

# Le journal des transports

Mars 2010



sommaire...

## RÉGLEMENTATION

### Sécurité routière

>Le Permis auto se modernise (p2)

### Marchandises

>Gestion des équipements portuaires  
et aéroportuaires (p3)

### Formation

>La réforme de la Formation  
Professionnelle, panorama (p4)

### Environnement

>Comment réduire sa taxe carbone  
et gagner en rentabilité (p5)

## ACTUALITÉS

### Environnement

>Élaboration du Plan de Déplacement  
d'Administration (PDA)  
de la DREAL PACA (p6-8)

### Voyageurs

>Les Comités de lignes, un dialogue  
permanent (p9)

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

### Marchandises

>La Logistique urbaine : un défi à  
relever pour la région PACA (p10-14)

### Bilan

>Transports : 2009, l'année  
de moindre fret (p15-18)

## ENTRETIENS

>Le Syndicat mixte des Transports  
des Bouches-du Rhône (p19-20)

Le Président de l'ORT et le comité de rédaction ont le plaisir de vous adresser le dernier numéro du Journal des Transports dans sa nouvelle version.

La conception générale en a été modifiée pour davantage de clarté. Ainsi y prennent place notamment le thème de l'Environnement qui tiendra compte des orientations du Grenelle de l'Environnement et un entretien trimestriel avec une personnalité du monde des transports de la Région.



## Réglementation



### Sécurité routière

Par Valérie CHABRIER,  
Chargée de mission Sécurité et Éducation  
Routières DREAL PACA/STI/UAPTD

## Le permis auto se modernise

Un an après les décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 13 janvier 2009 lançant la réforme du permis de conduire : un permis moins long, moins cher et plus sûr, il est décidé de moderniser le dispositif de la conduite accompagnée.



Créée en juin 1984, généralisée à l'ensemble du territoire de 1987 à 1988, la conduite accompagnée n'est aujourd'hui suivie que par 30 % des jeunes alors que cette formation réduit de manière importante l'accidentalité chez les conducteurs novices et enregistre un meilleur taux de réussite à l'examen.

Aussi, trois nouvelles dispositions ont été annoncées le 7 janvier 2010 :

### > Un assouplissement de l'apprentissage de la conduite accompagnée (ACA)

Désormais, il n'est plus obligatoire pour l'accompagnateur d'avoir 28 ans mais il doit justifier de 5 ans de permis B sans avoir commis d'infractions graves.

Avant le début de l'apprentissage, l'élève et son accompagnateur passeront deux heures de leçon avec le formateur de l'école de conduite lors d'un premier rendez-vous pédagogique préalable.

Il est mis fin à la durée maximale de 3 ans qui encadrait la conduite accompagnée. La fin de cette durée limite va permettre, par exemple, aux candidats de perfectionner leur conduite avec des proches en cas d'échec à l'examen.

### > « La conduite supervisée », une nouvelle offre pour les plus de 18 ans

Le candidat de 18 ans et plus, inscrit dans une école de conduite, aura la possibilité de compléter sa formation initiale par une conduite accompagnée lui permettant d'acquérir davantage d'expérience afin de passer ensuite l'épreuve pratique dans des conditions sereines. C'est la « conduite supervisée », plus souple que l'apprentissage anticipé de la conduite.

Comme pour la conduite accompagnée à partir de 16 ans, le candidat de 18 ans et plus doit au préalable avoir réussi l'épreuve du code et suivi au moins 20 heures de conduite en école de conduite. C'est l'enseignant qui autorise la personne à opter pour cette possibilité en fonction du degré de maîtrise du véhicule, des compétences et des comportements qu'il a observés chez le candidat.

Cette formule s'adresse donc aux candidats de 18 ans et plus, qui souhaitent acquérir une expérience de conduite avant le passage de l'examen du permis de conduire ou après un échec à l'épreuve pratique.



Cette formation se déroule avec un accompagnateur à bord d'un véhicule pendant au moins 3 mois et sur 1 000 kilomètres au minimum (contre 1 an et 3 000 kilomètres pour l'apprentissage anticipé de la conduite).

Deux rendez-vous sont prévus : un rendez-vous préalable avant de débuter la conduite avec l'accompagnateur, un rendez-vous pédagogique en cours d'apprentissage.

Contrairement à l'ACA, cette formule ne permet pas de réduire la durée de la période probatoire. Les nouveaux titulaires du permis de conduire disposent de 6 points sur leur permis et doivent attendre trois ans sans infraction avant d'en obtenir 12.

### > « La conduite encadrée » pour les élèves des filières professionnelles des métiers de la route

La conduite encadrée s'adresse aux jeunes préparant, dans les établissements de l'Éducation Nationale, les diplômes professionnels menant aux métiers de la route (BEP, CAP de conducteur routier).

Cette nouvelle formule, accessible à partir de 16 ans, s'effectue pendant la formation scolaire qui dure en moyenne deux ans. Dans cette filière professionnelle, un élève passe les épreuves de code et de conduite B avant sa majorité, dans le cadre de sa formation professionnelle. L'élève obtient son permis de conduire par équivalence de son diplôme. Toutefois, durant cette formation professionnelle, il ne pouvait pratiquer la conduite accompagnée.

Désormais, dès la réussite aux épreuves du code et de conduite, il peut, après accord du chef d'établissement, conduire avec l'accompagnateur de son choix jusqu'à la délivrance de son permis.

Cette formule permet donc aux élèves ayant réussi aux épreuves du permis de conduire, de maintenir et d'améliorer leur niveau de compétence et d'expérience, jusqu'à l'obtention du titre du permis de conduire à 18 ans.

© Fotolia - Image natural

© Fotolia





## Marchandises

Par Christophe GLORIAN,  
CRCI PACAC

# Gestion des équipements portuaires et aéroportuaires



Novembre 2009, l'Assemblée générale de la CRCI PACA-Corse a adopté son Schéma Régional Sectoriel Gestion des Équipements Portuaires et Aéroportuaires

### > Le rappel des textes réglementaires

Le schéma sectoriel « Gestion des équipements portuaires et aéroportuaires » des Chambres de Commerce et d'Industrie de Provence-Alpes-Côte d'Azur – Corse, a été réalisé conformément à l'article 7 du décret n° 2006-309 du 16 mars 2006 relatif aux schémas directeurs et sectoriels des CCI.

Le schéma présente l'offre actuelle des ports maritimes et fluviaux et celle des aéroports en détaillant les principales caractéristiques de ces équipements.

Il définit le contexte, les enjeux et des orientations de coopération à l'échelle régionale et interrégionale.

### > Les enjeux pour le territoire régional du développement des ports et aéroports

- Le développement des équipements portuaires et aéroportuaires est une nécessité pour la compétitivité de l'économie régionale et la poursuite du désenclavement de la région.
- Au regard de ces enjeux économiques, sociaux et territoriaux, les CCI de PACA-Corse estiment indispensable qu'une politique ambitieuse soit soutenue pour favoriser le développement des ports et des aéroports (héliports) de la région.
- Travailler ensemble, réseau des gestionnaires CCI, à l'innovation et à la rationalisation du système aéroportuaire et portuaire.

Parmi les objectifs de ce schéma, il y a celui de proposer aux acteurs territoriaux une démarche collaborative régionale inter-équipements pour renforcer la compétitivité économique régionale.



© Fotolia - Herbert Rubens

### Orientations de coopérations proposées

Les propositions d'actions s'organisent autour de grands axes.

#### Pour les ports :

- la prise en compte des ports de la façade méditerranéenne française dans les politiques de transport française et européenne,
- l'optimisation de l'exploitation portuaire, par l'échange, le partage, la coopération...
- l'effet de synergie pour des opérations marketing privilégiant la destination Sud-Est.

#### Pour les aéroports :

- coproduire des positionnements sur les enjeux et les intérêts des aéroports pour l'économie régionale,
- contribuer à renforcer la prise de conscience et le rôle des aéroports dans l'aménagement du territoire,
- dans le cadre d'un espace de ressources régional, partager des informations à valeur ajoutée sur le transport aérien (études de marché, innovations...),
- renforcer le marketing régional avec la définition de nouveaux produits à valeur ajoutée d'une communication de promotion cohérente régionale .



<http://www.pacac.cci.fr/region/index1c.cfm>



## Formation

# La réforme de la formation professionnelle : panorama

Par Guy LOGOZ,  
AFT/IFTIM

La réforme de la formation professionnelle trouve ses sources dans deux textes importants :

- > l'ANI (accord national interprofessionnel) du 7 janvier 2009 qui la préfigure ;
- > la « loi du 24 novembre 2009 relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie » qui la finalise, sous réserve de la publication des nombreux textes réglementaires qui en préciseront les contours.

Sans vouloir apporter de profonds changements dans le système de la formation professionnelle et de ses financements, l'ANI vise à permettre une continuité de la formation des personnes à travers les différents dispositifs – plan de formation, CIF (congé individuel de formation), DIF (droit individuel à la formation)... – et ce, malgré les changements de statut de ces personnes, pouvant passer du statut de salarié à celui de demandeur d'emploi et vice-versa. Dans cet esprit, l'ANI vise ainsi à éviter, pour des publics ciblés, la rupture de leur parcours professionnel, et à faciliter, si cette rupture devait se produire, leur accès à la formation professionnelle.

Tout en s'inscrivant dans le droit fil des ANI des 20 septembre et 5 décembre 2003 sur la formation, du 11 janvier 2008 sur la modernisation du marché du travail et du 14 novembre 2008 sur la GPEC (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences), l'ANI du 7 janvier 2009 se fonde sur 4 axes fixés par une lettre d'orientation gouvernementale du 25 juillet 2008 :

- renforcer le lien entre la formation et l'emploi,
- construire un système plus juste,
- accroître l'efficacité du système,
- rendre l'individu acteur de son parcours professionnel.

