

# Le journal des transports

juin 2012

sommaire

## ➔ RÉGLEMENTATION

- Transports Exceptionnels: TEnet
- Registres des transporteurs

## ➔ ACTUALITÉS

- Évolution du Syndicat Mixte des Transports
- Chewing gum et mégot géants: la SNCF sensibilise ses voyageurs

## ➔ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Présentation d'Études du 5 avril 2012
- Quelques idées pour l'organisation des déplacements pour une ville dans trente ans
- Dossier: Le Transport Fluvial

## ➔ ENTRETIENS

- Entretien avec M. GILORMINI Plate-forme logistique CLESUD

## ➔ BIBLIOGRAPHIE

- Jacques-Maurice LENGRAND



Jacques-Maurice Lengrand

Ce numéro du Journal des Transports est dédié à Jacques-Maurice Lengrand disparu début juin 2012. De nombreux hommages et témoignages lui ont été rendus dans la presse et sur les réseaux sociaux du net, aussi évoquerons-nous ici, pour notre part, la place fondamentale qu'il a occupée dans le monde des transports.

S'il a profondément marqué ce domaine, dans toutes ses composantes, c'est que, issu lui-même d'une famille de transporteurs routiers de voyageurs en Algérie (voir dernière page), sa vie s'est déroulée sous le signe de l'engagement humain, intellectuel et politique, indissociable de l'action.

Sa position de Professeur d'Université lui a donné la possibilité, à travers la direction des thèses, de développer un savoir en matière de transport auprès d'étudiants de pays en voie de développement (cf. Bibliographie dernière page.) Il a mis ses facultés d'analyse à l'œuvre, en tant que Directeur de l'IUT d'Aix-en-Provence, pour développer la recherche dans le domaine des études du Transport et de la Logistique. Ses principaux ouvrages et rapports de recherche, écrits avec son équipe dans un étroit partenariat, sont tous orientés vers des aspects très concrets, ancrés dans la réalité des hommes, de leurs métiers et des entreprises, et peut-être pourrait-on dire, des territoires dans lesquels ils évoluent et vivent. →





## ❖ RÉGLEMENTATION

par **Olivier GRAND**, Mission Sécurité Routière  
DREAL PACA/STI/UAPTD

TEnet

# TÉLÉPROCÉDURE DE DEMANDE D'AUTORISATION DES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

La modernisation du fonctionnement des services de l'État conduit à mettre en place des nouveaux modes de relation entre les usagers et les administrations.

Pour répondre à cette attente, la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) a décidé de dématérialiser la procédure d'instruction des demandes d'autorisation de transports exceptionnels en mettant au point une application électronique. Cette téléprocédure nommée TEnet, sera accessible via internet par l'ensemble des acteurs de la procédure après authentification.

### Le système proposera les services suivants:

- la saisie, la consultation et la modification des demandes d'autorisation sur internet par les pétitionnaires (entreprises de transport et mandataires)
- la transmission dématérialisée à l'ensemble des services instructeurs départementaux concernés
- l'instruction des demandes par ces services (édition des demandes d'avis, contrôle des charges, édition de l'arrêté,...)
- la consultation par les services de contrôle des autorisations délivrées
- la gestion des référentiels (annuaire des services et référentiel des tronçons constituant les itinéraires, des archives et des statistiques).

→ L'esprit continuellement en éveil, il s'intéresse au transport maritime et devient Président puis Président d'honneur de l'IMTM (Institut Méditerranéen des Transports Maritimes); mais il s'intéresse aussi et milite en faveur de l'unification des universités; il renoue avec la tradition familiale lorsqu'il dirige la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône.

Il est également reconnu pour sa capacité de dialogue et de concertation puisqu'à plusieurs reprises, il est nommé médiateur (en 1999 pour un conflit des houillères à Gardanne, en 2000 pour un conflit du Train des Pignes).

