait d'assurer l'éclairage public d'une ville de 5 000 habitants ».

Des essais ont été conduits pendant plusieurs années en Vendée, dans les Bouches-du-Rhône et dans les Yvelines (sur des parkings ou des voies de passage).

L'entreprise Colas a lancé un premier test de son revêtement photovoltaïque en conditions réelles d'utilisation en 2017. En effet, un kilomètre de la Route Départementale 5 a été recouvert de cellules photovoltaïques Wattway à Tourouvre sur Orne en Normandie. Il s'agit de la première route solaire au monde mise en service.

# NOTIONS DE « VÉHICULES AUTONOMES » ET DE « VÉHICULES CONNECTÉS »

« La stratégie pour le développement du véhicule autonome, a été présentée le 14 mai 2018 par Madame Anne-Marie Idrac, Haut responsable investie de cette mission ».

## Que recouvrent les notions de « véhicules autonomes » et de « véhicules connectés » ?

**Un véhicule autonome** est un véhicule qui peut se rendre du point de départ à l'arrivée sans assistance humaine, en s'adaptant en permanence aux conditions de circulation. Le véhicule autonome ou à délégation de conduite peut être un véhicule connecté mais à la différence de celui-ci il est conçu de façon à pouvoir prendre des décisions à la place du conducteur (freinage, dépassement, action de se garer à la place du conducteur).

L'Association Internationale des Constructeurs Automobiles a défini différents niveaux d'automatisation des véhicules allant du niveau de « l'automatisation sans assistance » au niveau de « l'automatisation totale ». Certaines catégories de véhicules autonomes ou à délégation de conduite sont déjà sur le marché. La mise sur le marché de la voiture totalement autonome devrait avoir lieu après 2025. D'un point de vue réglementaire, la gestion de la période transitoire est assurée par le ministère. Des réglementations spécifiques commencent à entrer en vigueur.

**Un véhicule connecté** est un véhicule qui intègre des systèmes de connectivité sans fil, qui utilise des technologies d'électronique embarquée (capteurs, caméras, radars). Ces technologies lui permettent de collecter des informations de l'extérieur, d'exploiter ces informations ou de les distribuer.

Des véhicules connectés sont en cours de commercialisation sur le marché tels que ceux concernés par le projet SCOP. Le groupe PSA et Renault ont lancé les ventes. Sont concernés par le projet les véhicules C4 et DS4.

Le premier véhicule commercialisé l'a été le 31 janvier 2018.

**SCOP est un projet de déploiement pilote de systèmes de transport intelligents coopératifs, c'est-à-dire basés sur l'échange d'informations entre véhicules connectés et entre le véhicule et la route. Les véhicules sont équipés de capteurs qui détectent des événements (route glissante, choc, freinage brusque...) et d'unités embarquées qui transmettent l'information aux véhicules en amont (V2V) ainsi qu'au gestionnaire (V2I) via des unités bord de route. Le gestionnaire peut aussi transmettre des informations (chantiers...) aux unités embarquées dans les véhicules (I2V). SCOP vise à déployer 3 000 véhicules sur 2 000 kilomètres de routes répartis en cinq sites : Ile-de-France, Isère, rocade de Bordeaux ; Bretagne ; corridor EST.**

Le véhicule connecté n'est pas nécessairement un véhicule autonome. Les évolutions restent à suivre en la matière.

Des difficultés techniques ont été rencontrées à l'occasion de la mise en application de ce projet telles que celle de la fragilité des dalles, la mauvaise étanchéité des joints et le bruit généré qui est trop important.

Actuellement, on s'oriente vers un nouveau concept qui permet de créer de l'énergie thermique : celui de route à énergie positive : une énergie décarbonée est produite qui peut être diffusée aux bâtiments et permettra de répondre aux enjeux énergétiques et environnementaux futurs.

De nouveaux projets émergent (dans les Hauts de Seine : à Boulogne-Billancourt et à Issy-Les-Moulineaux notamment).

### TRANSPORTS DE VOYAGEURS



« Communication par les DREAL du résultat des premières études d'opportunité sur le projet de modernisation de la Liaison routière Grenoble-Gap-Sisteron »

• <http://www.paca.cci.fr/docs/veille-eco-du-5-au-18-avril-2018.pdf>

« Lancement d'études par la métropole Nice Côte d'Azur : étude de la faisabilité d'une extension de la ligne 2 en rive droite du Var, vers Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer »

• <https://www.tpbn-presse.com/nice-le-tramway-va-sortir-de-la-ville-centre-2269.html>

### TRANSPORT DE MARCHANDISES



« L'Union des industries chimiques, Voies navigables de France, la Compagnie nationale du Rhône et le Grand port maritime de Marseille lancent une étude sur le transport fluvial de produits chimiques »

• <http://www.actu-transport-logistique.fr/fluvial/une-etude-sur-les-enjeux-du-transport-fluvial-de-produits-chimique-demarre-500638.Php>

« L'État a décidé, en collaboration avec le Grand Port Maritime de Marseille et les collectivités locales, de mettre en place une déviation du trafic poids lourds circulant sur la RN 568 vers les voies portuaires existantes qui traversent la ZIP (RP545 et 544 entre les carrefours « Saint-Gervais » et « La Feuillane ») »

• [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/flyer\\_voies\\_portuaires\\_a5\\_05\\_11.pdf](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/flyer_voies_portuaires_a5_05_11.pdf)

• <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/la-deviation-des-pl-de-la-rn568-vers-les-routes-a10739.html>

### SÉCURITÉ ROUTIÈRE



« Chiffres sécurité routière »

• <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/les-chiffres-mensuels-de-la-securite-routiere-de-a323.Html>

• [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/chiffres\\_provisoires\\_de\\_janvier\\_2018.pdf](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/chiffres_provisoires_de_janvier_2018.pdf)

### MOBILITÉS ACTIVES



« Présentation des résultats de l'étude sur la fréquentation et les retombées économiques de la Méditerranée à vélo »

• <https://www.departements-regions-cyclables.org/actualite/2018/04/12/etudes-via-rhona-mediterranee-a-velo/>

### INNOVATIONS



« 7<sup>e</sup> édition du salon dédié à la ville intelligente à Nice »

• [https://tribuca.net/numerique\\_32447189-la-region-paca-invite-70-startups-au-salon-innovative-city](https://tribuca.net/numerique_32447189-la-region-paca-invite-70-startups-au-salon-innovative-city)

### QUALITÉ DE L'AIR / CLIMAT



« Mesures de particules ultrafines en temps réel »

• <https://www.airpaca.org/monair/commune/06088>

• <https://www.airpaca.org/actualite/connaître-en-temps-reel-les-mesures-de-particules-ultrafines-une-premiere-au-service-des>





Région



Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03 Tél : 04.88.22.64.63 / 06.01.04.66.51  
Site : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

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

Conception graphique : L'Esperluette - [www.lesperluette-communication.fr](http://www.lesperluette-communication.fr)

Crédits photos : Fotolia