Pour ce faire, l'ANI, d'une part aménage les dispositifs de formation des salariés et crée la POE (préparation opérationnelle à l'emploi) à l'attention des demandeurs d'emploi, d'autre part, affirme son choix d'une gouvernance paritaire de la formation professionnelle et en appelle aux cofinancements des nombreux partenaires. La gouvernance paritaire nécessite la mise en place d'un système d'auto-évaluation des politiques paritaires de la formation



© Photo AFT

professionnelle, des niveaux de formation et de la satisfaction des bénéficiaires. L'ANI crée ainsi un CNEFP (conseil national d'évaluation de la formation professionnelle) composé paritairement de partenaires sociaux et de 4 personnalités qualifiées désignées par les signataires de l'ANI.

La sécurisation des parcours professionnels souhaitée par l'ANI est confirmée par la loi du 24 novembre 2009 relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie.

Des dispositifs d'accès à l'emploi tels que l'alternance ou la POE (il s'agit d'une période de formation précédant la conclusion d'un contrat de travail) sont réaménagés ou créés.

Des dispositifs de maintien dans l'emploi et de progression dans l'emploi sont adaptés :

- simplification du plan de formation
- confirmation de la faisabilité du CIF hors du temps de travail
- extension du champ de prise en charge des OPCA...

Des dispositifs facilitant les transitions professionnelles tels que la portabilité du DIF ou le contrat de transition professionnelle sont renforcés ou prolongés.

Il est créé un FPSPP (fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels) qui, outre les missions de péréquation du FUP (fonds unique de péréquation) qu'il remplace, contribue au financement de la qualification ou requalification des salariés et demandeurs d'emploi. Ce fonds créé et géré par les partenaires sociaux est sous le contrôle de l'État.

Pour 2010, le FPSPP est abondé par 13 % des contributions de toutes les entreprises au titre du plan de formation, du CIF et de la professionnalisation.

La loi prévoit d'autre part un renforcement du rôle des OPCA, tels que le conseil de proximité auprès des très petites, petites et moyennes entreprises et des entreprises du milieu rural et agricole ou la participation à la définition du plan de formation.

La loi prévoit enfin que le PRDF (plan régional de développement des formations) défini au sein de la Région devienne le CPRDF (contrat de plan régional de développement des formations). Il s'agit de contractualiser le plan régional en question avec l'État qui met en place un dispositif d'évaluation.

Pour renforcer l'ensemble du dispositif, la loi prévoit un droit à l'information et à l'orientation pour tous et fixe un objectif pour chaque personne : « Progresser d'au moins un niveau de qualification au cours de sa vie professionnelle ».





Environnement

Par Jacques MACE,  
Directeur du centre  
PROMOTRANS PACA



## Le sommet de Copenhague... Comment réduire sa taxe carbone et gagner en rentabilité ?

Le bilan du sommet de Copenhague ? D'aucuns diront que ce sommet a permis d'avancer dans la prise de conscience de la pollution actuelle et des conséquences de l'effet de serre. D'autres diront que ce sommet n'a pas permis d'aboutir, excepté pour la France, qui a décidé de mettre en œuvre une taxation carbone. Une réussite franco-française ? Dans le cadre d'une libération européenne des transports ? Est ce raisonnable ?

Cette nouvelle taxe sera-t-elle en partie ou totalement remboursée par l'État aux entreprises de transport, sous la forme d'une réduction de la taxe professionnelle ?

Premier poste de coût dans une entreprise de transport : le carburant, élément qui sera de plus en plus taxé, parce qu'il est plus facile d'appliquer une nouvelle taxe à la source de la pollution lorsque le produit est déjà taxé et qu'il bénéficie d'un « suivi comptable et fiscal » dès sa sortie de la raffinerie.

Incombe à chaque entreprise de transport le soin répercuter ce surcoût sur la facture transport du client final, chose malaisée en période de développement car un concurrent en mal de développement fera l'impasse de la répercussion afin de conserver ou d'acquérir le client dans une logique de gestion à court terme (cette problématique de non-répercussion des prix a déjà été subie lors de l'évolution de la réglementation sur les PTAC des véhicules). C'est encore plus difficile dans la période actuelle, où la raréfaction du fret pour les entreprises de transport fait hésiter encore plus et où le client « presse » encore un peu plus son transporteur pour le maintien voire la baisse de son coût de transport.

Le premier poste de coût dans une entreprise de transport : le carburant. La taxation se faisant par la consommation des véhicules, il est donc nécessaire pour l'entreprise d'en limiter les effets. Si la majorité des responsables d'entreprises de transport suivent globalement leur consommation, on peut noter que la consommation individuelle des conducteurs n'est pas suivie avec le même degré d'importance que les autres lignes d'un tableau de bord classique d'une exploitation de transport. Il y a pourtant une

source importante d'économies à réaliser, économies directement quantifiables et répercutées sur un compte exploitation.

**Moindre consommation = moindre coût et moins de taxe carbone**

PROMOTRANS, dont la vocation est d'accompagner les entreprises de transport dans leur développement, propose un module de formation **Eco Conduite**. Cette formation vise à :

- sensibiliser le conducteur sur l'éco-citoyenneté, la relation avec autrui,
- sensibiliser le conducteur sur l'utilisation rationnelle des capacités de son véhicule,
- sensibiliser le conducteur à la mise en œuvre d'une conduite différente, par démonstration au conducteur des gains réalisés, par comparaison de ses résultats obtenus dans les différents exercices réalisés avec son véhicule habituel, en y intégrant les données suivantes : temps écoulé, vitesse, environnement, conditions météorologiques, chargement.

Les conducteurs ayant suivi cette formation reconnaissent bien volontiers avoir appris certaines règles et corrigé certains défauts, ou pour les plus



© Photo ORT PACA

réticents d'entre eux, avoir au moins pris conscience des possibilités de réduction de consommation, à leur portée, sans dépassement de temps ; encore faut-il prendre conscience de ses défauts :

- un pied négligemment laissé posé ou effleurant la pédale d'embrayage ?
- un ralentisseur laissé négligemment en action sur un palier ?
- un manque d'anticipation de la conduite ?

Autant de carburant surconsommé, autant de taxe carbone payée.

L'action de PROMOTRANS ne s'arrête pas à ce stade de la formation, afin d'éviter la hausse insidieuse et constante, nous suivons les conducteurs formés. Ainsi il est plus aisé et productif de re-sensibiliser le conducteur gaspilleur dans une courte séance de rappel des règles de conduite, que d'attendre la surconsommation atteinte pour intervenir à nouveau.

Les statistiques mathématiques s'appliquant également au transport, il est judicieux pour un responsable d'entreprise d'observer la règle des « 20/80 » et de faire suivre ce module de formation ECOCONDUITE aux conducteurs ayant les consommations les plus importantes.

Enfin, ce module de formation peut être pris en charge par votre OPCA dans le cadre d'un DIF.

**N'hésitez pas à nous questionner pour évaluer vos besoins.**

**Groupe Promotrans**  
**Jacques Macé**  
**208 avenue Clément-Ader**  
**13340 Rognac**  
**Tél. 04 42 46 42 46**

## Actualités



### Environnement Élaboration du PDA DREAL Saint-Charles

Par Michel SCHMITT,  
Chargé de conduire l'élaboration et la mise  
en œuvre du PDA de la DREAL PACA

Le Plan de déplacements d'administration (PDA) est un outil indispensable pour connaître, améliorer et évaluer les actions à mettre en œuvre en matière de transports et de déplacements des agents.



© Photo DREAL PACA

C'est une démarche globale d'analyse et d'optimisation des déplacements générés par une administration ; idéalement, elle doit non seulement prendre en compte les éléments concernant les agents, mais aussi intégrer ceux concernant les fournisseurs et les visiteurs, et concerner tous les sites...

La démarche a pour objectif principal d'informer et d'initier les changements des comportements dans la pratique des déplacements ; c'est une démarche de longue haleine qui doit patiemment mettre en place des actions concernant la mobilité, trouver des solutions adaptées et innovantes et surtout convaincre : les changements en cours dans nos sociétés modernes peuvent y aider, qu'on parle ici pêle-mêle de la raréfaction des ressources et du renchérissement de leur coût, du réchauffement climatique et de la pollution, de la congestion croissante des déplacements et des impacts économiques induits, de l'allongement de la durée des trajets, des effets sur la

santé, sur le stress au travail et au domicile et sur la qualité de vie en général. Sans parler des accidents !

Sait-on en effet qu'un accident sur deux a lieu sur le trajet domicile/travail ?  
Et que plus de 60 % des accidents mortels au travail ont pour origine des accidents de la circulation ?



Le Plan de déplacements a été rendu obligatoire en 2006 par le préfet de région PACA pour les structures de plus de 250 salariés dans les départements des Bouches-du-Rhône et de Vaucluse. Sa mise en place permet en particulier à l'administration de rembourser aux agents 50 % des abonnements annuels (mensuels dans certains cas) de transports en commun.

Le PDA se construit autour d'un pré-diagnostic, véritable état des lieux concernant l'administration et les agents, leurs pratiques et leurs modes

de déplacements, et d'autre part les offres et possibilités de déplacements alternatives à la voiture. Un diagnostic permet, au vu de tous ces éléments, de déterminer des préconisations, qui sont reprises au travers d'un plan d'actions. Ces actions sont ensuite mises en œuvre, suivies et évaluées ; elles peuvent être modifiées et adaptées le cas échéant ; le plan doit être révisé périodiquement et augmenté de nouvelles actions qui suivent les évolutions en cours dans la société, les pratiques au travail et les modifications ou nouveautés apportées par les autorités compétentes en matière de transports.

#### > L'expérience du PDIE du site du Tholonet

Un Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), réunissant la Société du Canal de Provence, le CEMAGREF, la mairie du Tholonet et la DREAL, fonctionne déjà sur le site du Tholonet, près d'Aix-en-Provence, depuis 2007.



© Fototilia - Arkna

Bien qu'inscrit dans un contexte assez différent, le site du Tholonet étant situé pour ainsi dire « à la campagne » et relativement peu desservi par les transports en commun, ce Plan de déplacements a permis de connaître les principaux enjeux, les changements à opérer et les difficultés qu'on rencontre inévitablement dans ce type de projet ; il a également permis d'établir des relations avec des partenaires, de leur transmettre nos attentes et de tester certaines solutions qui peuvent être reprises ailleurs si elles sont adaptées.