Méditerranéen, en témoigne sa participation en tant que membre du Conseil Consultatif de la Mer, et également l'organisation avec succès à Alger en 2006 d'un colloque de l'IMTM sur le thème: *Méditerranée, espace de communication ou surface de transit?* Son engagement politique, en tant qu'adjoint au Maire d'Aix-en-Provence Jean-François Picheral, sur les questions de transports lui fait pousser la réflexion dans de nombreuses directions, transports urbains, urbanisme et transports (il participe à un colloque sur l'avenir des villes et les enjeux du renouvellement urbain).

Il nous a aussi fait l'amitié et l'honneur d'assister à plusieurs Courts débats de l'ORT où ses interventions, fermes mais courtoises, étaient fort appréciées, apportant des éclairages utiles, avec toujours beaucoup d'humour.

S'il laisse un grand vide, son œuvre principale est d'avoir formé des générations de spécialistes des transports reconnus pour leur compétence et qui poursuivent et améliorent sans cesse la qualité de l'enseignement dont il a fondé certaines bases.

Le Président, le Conseil d'Administration, les membres et l'équipe de l'ORT.



© MEDDE



## Deux versions de TEnet sont prévues

**Version 1 :** Traitement des demandes sur réseau (cartes nationales et cartes départementales).

Ses fonctionnalités seront différentes suivant les profils d'utilisateurs :

- dépôt, consultation, modification et instruction des demandes,
- gestion des fiches véhicules et des ensembles routiers,
- calcul des charges à l'essieu,
- édition des lettres et des arrêtés,
- consultation et gestion des informations générales des services instructeurs.

**Version 2 :** Traitement de tous les types de demandes (réseaux national et départemental + itinéraires précis). Ses fonctionnalités similaires à la version 1 intégreront en plus :

- édition d'une liste de tiers à consulter,
- affectation d'un itinéraire (tronçons, prescriptions temporaires et locales),
- gestion du référentiel des itinéraires au travers d'une base tronçon, gestion des tiers.

## Dates prévisibles de mise en exploitation

- Version 1 : en exploitation depuis 2011.
- Version 2 : fin 2012.

## Les données chiffrées de l'instruction des TE en PACA

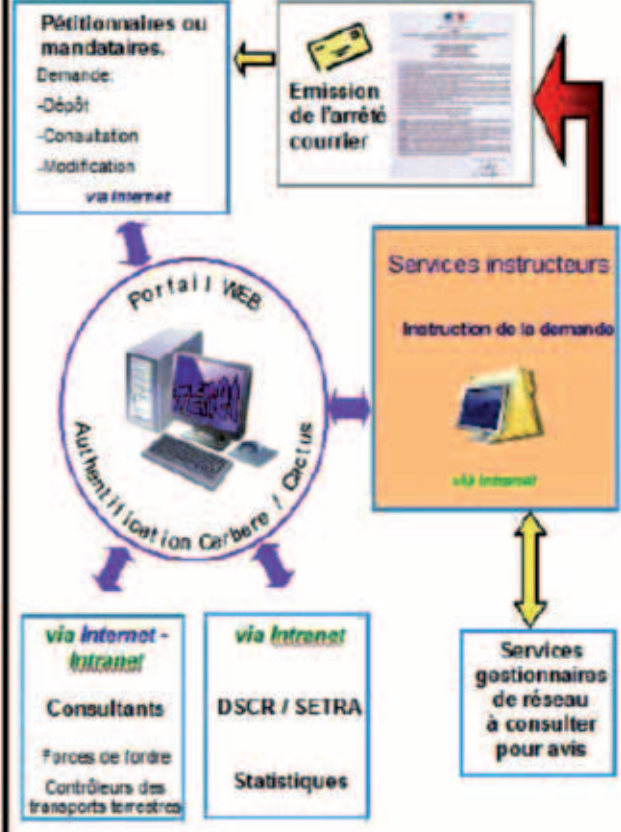
- 8 instructeurs,
- 2500 autorisations et 5000 avis par an (chiffres 2010),
- 500 pétitionnaires potentiellement concernés.