> **Le PDA à Marseille  
Saint-Charles : des atouts  
et des difficultés**

200 000 voitures entrent chaque jour dans Marseille !

Face à la liberté réelle ou supposée donnée par la voiture, et surtout face au poids des habitudes et des pratiques culturelles, il faut, pour inciter au changement et éviter à chacun la fatalité des embouteillages quotidiens, offrir des solutions de complément ou de remplacement qui puissent convaincre. Cela prend en compte l'offre des transports en commun, leur fréquence et leur fiabilité, face à la dispersion des résidences familiales des agents et à leur éloignement. Cela prend également en considération les aspects de confort et de souplesse d'utilisation (je pense ici à la création d'une future carte « orange » qui simplifierait le passage d'un réseau de transport à un autre), d'information disponible, facilement accessible et fiable concernant les horaires et les incidents de trafic.

Le changement peut s'opérer, si chacun considère le coût de ses déplacements et l'impact sur le budget familial, surtout au moment où les difficultés pour garer les véhicules personnels vont croître, synonymes de pertes de temps, d'énervernement et de dépenses supplémentaires.

Les alternatives existantes doivent être testées et si possible adaptées : venir au travail à Saint-Charles, en laissant par exemple sa voiture dans l'un des parkings relais à la périphérie de la ville et en prenant le métro semble une solution idéale ; mais les horaires sont-ils adaptés, les parkings sont-ils correctement gardiennés et suffisamment dimensionnés ? Ce qui semble brillant sur le papier peut en réalité

n'être qu'une solution en demi-teinte et n'offrir qu'une faible lueur d'espoir aux agents qui, chaque matin, souhaiteraient user de cette solution.

Idem pour le cycliste : peut-il laisser son vélo en lieu sûr et prendre une douche si besoin avant de se mettre au travail ?



© Fotolia - Bruno Bernier

Et pour celles et ceux qui convoitent : peuvent-ils s'engager avec leurs partenaires sur des horaires connus, sans craindre que la réunion qui devait pourtant se terminer à 17h00 (croix de bois, croix de fer) ne s'effiloche bien au delà, par la grâce toute latine des langues bien pendues, des apartés et j'en passe ; bref de toutes ces choses qui donnent parfois l'illusion de travailler plus sans offrir le plus souvent un gain réel de productivité.

La mise en place d'un PDA ne consiste donc pas seulement à établir la cartographie des réseaux et moyens de transports, pour espérer la mettre dans le rapport le plus favorable possible avec celle représentant l'implantation des résidences familiales des agents ; il faut aussi proposer des changements et aider à modifier des règles, des habitudes, des comportements parfois bien établis et considérés comme naturels ; il faut encore rencontrer les autres acteurs, autorités, structures et associations compétentes en matière de transports ; être à l'écoute des développements en cours, porter les difficultés rencontrées et les idées qui pourraient devenir, l'audace aidant, des solutions.

Il faut inciter à d'autres modes de déplacements, tels que les modes « doux » pour les petits trajets (vélo, marche à pied...) puisqu'un déplacement sur 3 effectué en voiture en France ne dépasse pas 1 km ; ou encore le covoiturage, l'autopartage, à condition d'en connaître les avantages et les contraintes, et de favoriser la constitution de communautés de confiance et de partage hors d'un petit nombril qui est et restera toujours trop étroit.

Il faut aussi changer nos façons de travailler ; ne pas se déplacer quand cela est inutile ou n'est pas réellement indispensable, et utiliser les technologies de la communication à distance :



© Photo DREAL PACA

## Élaboration du PDA DREAL Saint-Charles (suite)

téléconférence, visioconférence, chat en ligne (conversation à deux et plus depuis son ordinateur); travailler autrement, c'est à dire grouper les réunions quand elles nécessitent un déplacement et développer le covoiturage professionnel, mettre en place des bureaux de passage, des plages horaires de réunion connues et respectées, des modes de management qui fassent progressivement une place au télétravail adapté aux missions et librement consenti et accepté de part et d'autre; il faut imaginer et offrir tous les outils en matière d'information et de réservation des ressources, et ceux encore qui permettent l'accès à distance à nos données professionnelles, qui doivent accompagner et faciliter ces changements.

On le comprend, élaborer un PDA efficace auquel chacun peut adhérer est complexe, car les enjeux sont à la fois sociaux, économiques, environnementaux (tiens, on dirait du développement durable !), mais aussi managériaux. Sa réussite se mesure sur la durée et un dynamisme qui ne peut se concevoir sans un accompagnement et un appui de toute la structure. C'est pourtant un élément essentiel d'une politique écoresponsable et écoexemplaire.



© Photo ORT PACA

C'est pourquoi la DREAL a décidé d'élaborer un **Plan de déplacements, en particulier pour le site de Saint-Charles**. Sont concernés les trajets professionnels et domicile-travail. Une enquête sur ces thèmes sera lancée auprès des agents au cours du printemps. Des réponses nombreuses vont permettre de recueillir les informations et les vœux de chacun.

Un groupe projet se met en place, et un groupe des utilisateurs permettra à tous de s'exprimer et de faire remonter les questions, les soucis, les idées et les propositions (seront notamment abordées les questions des transports en commun, des parkings, des véhicules de service, du covoiturage, voire de l'autopartage, des déplacements en mode doux, et de la diminution de ces déplacements grâce aux outils que sont la visioconférence, la téléconférence, le chat en ligne et le télétravail...). Les thèmes de la sécurité et de l'écoresponsabilité seront des fils conducteurs.

Pour diffuser l'information destinée aux agents et assurer la communication concernant l'avancement du projet, des espaces ont été mis en place sur l'intranet DREAL; le premier est



© Fotolia - Galam

consacré à la construction du PDA, dans la rubrique « **Pilotage / Démarches** »; le second est dédié à l'information, aux renseignements pratiques et à l'animation concernant les déplacements, dans la rubrique « **Outils logistiques** ».

Enfin, et ce n'est pas la moindre des choses, bien au contraire, le PDA de la DREAL sera coordonné avec le PDA de la DIRMED, mis en place fin 2009, et celui de la DDTM, dont le projet a été

initié début mars 2010. Pour bien tenir compte de cette volonté, un comité inter-directions veillera notamment à proposer des actions communes, en particulier sur les sites de Saint-Charles. Le planning du projet court sur l'année 2010, avec l'ambition cependant de présenter le plan d'actions (ou son état d'avancement) lors de la Semaine de la mobilité en septembre 2010.



Par Thierry COQUIL,  
 Directeur des transports  
 et des Grands Équipements  
 du Conseil Régional  
 Provence-Alpes-Côte d'Azur

## Voyageurs

# Comités de ligne, un dialogue permanent



Devenue autorité organisatrice de plein exercice, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a souhaité s'appuyer sur une concertation de proximité afin de définir au mieux l'offre de transports et proposer ainsi un réseau de transports collectifs cohérent. Cette volonté s'est traduite, dès 1999, par la création de 12 comités de ligne correspondant à 12 sections ferroviaires identifiées.

Face au développement de l'offre ferroviaire et à l'ouverture de lignes nouvelles, leur nombre a été porté à 15 dont le comité des Chemins de Fer de Provence.



© Photo ORT PACA

Composées d'élus régionaux, départementaux et municipaux, ces réunions publiques qui se tiennent au moins une fois par an, sont aussi ouvertes aux représentants du monde associatif, aux associations de parents d'élèves, aux cheminots, aux organisations syndicales, aux transporteurs et aux usagers. Car c'est bien vers eux et pour eux que le service public doit être organisé. Les participants doivent pouvoir trouver dans le comité un lieu d'échanges où chacun puisse s'exprimer à représentation égale.

Les comités de ligne développent ainsi l'information, la participation et la concertation entre les acteurs. Ils visent à améliorer la qualité du service TER en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, afin d'adapter son offre au plus près des attentes des usagers.

A chaque réunion, l'actualité de la ligne concernée est détaillée : résultats d'exploitation en termes de régularité et d'offre réalisée, travaux d'infrastructures, matériels affectés, piste d'améliorations.

A ce jour, plus de 160 réunions ont eu lieu mobilisant plus de 7 000 participants.



Ce dispositif de proximité a été complété en 2009 par la mise en place de l'observatoire de la qualité de service des réseaux de transports régionaux. Ce dispositif de proximité a été complété en 2009, par la mise en place de l'observatoire de la qualité de service des réseaux de Transports régionaux. Cette démarche s'inscrit dans une volonté d'améliorer la qualité du service public de transport de voyageurs par la mise en place d'indicateurs pertinents propres à chaque réseau de transport.

# Analyses et perspectives

## Marchandises



### La logistique urbaine<sup>1</sup> : un défi à relever pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Par Isabelle BARDIN,  
Déléguée générale de CLUSTER PACA Logistique

Dans un contexte global d'intensification et d'accélération des échanges de marchandises et d'informations, la logistique des grands flux a bénéficié tout au long de ces dernières décennies d'un mouvement continu d'innovations technologiques et organisationnelles visant à toujours plus d'efficacité en dépit du fractionnement croissant des mouvements (tailles des lots en diminution, fréquences plus élevées).

A l'échelle urbaine, en revanche, même si la livraison du dernier kilomètre apparaît porteuse d'enjeux économiques (20 % du coût de la chaîne), environnementaux et sociaux majeurs, force est de constater que la gestion des flux de marchandises en agglomération n'a pas encore trouvé son modèle d'organisation, même si, depuis le début des années 90, la France a connu des avancées significatives dans ce domaine grâce au programme national « **Marchandises en Ville** »<sup>2</sup>.

Dans ce cadre peut se poser la question de la pertinence d'une intensification des réflexions et actions menées en matière d'approvisionnement urbain, surtout si l'on pense que les dysfonctionnements constatés actuellement pourraient être appelés à se résorber progressivement ou, du moins, à ne plus s'aggraver du fait des évolutions démographiques et sociétales anticipées. N'y aurait-il pas d'autres sujets logistiques plus « brûlants » à traiter ?

Nous examinerons tout d'abord dans cet article le contexte général démographique puis sociétal dans lequel va s'insérer la problématique de la logistique urbaine avant de montrer toute l'acuité de ce sujet pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui combine croissance démographique, forte urbanisation et d'importants enjeux environnementaux.

#### > L'impact prévisible des données démographiques sur le phénomène de métropolisation

Un préalable à une réflexion sur la logistique urbaine consiste à évaluer la probabilité d'un arrêt du phénomène de métropolisation<sup>3</sup> ; c'est-à-dire une moindre attractivité de l'espace urbain en termes démographique, économique et culturel qui serait de nature à



© Photo ORT PACA

modérer les flux nécessaires à sa subsistance. Le phénomène de métropolisation passant, comme l'ont montré Godard, Quercy, Thomman (2006), par la mobilité des personnes, un premier marqueur du dynamisme prévisible des territoires peut donc être trouvé dans l'évolution et la structure de la population.

Deux facteurs apparaissent susceptibles d'influer à moyen terme sur la situation urbaine française : une stabilisation de la population active et un net vieillissement démographique inscrit « *avec certitude dans la structure actuelle de la population* » (Toulemon, 2007).

La stabilité du nombre des actifs n'incite guère à envisager de modifications substantielles, ni en termes de répartition des activités économiques entre espaces, ni en matière de mobilité<sup>4</sup>, même si des facteurs exogènes (forte hausse des coûts de transport) pourraient conduire les actifs à réduire leur mobilité (par le développement du télétravail par exemple). Par ailleurs, depuis 1990 les taux de croissance de la population des villes-centres<sup>5</sup>, des banlieues et des couronnes périurbaines tendent à se rapprocher (Baccaini & Sémécurbe, 2009). Aussi, il n'y a pas lieu d'anticiper une déconcentration de l'emploi dans les pôles





urbains. En revanche, le poids croissant des plus de 60 ans constitue une question de première importance pour l'économie et donc pour le devenir des cités et de leur logistique. En effet, les variables-clés de l'évolution des systèmes logistiques de la distribution sont avant tout d'ordre démographique, puis économique (Bardin, 2009) or, selon les projections « centrales » démographiques de l'INSEE à l'horizon 2050, l'effectif des moins de 60 ans restera constant tandis que la population plus âgée passera de 12,6 à 22,3 millions d'individus (jusqu'à atteindre 32 % du total).

Pour évaluer l'impact du vieillissement de la population sur les besoins en logistique urbaine, deux données sont à prendre en considération : tout d'abord la localisation des personnes âgées (villes-centres, banlieues, espace périurbain ou espace rural) et leur mobilité (degré et souhaits), puis leur niveau et mode de consommation (revenu disponible et comportement d'achats).

Concernant la localisation, si la majorité des retraités vieillissent là où ils ont passé leur vie, notamment dans les zones périurbaines (Mousli, 2007/1, p. 72), la dispersion de l'habitat s'avère poser problème lorsque l'âge ou l'état de santé réduit la mobilité. On assiste alors à un recentrage sur les villes (mobilité dite « de quatrième âge »), éventuellement de taille moyenne, généralement en appartement, afin d'améliorer l'accessibilité aux commerces, aux soins et à l'aide à domicile<sup>6</sup>.

Concernant le niveau de consommation des personnes âgées, le discours traditionnel sur la moindre appétence des seniors pour les dépenses de consommation est jugé obsolète. Comme, par ailleurs, le revenu des retraités va continuer à augmenter en valeur absolue jusqu'en 2020-2025 et, qu'à côté de leurs salaires et pensions,

les baby-boomers disposent d'un patrimoine très supérieur à la moyenne nationale, il n'y a pas lieu d'anticiper une dégradation du pouvoir d'achat des retraités qui pèserait sur la consommation (INSEE, 2007/1, p. 71).

Les données fournies par les statistiques nationales permettent donc de conclure que le dynamisme démographique des zones urbaines denses, bien fournies en services et commerces, est plus susceptible de se renforcer que de décroître. La solitude, autre caractéristique centrale de notre société, va aussi dans le sens d'une attractivité renforcée de l'espace urbain. La ville est en effet plus à même d'apporter aux actifs et jeunes retraités des loisirs. Elle concentre, en outre, l'offre professionnelle de soins à domicile rendue nécessaire par l'augmentation, en nombres absolus, de la population âgée dépendante dépourvue de famille aidante (Gaymu, 2008/4).



© Photo ORT PACA

- 1 La logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Elle relève de jeux d'acteurs multiples aux enjeux souvent contradictoires : pouvoirs publics, acteurs économiques, institutionnels, riverains... (PIPAME, 2009).
- 2 Programme initié en 1993 par le ministère de l'Équipement et des Transports, d'une part, et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, d'autre part. Site : <http://www.transports-marchandises-en-ville.org/> Plusieurs études, et notamment trois grandes enquêtes menées à Bordeaux, Marseille et Dijon, ont permis de quantifier les échanges de biens et services et de qualifier leurs effets sur les agglomérations (Boudouin, 2006, Ripert et Browne, 2009). Il en ressort des réponses variées et souvent originales, en France et dans le monde, pour améliorer les conditions dans lesquelles se réalise la distribution des produits même si de nombreuses interrogations demeurent (Boudouin, 2006).
- 3 Nous définissons la métropolisation comme le mouvement qui voit la concentration croissante des populations, des emplois et des ressources économiques et culturelles dans une agglomération existante, avec un étalement urbain sur un territoire de plus en plus large et un accroissement des échanges et des mobilités au sein de l'aire métropolitaine et entre agglomérations et/ou métropoles.
- 4 Il s'écoule en moyenne 7h45 entre le premier départ du domicile et l'ultime retour quotidien des Français mobiles les jours de semaine, exactement comme il y a 14 ans. Derrière cette constance des budgets temps de transport quotidiens des personnes dans les zones urbaines, qui prend parfois l'appellation de « loi de Zahavi », les services de l'INSEE notent cependant que, dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants tend à diminuer alors qu'en zones rurales ou faiblement urbanisées, les habitants parcourent des distances de plus en plus longues entre leur résidence et leurs différents lieux d'activité, notamment les lieux de travail ou de courses (Hubert, 2009).
- 5 Au cœur de l'espace urbain se trouvent les villes-centres : ce sont les zones les plus denses avec en moyenne 800 habitants au km<sup>2</sup>. (Source INSEE).
- 6 Ce changement de localisation, accompagné souvent d'une diminution de superficie, connaît un pic dans les quatre ans qui suivent un veuvage ; situation qui se traduit souvent par une baisse de revenus et la nécessité d'un rapprochement familial (Bonnet, Gobillon, & Laferrère, 2007).



## La logistique urbaine : un défi à relever pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (suite)

### > Évolutions des attentes des consommateurs et dynamisme commercial en centre-ville

Selon Bernard Morel et Thierry Fellman (1998), les travaux menés sur la métropolisation montrent que les évolutions spatiales sont fondamentalement liées à des transformations profondes de la structure économique et, pour ces auteurs, les zones commerciales périphériques ont généré, par voie de contagion, des processus cumulatifs qui ont contribué fortement à la structuration des aires métropolitaines autour de nouvelles centralités. Néanmoins, on constate désormais que ces « archipels commerciaux » voient une remise en cause de leur attractivité, avec notamment des difficultés croissantes de leur format-phare, l'hypermarché. Parallèlement on assiste à une redynamisation du commerce de centre-ville et des moyennes surfaces alimentaires urbaines. Or, même si les thèmes du commerce et de la logistique sont, de manière surprenante, généralement traités séparément (Pipame, 2009), la logistique urbaine et l'animation du commerce de centre-ville et des quartiers sont étroitement liées, à travers bien sûr l'approvisionnement des commerces, mais aussi la livraison à domicile qui est devenue un réel phénomène urbain.

Évaluer le dynamisme futur du commerce de proximité par rapport aux zones commerciales périurbaines constitue donc une donnée-clef pour estimer l'évolution des mouvements de fret en zone urbaine dense. Des analyses, plus qualitatives que statistiques, portant sur les évolutions des comportements des consommateurs fournissent sur ce sujet d'intéressantes données.

Dans le cadre d'une thèse en Sciences de Gestion (2008), Isabelle Bardin a mené une étude prospective sur les évolutions que pourraient connaître les organisations logistiques du commerce de détail (secteur précurseur

en logistique), dans un cadre ayant subi des ruptures d'ordre sociétal, environnemental, politique. Un panel d'experts, choisi parmi des professionnels et des universitaires, a été interrogé sur la base de trois scénarios-outils (Bardin, 2008). La société dessinée par les répondants est assez proche de l'image proposée ci-dessus. Les experts sont cependant beaucoup plus pessimistes en ce qui concerne l'évolution du pouvoir d'achat, notamment des actifs : ils l'estiment globalement stagnant ou en baisse. La plupart peinent aussi à associer population vieillissante et dynamisme maintenu de la consommation, même en envisageant un report des dépenses sur les services et en tenant compte de consommateurs ayant grandi à l'ombre de la

Les trois principales anticipations des experts en matière de consommation portent sur l'impératif de proximité<sup>7</sup>, la demande persistante, voire renforcée, de prix bas et enfin un niveau d'exigence accru concernant les services. Si la proximité est une attente forte de la part des consommateurs, elle est toutefois susceptible de se heurter à des réalités économiques incontournables avec la baisse largement anticipée du niveau de vie. Les experts soulignent que le facteur prix est appelé à rester une variable déterminante pour les consommateurs. Les industriels et distributeurs, ne pouvant guère espérer se distinguer sur ce point, seraient donc amenés à se



© Photo ORT PACA

« société de consommation ». A ces données démographiques et économiques s'ajoute l'anticipation d'une forte contrainte environnementale impliquant une remise en cause des schémas de distribution et des organisations logistiques qui en découlent.

différencier par d'autres voies, notamment par une offre accrue de services. De ce fait, la distribution de biens physiques devrait se repositionner sur le commerce de proximité [et le faire évoluer], s'adapter à la forte croissance du canal internet et conjuguer

<sup>7</sup> La recherche qualitative menée par Michelle Bergadaà et Céline Del Bucchia dans le secteur de la grande consommation alimentaire confirme la centralité de ce concept, décliné en cinq dimensions.





hard-discount alimentaire pour le quotidien et magasins spécialisés regroupés dans des malls à l'américaine, accessibles par transports en commun, pour le week-end. Il serait donc demandé à la logistique d'allier proximité (livraison en agglomération avec une forte croissance de la livraison des achats à domicile ou en points-relais) et efficience renforcée (maîtrise des coûts, qualité de service accrue), le tout dans un contexte économique et environnemental peu favorable (tensions sur les ressources naturelles, sur la main d'œuvre, réglementations plus strictes et alourdissement des investissements connexes).