## Schéma d'une instruction

### Aujourd'hui



### Avec TEnet





Par **Robert BOURDAREL**

Directeur des Transports et des Ports du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

# Évolution du Syndicat Mixte des Transports

*Créé il y a un peu plus de deux ans, le Syndicat Mixte des Transports (SMT) entre dans une phase importante, consécutive à l'étude de préfiguration qui a été conduite durant 18 mois par le groupement trans'id (mandataire)Egis, Cabinet Lepeltier. Cette étude très originale, constituant probablement un cas unique dans cette dimension, a été achevée ces dernières semaines, offrant aux autorités organisatrices partenaires un certain nombre de scénarios d'évolution.*

Le cahier des charges accepté par les prestataires prévoyait plusieurs phases de travail :

- Réaliser un état des lieux, constituer une base de données.
- Synthétiser les attentes des élus membres du SMT.
- Définir les chantiers à retenir en priorité.
- Bâtir les scénarios d'évolution en indiquant leurs conséquences institutionnelles.

Le rendu de l'étude a dégagé 4 scénarios de coopération scindés en 2 parties :

## Partie I

Le SMT n'évolue que peu ou partiellement sans transfert général de compétence transports.

- Scénario 1, le développement se fait dans les statuts actuels, avec les activités prévues par la loi SRU, coordination des services de transports organisée entre les membres, mise en place d'un système d'information voyageurs et recherche de la création d'une tarification coordonnée, de titres de transports unifiés et d'un système billettique commun à ses membres.
- Scénario 2, possibilité de transfert partiel d'activité et de compétence (transport scolaire, transport handicapés...) ou transfert de compétence d'un ou plusieurs de ses membres.

## Partie II

Le SMT change de statut et devient une AOT (Autorité Organisatrice de Transports).

- Scénario 1, Le syndicat devient une AOT, avec maintien de plusieurs PTU (Périmètre de Transports Urbains).
- Scénario 2, Le SMT devient AOTU avec un PTU unique.

Les membres du Syndicat Mixte vont pouvoir déterminer l'évolution de la structure afin de se donner les moyens pertinents de répondre à l'extraordinaire demande d'usage des transports collectifs enregistrée depuis plusieurs mois. Ce processus doit s'installer dans la durée, les causes étant économiques avec les difficultés rencontrées, renforcées par le coût en hausse des carburants mais aussi des sensibilités environnementales de plus en plus marquées, par entre autres, la conscience de la mauvaise qualité de l'air qu'il nous est donné de respirer. Les transports collectifs ont à assumer une importante attente de nos concitoyens, les autorités organisatrices de tous les modes de transports sont conscientes de ce challenge en tentant de leur donner de la fiabilité, de la performance, du confort et ceci avec un coût d'utilisation très en dessous de celui de la voiture particulière indépendamment des tarifications sociales adaptées à des profils d'usagers qui en ont besoin.

Ces 2 dernières années, le Syndicat Mixte a œuvré dans un certain nombre de domaines :

- Coordination de lignes de transports, avec des réflexions particulières sur les grands corridors de déplacement.
- Développement d'un système d'aide à l'usager : modernisation du site Le Pilote.
- Recherche de création de tarification intégrée, entre AO du syndicat de transport, mais aussi avec les TER de la Région.
- Mise en place de flash codes NFC sur les 9000 points d'arrêt.
- Développement des interconnexions modales, notamment pôles d'échange.
- Recherche d'unification sur les transports scolaires.
- Coordination des schémas d'accessibilité des chaînes de transports.

Les 10% de fréquentation supplémentaire constatée cette dernière année confèrent au monde des transports une place importante dans l'emploi. Outre les moyens supplémentaires qui génèrent naturellement des embauches, une pyramide des âges montrant des départs nombreux au cours des prochaines années et une désaffection inexpliquée jusqu'alors des métiers, notamment de conducteur, le laissent augurer.



par **Christophe Berthoud**,  
SNCF PACA Direction de la communication

# Chewing-gum et mégot géants : SNCF sensibilise ses voyageurs

*Le 19 avril 2012, les voyageurs ont découvert sur le parvis et dans le hall de la gare de Marseille-Saint-Charles un chewing-gum et un mégot géants, la partie la plus visible de l'opération de sensibilisation « Il n'y a pas de petite incivilité » pour laquelle Marseille et Lyon ont été choisies comme sites pilotes.*