L'évolution attendue des consommateurs urbains en matière d'offre de distribution confirme donc la pertinence de recherches et expérimentations dans le domaine de la logistique urbaine.

### > PACA : une région particulièrement concernée par les enjeux de la logistique urbaine

Une fois démontrée la nécessité qu'il y aura d'intervenir sur les problèmes de gestion du dernier kilomètre, il convient de mesurer l'urgence de cette question en région PACA. Pour ce faire, nous nous baserons, à nouveau, sur les évolutions démographiques attendues et l'occupation actuelle du territoire avant d'évoquer le défi logistique que représentent les grandes opérations d'aménagement urbain en cours. L'évolution démographique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ne vient pas contredire les tendances constatées au plan national, bien au contraire. Ainsi, au cours des prochaines années, cette région sera particulièrement touchée par la forte hausse des cessations d'activité liée au vieillissement des générations issues du « baby-boom » puisque, d'ici à 2020, les départs en

retraite devraient concerner environ 600 000 personnes, soit le tiers des actifs de la région (INSEE, 2009). En matière de dynamisme démographique, en 50 ans, la région PACA a gagné deux millions d'habitants, ce qui représente la plus forte évolution des régions françaises (INSEE, 2009).

Concernant la répartition territoriale actuelle et attendue de la population, on notera tout d'abord que parmi les 44 000 habitants supplémentaires chaque année, l'espace urbain en accueille plus de 86 %. Aussi les villes-centres renouent désormais avec la croissance démographique. Ensuite, la région PACA, avec 91 % de sa population résidant dans un espace urbain (98 % de la population des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône) est largement au-dessus de la moyenne française (INSEE, 2009). PACA compte ainsi la plus forte concentration de métropoles avec 24 villes-centres, regroupant 41 % de la population régionale (contre 28 % en moyenne nationale) et des banlieues très peuplées (39 % des habitants de la région). Seul un habitant sur dix de PACA réside dans l'espace périurbain (proportion équivalente pour le rural), soit deux fois moins qu'au niveau national.

La région PACA est historiquement fortement urbanisée. De plus, les évolutions sociétales et politiques actuelles ne sont plus favorables à la périurbanisation (Mousli, 2007, p. 12). En effet, l'institutionnalisation du concept de développement durable (Bardin, 2008, p. 304) incite de nombreuses collectivités, qui peinent à assumer les inconvénients liés à l'étalement urbain et au mitage territorial<sup>8</sup>, à prôner une « ville durable » et donc à prendre position pour une redensification du tissu urbain existant. D'où l'essor – et le

succès – des opérations de réurbanisation et/ou de gentrification<sup>9</sup> des centres-villes visant à attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités. Cette redynamisation urbaine permet non seulement un regain économique des quartiers concernés mais, en suscitant le retour de services de proximité, rend moins attractives les grandes surfaces de périphérie.



© Photo ORT PACA

Les acteurs de l'agglomération marseillaise œuvrent en ce sens depuis 1995 avec la création de l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée<sup>10</sup>. Ce projet se veut « un accélérateur de l'attractivité et du rayonnement de la métropole marseillaise » et vise, selon Frédéric Moschetti, Directeur du développement et de l'emploi de l'EPA, à « construire une nouvelle ville dans la ville ». Il consiste en effet, avec l'extension entérinée par décret fin 2007, à réaménager et développer un périmètre urbain de 480 hectares, délimité par le port de commerce, le Vieux-Port et la gare Saint-Charles. A terme Euroméditerranée souhaite créer 18 000 logements neufs (40 000 habitants), 1 million de mètres carrés de bureaux et 200 000 mètres carrés de commerces.

<sup>8</sup> Dissémination spontanée ou insuffisamment contrôlée de constructions implantées dans des zones rurales ou en périphérie des agglomérations, entraînant une détérioration du paysage et des risques de pollution du milieu naturel.

<sup>9</sup> La gentrification est un concept d'origine anglo-saxonne qui désigne l'arrivée d'une population au niveau social élevé dans un espace urbain populaire, au bâti dévalorisé, et la réhabilitation de ses logements, avec appropriation par les nouveaux habitants.

<sup>10</sup> Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National visant à faire de Marseille une métropole de premier plan au sein de la « zone de prospérité partagée » décidée par l'Union Européenne et douze pays méditerranéens dans le cadre du processus de Barcelone. Source : <http://www.euromediterranee.fr>



© Approche

## La logistique urbaine : un défi à relever pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (suite)

L'analyse faite de la pertinence de la question de la logistique urbaine au regard des projections nationales a montré que les évolutions démographiques (vieillesse) et sociétales (attentes des consommateurs, impératifs de durabilité) allaient dans le sens d'un renforcement futur de l'attractivité des zones urbaines denses. L'examen du contexte propre à la région PACA souligne l'impérieuse nécessité de bâtir pour ses métropoles un système logistique urbain durable.



© Photo ORT PACA

La redynamisation du commerce de centre-ville ne peut qu'inciter les acteurs publics à gérer au mieux les flux de véhicules (marchandises et personnes) indispensables à la vie des cités. Il s'agit notamment de limiter l'impact environnemental des livraisons (émission de gaz à effet de serre) particulièrement problématique dans une région très sensible à la pollution de l'air et la sujétion de la voirie. Différentes options peuvent être envisagées, de l'incitation à la réglementation, en passant par la mise en place de solutions innovantes, adaptées aux spécificités des villes. Néanmoins il apparaît évident que la maîtrise du fait logistique urbain suppose une connaissance des pratiques en vigueur et une prévision de leurs évolutions. Dans ce cadre, la possible actualisation de l'enquête Transport de Marchandises en Ville, menée il y a 15 ans sur l'agglomération marseillaise, permettrait de disposer de données précieuses pour orienter les choix publics et sélectionner les propositions innovantes à encourager.

### BIBLIOGRAPHIE

- Baccaïni, B., Sémécurbe, F. (2009, juin). *La croissance périurbaine depuis 45 ans*. INSEE Première (1240).
- Bardin, I. (2008, novembre 28). *Institutionnalisation du développement durable et stratégies collectives. Une approche par la prospective de la logistique de la distribution*. Thèse en Sciences de gestion à l'Université d'Aix-Marseille II, 420 pages - 366 pages.
- Bardin, I. (2008). *Le scénario prospectif, outil d'exploration de l'intention stratégique ?* Revue Management & Avenir, 14, pp. 300-320.
- Bardin, I. (2009). *Les défis de la logistique de distribution à l'horizon 2035*. Revue Management & Avenir, 24, pp. 217-236.
- Bardin I., Bonet, D., Chanut, O. (à paraître) *La logistique urbaine. Déterminants et réflexions en cours en région PACA*, Revue française de Gestion Industrielle.
- Bergadaa, M., del Bucchia, C. (2009). *La recherche de proximité par le client dans le secteur de la grande consommation alimentaire*. Revue Management & Avenir, 21, pp. 121-135.
- Boudouin, D. (2006), *Mise en œuvre des espaces logistiques urbains, guide méthodologique*, Paris, La documentation Française.
- Fellman, T., Morel, B. (1998), *Métropolisation et archipels commerciaux, Le grand Marseille et ses enseignements*, in Les annales de la recherche Urbaine, n° 78 ; pp. 20-27, disponible sur [http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Fellmann.Morel\\_ARU\\_78.pdf](http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Fellmann.Morel_ARU_78.pdf)
- Gaymu, J. (2008/4, décembre). *Quel environnement familial pour les européens âgés dépendants de demain ?* Gérontologie et société, pp. 11-27.
- Hubert, J.-P. (2009, juillet). *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs*. Insee Première.
- INSEE. (2008, décembre). *Le logement en Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Rapport de l'Insee (23), p. 38.
- INSEE. (2009, janvier). *Provence-Alpes-Côte d'Azur : un actif sur trois partira à la retraite d'ici 2020*. Sud Insee - L'essentiel (129).
- INSEE. (2009, janvier). *Recensement de la population de 2006 - PACA : une région très urbaine, une croissance équilibrée*. Sud Insee - L'essentiel (128).
- Mousli, M. (2007/1). *Les baby-boomers et le territoire*. (33), pp. 67-75. Observatoire de la ville. (2007). Les Cahiers de l'Observatoire de la ville n°1.
- Moschetti, F. (2009, décembre). *La logistique dans le projet Euroméditerranée*. Flow, 17, pp. 14-15.
- Interface Transport, Gérardin Conseil, LET (2009, août). « *Pouvoirs publics et distribution urbaine* » Rapport PIPAME, 84 p.
- Quercy, M., Boudouin, D. (2009, février) *Logistique et métropolisation en PACA et Languedoc-Roussillon. Essai de prospective territoriale*. Rapport pour la DRE PACA dans le cadre de l'OTM.
- Ripert, C. et Browne M., (2009), *La démarche exemplaire de la ville de Paris pour le transport de marchandises en ville*, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°55, pp 39-62.



Par Jean-Marc AMBIELE,  
 Statisticien INSEE/ORT/DREAL PACA - Bilan rédigé  
 d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction  
 de l'Aviation Civile du Sud-Est), du Commissariat général au développement  
 durable (Service de l'observation et des statistiques), du GPMM (Grand Port Maritime  
 de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var.

## Bilan – Transports : 2009, l'année de moindre fret



En 2009, les transports, dont l'activité suit le mouvement de l'économie, sont globalement affectés par la chute de la production. Au total, l'activité régionale sur le fret paraît plus touchée que celle sur les voyageurs. Avec des nuances, selon les modes. Ainsi, le routier et le maritime transportent-ils moins de marchandises et l'aérien moins de voyageurs mais les autres modes échappent au repli<sup>1</sup>.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'emploi salarié dans les transports diminue au cours des trois premiers trimestres de 2009 (-2,7 % sur un an au troisième trimestre)<sup>2</sup>. Les statistiques de Pôle Emploi révèlent en outre une nette détérioration du marché du travail dans le secteur. La hausse du nombre d'inscrits<sup>3</sup> qui exerçaient dans les transports avant de perdre leur emploi (+ 31,4 % sur un an) est en effet double de celle observée globalement (+ 15,6 %). Elle est particulièrement forte dans les transports aérien (+ 46,4 %) et terrestre (+ 35,8 %) ainsi que dans les activités d'entreposage et services auxiliaires (+ 31,8 %). Parallèlement, le nombre d'offres d'emplois déposées en 2009 émanant du secteur a baissé de 25,1 % par rapport à 2008, le recul affectant nombre de branches, en particulier les services auxiliaires (-51,6 %) et les transports routiers de marchandises (-30,6 %). D'autres branches, tels le stockage et l'entreposage et la manutention, dérogent au mouvement de baisse (respectivement + 26,5 % et + 38,2 %).

Quelles que soient les branches, la création d'entreprises dans les transports a rarement été aussi active. Au cours des trois premiers trimestres de 2009, il s'est créé plus d'entreprises dans ce secteur que lors de chacune des dix dernières années entières. Dans la région comme en France, cette évolution s'explique par les créations d'auto-entreprises<sup>4</sup>. De façon concomitante, le rythme de défaillances d'entreprises s'élève légèrement (+5 % par rapport à la moyenne décennale)<sup>5</sup>.

1 Hors ferroviaire et transports routiers de voyageurs pour lesquels les statistiques font défaut.

2 Source Insee Epure2.

3 Demandeurs d'emploi de catégories A, B & C.

4 Entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2009, le statut d'auto-entrepreneur, qui permet d'exercer une activité commerciale ou artisanale en parallèle d'une activité principale, c'est-à-dire en complément d'un autre statut (salarié, demandeur d'emploi, retraité, étudiant), a eu un fort impact à la hausse sur les créations d'entreprise dans tous les secteurs d'activité.

5 Source : Insee.

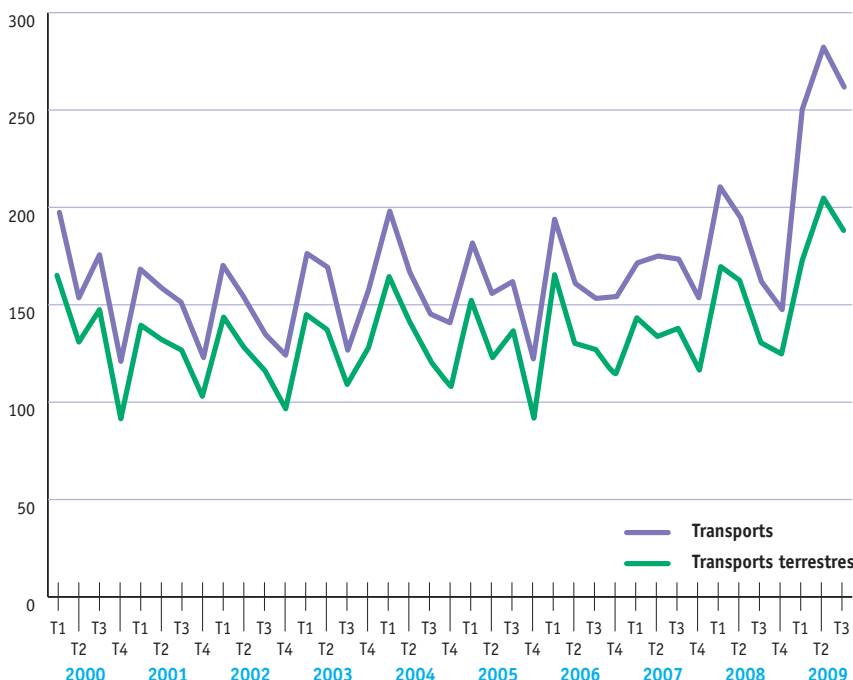
6 Source : MEEDDM – SOeS / Fichier central des automobiles.

7 Source : MEEDDM – SOeS / Enquête TRM (Transport Routier de Marchandises).

### Avertissement

Faute de données disponibles, ce bilan ne peut évoquer la situation ferroviaire, ni celle du transport routier de voyageurs.

Effectifs Évolution trimestrielle des créations d'entreprises dans les transports en PACA



Graphique 01

Indicateur de l'évolution de l'investissement dans le transport routier de marchandises, le nombre d'immatriculations de véhicules industriels neufs<sup>6</sup> à moteur diminue (-15,7 %), après la légère baisse de l'année précédente (-0,8 %). Celui de véhicules utilitaires légers neufs chute de 30,7 %, en net retournement par rapport à la hausse de 2008 (+8,6 %).

### Le transport routier dans l'ornière

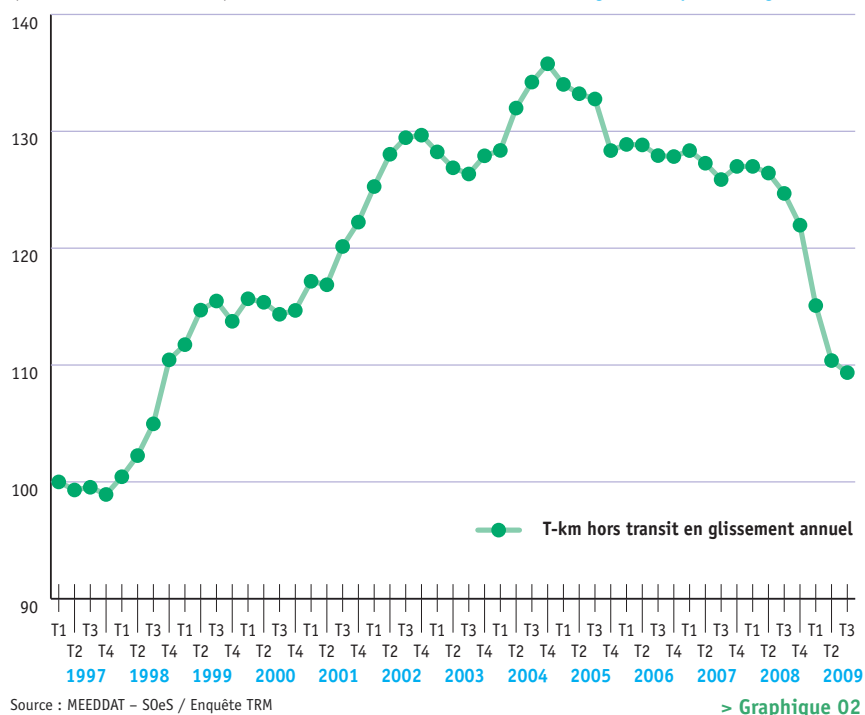
A moins d'un sensible retournement de tendance au quatrième trimestre 2009, la baisse d'activité du transport routier de marchandises générée par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sera de l'ordre de 10 % en un an<sup>7</sup>. Sur un an, les échanges ont baissé de 9 % au premier trimestre 2009 et de 12 % aux second et troisième trimestres. Le tassement de l'activité routière dans la région, faible et continu depuis 2005, est devenu fort au quatrième trimestre 2008 et sévère en 2009. En crise, la production régionale de ce secteur pourrait être, en 2009, la plus faible



## Transports : 2009, l'année de moindre frêt (suite)

tonne-kilomètre  
(base 100 1<sup>er</sup> trimestre 1997)

Évolution trimestrielle de l'activité de transport routier de marchandises générée par la région PACA



des dix dernières années. Car, contrairement aux années précédentes, les entreprises n'ont pu accroître les volumes transportés pour freiner la baisse d'activité (mesurée en tonne-kilomètre). Les tonnages ont même baissé, de 7 % à 11 % sur un an, selon les trimestres. Tous les flux sont concernés par ce repli : ceux entrant et sortant de la région, déjà en baisse depuis 2007, mais aussi, conséquence probable de la baisse de la construction, les flux internes qui n'avaient plus régressé en Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis l'année 2004. Enfin, l'entreprise pour compte d'autrui (cf. encadré) est, une nouvelle fois, la principale

variable d'ajustement, celle qui pâtit le plus de l'essoufflement du marché (-11 % sur un an).

### L'aérien, sous l'aile du « low-cost »

Selon l'association internationale de transport aérien, le trafic aérien mondial de passagers a baissé de 3,5 % en 2009 par rapport à 2008, ce qui en ferait la « pire année » depuis la seconde guerre mondiale. Sur le territoire national, le recul des passagers<sup>8</sup> est du même ordre (-3,9 %). C'est à cette aune que doit être évaluée la baisse de fréquentation des aéroports

#### Entreprises de transport pour compte propre / compte d'autrui

Sont considérés comme transports pour compte propre les transports de marchandises liés à l'activité principale d'une entreprise, et que celle-ci exécute elle-même. Pour cela, elle doit utiliser des véhicules propres à l'entreprise ou pris en location, conduits par le personnel propre de l'entreprise, ou des intérimaires, ou des salariés du loueur de véhicules. Le personnel exécute les transports sous l'autorité de l'entreprise qui effectue ces transports en compte propre.

Tout transport qui n'est pas défini comme transport pour compte propre peut être qualifié de transport pour compte d'autrui. Le transport pour compte d'autrui représente 80 % de l'activité totale des transports.

de la région (-1,8 %). La perte de passagers est importante à Avignon (-44,7 %) et plus mesurée à Toulon (-8,4 %) et Nice (-5,3 %). A rebours de cette tendance, avec un taux de croissance de 4,7 % pour 7,3 millions de passagers, l'aéroport de Marseille-Provence établit un record de fréquentation. Il le doit à la forte hausse des liaisons interrégionales (+8,3 %) – en particulier au redéploiement de Ryanair vers des destinations intérieures telles Lille, Nantes, Brest, etc. – et à une hausse de fréquentation vers l'Afrique du Nord (Maroc et Algérie). En revanche, le trafic s'effrite vers l'Europe et, de nouveau, vers Paris (-6,7 %).