En amont de cette manifestation spectaculaire destinée à frapper les esprits, relayée par une campagne d'affichage et des animations sur *dailymotion*, un travail de fond a été réalisé avec un panel de voyageurs et d'agents SNCF, interrogés par une équipe de sociologues sur leur définition et leur expérience de l'incivilité. Les conclusions de leur rapport ont été présentées à la presse à l'occasion du lancement de la campagne par Philippe Bru, Directeur Régional SNCF, qui a évoqué les principales pistes d'action qu'entend mener l'entreprise tant en interne qu'en externe pour réinsuffler du bien-être au quotidien dans les trains et les gares.

## Les principales conclusions de l'enquête sociologique :

- Une tendance sociétale à un durcissement des rapports entre individus. Ce comportement, déjà ressenti dans les trains TER et Transilien, tend à se propager à l'univers TGV.
- La relation commerciale entre les agents SNCF et les clients est globalement bonne, mais demeure fragile.
- En amont, il convient d'identifier et de résoudre le plus possible les situations à potentiel conflictuel.

## Le plan d'action

- Depuis janvier 2012, Monique Sassier, médiatrice de l'Éducation Nationale, est en charge du suivi des engagements de la table ronde du 6 décembre 2011 « Lutte contre les incivilités » sous l'autorité du directeur SNCF de la Sécurité.
- Un programme d'identification des types d'incivilités au plan régional est mis en place.
- Un plan de formation pour les agents est déployé afin de les aider à mieux appréhender les situations d'incivilité.



©SNCF

- Un directeur de la prévention des incivilités sera nommé pendant l'été 2012 pour piloter la démarche et coordonner les nombreuses actions locales.

Dans ce dossier la SNCF se penche également sur sa part de responsabilité en listant une série d'irritants susceptibles d'être générateurs d'incivilités (des règles peu comprises, des dysfonctionnements techniques tels que des distributeurs de billets ou des composteurs en panne, etc.) et en instaurant des processus pour identifier et traiter très rapidement ces problèmes. Dans cet esprit, la Garantie Voyage, lancée le 31 mars dernier, contribue à faciliter la vie du client en cas de difficulté et donc contribue à faire baisser les occurrences d'incivilité.



©SNCF



©iStock

par **Michel MARTIN**, DREAL/STI  
Adjoint au chef de l'UAPTD

# Présentation d'études du 5 avril 2012

**Le 5 avril l'ORT organisait une demi-journée de présentation d'études au CETE Méditerranée. Quatre exposés se sont succédés devant un auditoire de 80 personnes.**

Le premier était consacré à une étude réalisée par le CETE Méditerranée pour le compte de la DREAL, sur le thème des **réserves de capacité des infrastructures de transport en PACA**. Ce travail, qui couvre tous les modes de transport à l'exception de la route<sup>(1)</sup>, a pour objectif d'éclairer les services de l'État quant aux investissements les plus pertinents dans le double but d'éviter les saturations à court et moyen terme et de favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la route. Malgré la difficulté de l'exercice - les méthodes d'évaluation des capacités sont très différentes selon qu'on s'intéresse à une voie ferrée, un port ou un aéroport - les résultats de l'étude montrent que coexistent dans notre région des infrastructures qui nécessiteront des investissements parfois importants pour échapper à la saturation, notamment dans le ferroviaire, et d'autres qui disposent de confortables réserves de capacité, comme par exemple les voies fluviales.

Louis Costeplane - vice-président de la Commission Transport du Grand Avignon - présentait ensuite le **Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports publics du Grand Avignon**.