Mais surtout, l'aéroport de Marseille-Provence tire bénéfice du développement continu du transport à bas coût (+50 % de passagers en un an), ce qui constitue la principale différence avec Nice, Toulon et Avignon, où il est en retrait plus ou moins sensible (respectivement -7 %, -17 % et -22 %).

L'aéroport de Nice, malgré une fréquentation en baisse (au-dessous des dix millions de passagers), reste le premier aéroport de province. Il demeure fortement orienté vers l'international, dont les liaisons ont mieux résisté à la crise que les liaisons nationales (-4,6 % contre -6,2 %). Son trafic avec l'Europe, notamment Londres et Amsterdam, baisse de 5,7 % mais les destinations

<sup>8</sup> « Résultats d'activité des aéroports français, 2009 », Union des aéroports français.





Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2009

	Passagers (nombre de)	Évolution 2009/2008 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2008/2003 (en %)
<b>Total aéroports Provence-Alpes-Côte d'Azur</b>	<b>17 752 888</b>	<b>-1,8</b>	<b>4,5</b>
<b>Nice-Côte d'Azur</b>	<b>9 830 987</b>	<b>-5,3</b>	<b>3,2</b>
<i>dont low-cost (part en %)</i>	3 134 056	31,9	-
Passagers locaux	9 813 793	-5,3	3,2
Internationaux	5 779 364	-4,6	5,7
Nationaux	4 034 429	-6,2	0,2
<i>dont Nice-Paris</i>	2 970 200	-6,0	1,2
Transit	17 194	-6,5	2,8
<b>Marseille-Provence</b>	<b>7 290 119</b>	<b>4,7</b>	<b>6,7</b>
<i>dont low-cost (part en %)</i>	1 816 777	24,9	-
Passagers locaux	7 134 995	4,8	6,7
Internationaux	3 585 751	1,5	15,2
Nationaux	3 549 244	8,3	0,3
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 657 543	-6,7	-3,2
Transit	155 124	-1,0	7,5
<b>Toulon-Hyères</b>	<b>576 650</b>	<b>-8,4</b>	<b>3,2</b>
<i>dont low-cost (part en %)</i>	140 693	24,4	-
<b>Avignon-Caumont</b>	<b>39 508</b>	<b>-44,7</b>	<b>-2,9</b>
<i>dont low-cost (part en %)</i>	27 134	68,7	-

Sources : DAC-SE, CCI Marseille-Provence et CCI Nice-Côte d'Azur

> **Tableau 01**

lointaines (Dubai et Istanbul) progressent. La stabilité du nombre de compagnies et de dessertes assure le maintien de la qualité de service. A l'aéroport de Toulon, le trafic diminue avec Orly (-4,6 %) et à l'international (-18,6 %), principalement à cause de la chute de fréquentation des lignes vers Stansted, Bruxelles et Rotterdam. A Avignon, la chute du nombre de voyageurs est liée à la fermeture définitive de la liaison avec Paris, en octobre 2008. Seule la ligne vers Southampton est ouverte en permanence, les autres étant saisonnières (Leeds, Exeter et Édimbourg).

Alors qu'au niveau national, l'activité de fret avionné baisse de 10 % en un an, elle s'accroît dans les aéroports de Marseille-Provence (+10 %) et Nice (+43 %). Avec 48 000 tonnes transportées en 2009, Marseille-Provence, troisième aéroport de France, tire profit de sa stratégie de développement du fret express. Quant au trafic postal de la région, avec moins de 12 000 tonnes, il diminue de 3,7 % par rapport à 2008.

## Maritime : le creux de la vague

En 2009, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le transport maritime de marchandises baisse d'un peu plus de 13 %. Il recule dans les ports de Marseille-Fos (-13,3 %) et Toulon (-26,3 %)<sup>9</sup>.

Le port de Marseille-Fos traite quelque 83 millions de tonnes de marchandises, la plus faible activité depuis une vingtaine d'années. Marseille, où le nombre d'escales baisse de 10 %, est plus affecté que Fos, stationnaire. La baisse de trafic s'explique par la vigueur de la crise mondiale et quelques éléments locaux tels que la limitation des importations à la suite du durcissement des mesures douanières algériennes, l'accident du pipeline de la plaine de la Crau et les grèves liées à la réforme portuaire.

<sup>9</sup> Au moment de la rédaction, les résultats du port de Nice n'étaient pas connus.

Trafic de marchandises des ports de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2009

	Volume de marchandises (million de tonnes)	Évolution 2009/2008 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2008/2003 (en %)
<b>Grand Port Maritime de Marseille</b>	<b>83,1</b>	<b>-13,3</b>	<b>0,1</b>
Marchandises diverses	14,5	-4,1	0,4
<i>dont conteneurs</i>	8,7	3,4	0,2
Vrac solide	8,5	-40,1	-1,2
Vrac liquide	3,1	-13,4	5,1
Hydrocarbures	57,1	-9,6	0,1
<b>Nice</b>	<b>n.c.</b>	<b>///</b>	<b>-4,4</b>
<b>Toulon</b>	<b>1,0</b>	<b>-26,3</b>	<b>29,8</b>

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

> **Tableau 02**



## Transports : 2009, l'année de moindre frêt (suite)

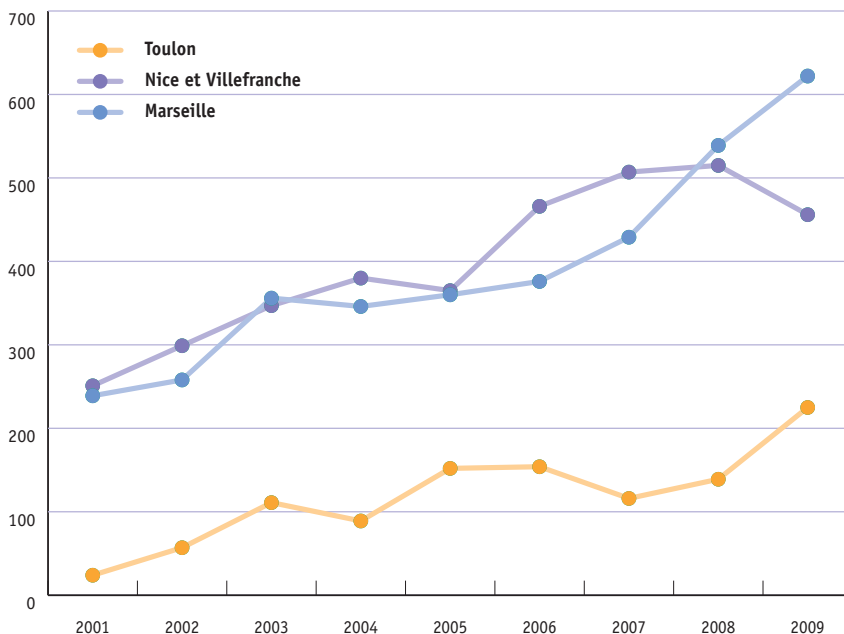
L'activité du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est en retrait sur toutes les classes de produits. Les échanges de vracs solides ont baissé de 40 % en un an, à la suite de la diminution de près de moitié des trafics de vracs sidérurgiques, conséquence de la baisse de production d'Arcelor Mittal. Le vrac liquide (-13,4 %) subit la chute des échanges de produits chimiques, malgré la forte croissance des biocarburants (+50 % pour un volume de un million de tonnes). Les échanges d'hydrocarbures (-9,6 %) pâtissent du retrait des importations de pétrole brut des raffineurs ; seul le trafic de gaz naturel liquide soutient ce segment. La baisse des trafics de marchandises diverses (-4,1 %) est atténuée par la croissance des conteneurs (+4 %), qu'a stimulé la bonne tenue des importations d'Extrême-Orient. Enfin, l'activité du port de Toulon a régressé de 26,3 % après la suspension de la liaison maritime avec Brégaillon et la disparition concomitante d'un trafic régulier d'automobiles.

### Croisières : vent portant



En 2009, le trafic de passagers des ports de Toulon et Marseille s'accroît de 6 % par rapport à 2008<sup>10</sup>. Cette croissance concerne les lignes régulières (+1,1 %) et l'**activité croisière (+25,0 %)**. Le trafic de croisière bénéficie de l'étalement de son activité tout

millier de croisiéristes  
(unité)



Sources : PAM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

> Graphique 03

au long de l'année et de la modernisation des structures portuaires. Il progresse dans les ports de Toulon (+62,3 %) et Marseille (+15,4 %) qui devance le port de Nice, pénalisé par la taille croissante des navires et la concurrence du port de Monaco.

A Marseille, le nombre total de passagers baisse sur toutes les lignes régulières. Les liaisons maritimes avec l'Afrique du Nord subissent la crise et la concurrence aérienne (-7 %). Celles avec la Corse résistent mieux (-2 %).

A Toulon, le trafic global de passagers progresse de 13,4 % malgré l'arrêt de la liaison mixte (passagers et fret) avec Civitavecchia, au sud de Rome. Le nombre de passagers est en augmentation sur la liaison Corse (+11,6 %) avec l'accroissement du nombre de dessertes. Au fil des ans, la relation entre la Corse et le continent se développe davantage via Toulon que Marseille et Nice.

### Bassin Rhône-Saône : la remontée du fleuve

Contrairement au trafic national qui a perdu des volumes (-7,2 %) et des tonnes-kilomètres (-1,7 %), le bassin Rhône-Saône a traité 7 % de tonnes-kilomètres et 1 % de volume supplémentaires en 2009. Cet essor revient au **développement du transport de conteneurs (+37 % d'ÉVP<sup>11</sup>)**, bien que la comparaison porte sur une année plutôt faible. L'activité fluviale bénéficie, notamment, de la bonne campagne agricole (+33 % en volume et en t-km) et de l'accroissement du transport de minerais, de déchets et de minéraux bruts. L'activité conjointe des ports d'Arles et du Pontet s'accroît de 20,8 %. Cette évolution globale masque deux réalités différentes : les flux du port d'Arles progressent de 31,2 %, poussés par les fortes entrées de marchandises, alors que ceux du Pontet régressent de 1,3 %. Enfin, avec de 2,3 millions de tonnes, le transport fluvial du Grand Port Maritime de Marseille augmente de 13 %.

<sup>10</sup> Au moment de la rédaction, les résultats du port de Nice n'étaient pas connus.

<sup>11</sup> L'ÉVP ou équivalent vingt pieds est une unité de mesure des conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur. Un conteneur d'un ÉVP mesure 2,591 mètres (8,5 pieds) de haut par 2,438 m de large (8 pieds) et 6,058 m (20 pieds) de long.



## Constitution du syndicat mixte de transports des Bouches-du-Rhône



Avec Robert BOURDAREL,  
Direction des Transports et des Ports  
Conseil Général des Bouches-du-Rhône

*Cela fait longtemps que le Conseil Général souhaite que les transports soient organisés de manière mieux coordonnée au niveau de la grande aire métropolitaine Aix-Marseille, territoire très fragmenté sur le plan institutionnel. En juin dernier, une étape importante vient d'être franchie avec la constitution du syndicat mixte de transports des Bouches-du-Rhône. Pouvez-vous nous dire quelles vont être les missions principales de ce syndicat et sur quel périmètre il va s'exercer ?*

Le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône, souhaité par beaucoup d'autorités organisatrices, a vu le jour sous l'angle de la loi SRU de décembre 2000 qui prévoit, dans ses compétences obligatoires :

- la coordination des services
- la mise en place d'un système d'information multi-modale
- la recherche d'une tarification unifiée entre les partenaires.

Il fallait commencer, c'est un début. On démarre par une étude de préfiguration pour définir une stratégie de développement de ce syndicat mixte, notamment sur son enveloppe organisationnelle et son cadre juridique voulu par les partenaires.

Aux membres élus représentant les intercommunalités d'envisager plus d'ambitions et de viser dans les années qui viennent un syndicat mixte complètement intégré, c'est-à-dire qui ne concerne plus qu'une seule autorité (hors Conseil Régional).

Il pourra avant cela amorcer une évolution vers d'autres missions facultatives, comme dans le département 34, par exemple sur l'accessibilité de la chaîne des transports ou les transports scolaires.

Le budget primitif voté pour l'année 2010 est de 1 million d'euros et porte presque entièrement sur le fonctionnement.

Deux commissions ont été mises en place, une commission « tarification, billettique » et une commission « coordination investissements ».

IL est également associé un Conseil des membres associés (CMA) qui comprend la CCIMP, la Chambre de Commerce d'Arles, la RTM, la SNCF, la FNTV, l'UTP et également des personnes qualifiées.

Il existe ainsi une capacité de réflexion qui pourra faire évoluer le syndicat mixte.

*Jean-Noël Guérini a annoncé le 11 novembre dernier que le Conseil Régional devrait rejoindre le syndicat mixte, et que la CPA y réfléchissait fortement.*

*Où en est le projet d'intégration de la CPA au syndicat mixte ? Quelles sont les relations instituées entre le syndicat et le Conseil Régional ?*

Lors de sa constitution, le 11 juin 2009, le périmètre du syndicat mixte était celui du département, hors Communauté du Pays d'Aix. La CPA ayant depuis décidé de rejoindre le syndicat mixte, les différentes démarches permettant son intégration sont en cours, dont la nécessaire modification des statuts.

Concernant ses relations avec le syndicat mixte, la Région n'a pas souhaité démultiplier des partenariats institutionnels dans les six départements, mais a confirmé qu'elle sera présente dans toutes les missions du syndicat mixte qui entreront dans le cadre de ses compétences. On est dans le champ conventionnel qui existe déjà aujourd'hui, notamment autour de la billettique.

*La loi permet de manière optionnelle à un syndicat mixte de transports de devenir autorité organisatrice partiellement ou totalement en substitution des autorités organisatrices existantes.*

*Le Conseil Général souhaite-t-il que le syndicat puisse à terme construire des*

*infrastructures de transports et/ou gérer des services de transports ? Si oui, sur quel périmètre ?*

A terme le syndicat pourrait être érigé sur le périmètre du département après l'étude de préfiguration et, si les membres le souhaitent, en autorité unique de gestion des services de transports.

*Le chantier de la réforme des collectivités territoriales est lancé. On parle de la création de Métropoles aux compétences étendues.*

*Comment envisagez-vous la constitution du syndicat mixte dans ce cadre ? Une première étape vers la constitution d'une Métropole ou un projet concurrent ?*

Le contour des Métropoles et des missions qui leur incomberont n'est à ce jour pas défini, plusieurs configurations ont été communiquées. On a vu qu'elles pouvaient récupérer toutes sortes de compétences. On ne peut pas en dire plus à ce stade. Toutefois, toutes les réflexions et avancées du syndicat mixte pourraient sans aucun doute être transférées au crédit d'une nouvelle structure bénéficiant des compétences ad hoc.

*Le syndicat est composé d'un conseil des membres qui définit les grandes orientations et de deux commissions de travail, sur l'information/billettique et sur la coordination des transports et les investissements. Sur le premier aspect l'information/billettique, on note que le syndicat gère d'ores et déjà le site Internet d'information multimodale Le Pilote. Il existe déjà un « référentiel fonctionnel commun » de billettique dans le département, tous les abonnés devraient pouvoir disposer à terme d'une carte à puce sans contact interopérable et s'affranchir ainsi des limites des réseaux de transport. Finalement, le plus grand chantier n'est-il pas celui de la tarification, quand on voit le succès des formules de type « ticket à un euro valable sur tous les réseaux » dans d'autres départements ?*

## Constitution du syndicat mixte de transports des Bouches-du-Rhône (suite)

A notre grande satisfaction, on a pu préserver la structure Le Pilote, sa réussite, ses trois emplois. Le Pilote, qui était il y a dix ans une association sans personnel permanent, avec un budget limité, a grandement évolué. Son transfert au syndicat mixte a été une bonne chose, qui permet d'intégrer pleinement la fonction d'information grâce à un dispositif plébiscité et questionné environ 6 000 fois un jour ordinaire.

Il était aussi nécessaire de faire évoluer un logiciel qui accuse dix ans d'ancienneté et le syndicat mixte va conférer à cette structure un outil résolument moderne et adapté à la demande de l'utilisateur.

L'interopérabilité se poursuit à travers la billettique ; des réalisations ont été accomplies (liens Région/CUM, TER/RTM, CG/RTM). Les élus du syndicat mixte ont commandé une carte départementale interopérable de type carte indigo ou carte orange.

Aujourd'hui un grand chantier est en cours sur l'unification de la tarification : il faut que l'utilisateur s'y retrouve, par exemple le critère « jeune » est différent d'une AO à une autre.

Le choix de la gratuité de l'accès aux transports sera pris en compte dans la recherche de coordination des différentes tarifications.

*Il y a une forte attente sur la coordination des transports (horaires, interfaces entre réseaux). Souvent le grand public se demande si les collectivités se parlent entre elles. Le syndicat mixte sera le lieu approprié pour ce faire.*

*Peut-on envisager, au-delà des questions d'horaires, des ajustements de réseaux (sur Aix-Marseille et Marseille-Aubagne, les TER et les cars du Conseil Général ne se font-ils pas concurrence ?) ? Le syndicat mixte pourrait-il porter un projet de schéma directeur des transports ? Quel en serait le lien avec le SRIT initié par le Conseil Régional ?*

Un maître mot de la démarche est l'optimisation : à moyens constants, essayer de faire mieux.

Les perspectives sur la coordination doivent permettre de supprimer les doublons, de viser une pertinence du réseau par rapport aux attentes des usagers, de faire en sorte de compléter le réseau existant (Marseille-Aubagne par exemple). Il peut s'agir d'intensifier l'offre de cars quand l'offre SNCF est faible à certaines heures de la journée. Il ne s'agit pas de proposer des offres concurrentielles avec des véhicules à moitié pleins.

Et l'utilisateur pourra dans le futur choisir un mode de transport avec le même billet.

*En matière d'investissements, dans le cadre du programme quinquennal « anti-crise » du Conseil Général de 500 millions d'euros, il a été alloué 50 millions d'euros au titre du syndicat mixte.*

*Pouvez-vous nous en dire plus sur la nature des projets financés (pôles d'échanges, infrastructures), ou bien est-ce prématuré ?*

Nous avons la volonté de travailler sur la facilitation et la connectivité du système de transport collectif : pôles d'échanges, parcs-relais, facilitation du transit des autocars, notamment sur le réseau autoroutier, en réfléchissant sur des voies en site propre (dans le cadre

des travaux Euromed sur la portion finale de l'A7, couloir de circulation entre Plombières jusqu'à Saint-Charles, études de coordination).

Un certain nombre de sites vont pouvoir bénéficier d'une subvention du Conseil Général dans le cadre du plan quinquennal. Par exemple :

- la gare d'Aix
- le pôle intermodal de Salon
- Miramas
- Martigues
- Rognac
- Arles...

*D'après vos informations, le syndicat mixte envisage-t-il la mise en place d'un versement transport additionnel, possible dans les périmètres de transports urbains de moins de 100 000 habitants jusqu'à hauteur de 0,4 %, afin d'obtenir des ressources supplémentaires ?*

Les membres du syndicat mixte n'ont pas souhaité faire appel au versement additionnel prévu par la loi SRU pour disposer de ressources supplémentaires. Pour l'instant la réflexion est collective, les actions appartiennent encore aux intercommunalités. Le besoin est important, aujourd'hui la demande de transport n'a jamais été aussi forte. Ce partenariat est un point essentiel pour offrir à l'utilisateur le réseau qu'il souhaite et dont il a économiquement besoin. De nombreuses personnes usagères des transports publics déclarent abandonner leur véhicule par souci écologique, ce qui est assez nouveau et montre une évolution certaine des mentalités.



Éditeur : **Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur**

16 rue Antoine-Zattara  
Marseille Cedex 3  
Tél. 04 88 00 44 28/04 88 00 44 45/  
04 88 00 44 47

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

Directeur de la publication :  
**Jean-Louis AMATO**, président de l'ORT

Conception et réalisation :  
Approche 04 91 15 72 72



© Fotolia-Bruno Bernier