La loi du 11 février 2005 impose la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des réseaux de transports de voyageurs à l'horizon 2015. Dans l'agglomération d'Avignon, l'établissement de ce schéma a fait l'objet d'une large concertation et

a abouti à la programmation d'une série d'actions, aménagement des points d'arrêt (à l'origine seulement 10% répondent aux règles d'accessibilité) pour un coût total de 2,3 M€, adaptation des systèmes d'information (lisibilité des documents, accès aux guichets, etc.); accessibilité des bus (50% sont déjà équipés d'une rampe d'accès) et du futur tramway, formation du personnel à l'accueil de personnes à mobilité réduite. L'exposé suivant, présenté par Frédérique Reffet (DREAL) et Mathieu Luzerne (CETE) était consacré à une étude sur les possibilités d'offrir une **priorité aux transports collectifs sur des voies rapides** ou autoroutes de notre région. Ce travail, réalisé en étroite collaboration avec la DIR Med et le Conseil Général des Bouches du Rhône, a pour objectif d'arriver rapidement à dégager des pistes d'expérimentation. Après repérage des points de blocage qui pénalisent les transports en commun, et la mise en évidence des attentes des AOT et exploitants, des systèmes de priorisation sur les portions les plus problématiques seront proposés. Pour finir, un projet détaillé sur l'A7 à l'entrée nord de Marseille a été présenté, qui doit être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la DIR Med, pour un investissement de 2M€.

Le dernier exposé était consacré à une étude, réalisée par le CETE Méditerranée pour le Conseil Régional et la DDTM 13 sur **l'usage des transports collectifs interurbains par les résidents des Bouches-du-Rhône**. Parmi les enseignements de cette étude on peut noter que l'offre TER est fortement tournée vers la desserte de Marseille, que les cars interurbains assurent des liaisons directes efficaces là où les TER sont peu attractifs ou absents, et que les deux cohabitent sur les liaisons à forte demande où les axes routiers sont saturés.

Toutes les présentations faites dans le cadre de cette journée de présentation d'études sont disponibles sur le site de l'ORT :

**www.ort-paca.fr**

rubrique "Études et colloques"

(1) Les réserves de capacité du réseau routier font l'objet d'une étude spécifique qui vient d'être lancée par la DREAL.

## Observatoire Régional de l'Énergie (ORE) PACA – Étude sur la consommation régionale d'énergie des Transports

Basée principalement sur l'envoi de questionnaires aux gestionnaires de plateformes portuaires et aéroportuaires ainsi que sur la mise en place de ratios spécifiques pour les éléments les moins fournis en données d'entrée, cette étude vise à quantifier les consommations d'énergie et les émissions de polluants engendrés par ces deux types de structures. Un fort travail de structuration des consommations comme des émissions (sources, combustibles, activités,...) a été mené afin de pouvoir déterminer les axes principaux d'action des politiques publiques sur ce secteur très particulier des transports. Si le trafic est bien le principal contributeur à l'impact des ports et aéroports, plusieurs activités annexes se détachent et peuvent faire l'objet d'actions spécifiques détaillées en dernière partie de chacun des documents.

Par **Valentin LYANT**, chargé de mission ORE – Direction du Développement Durable et du Climat – Conseil Régional PACA

Pour consulter les résultats de l'étude : <http://ore.regionpaca.fr>



par **Olivier DOMENACH**, Consultant JONCTION  
Études Conseil

# Quelques idées pour l'organisation des déplacements pour une ville dans trente ans

## La nécessité d'un développement durable passe par un changement des habitudes

Les différents documents de planification de l'espace et des transports (SCOT, PADD, PDU, porter à connaissance de l'État...) en conviennent, on ne peut plus continuer comme avant, il faut pour des raisons environnementales réduire la place de la voiture dans les villes et il faut développer les modes actifs (marche à pied et vélo) sans compter les transports publics sous toutes leurs formes : train, tram-train, tramway, bus à haut niveau de service, cars interurbains, TAD, taxis.

La loi de programme n° 2005-781 du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique (art. 2) souligne que « la lutte contre le changement climatique est une priorité de la politique énergétique qui vise à diminuer de 3% par an en moyenne les émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France », soit une division par 4 d'ici à 2050. Hélas, c'est très mal parti puisque les émissions de CO<sub>2</sub> ont atteint un niveau record en 2010, dépassant de 5% leur précédent niveau historique enregistré en 2008, ce qui constitue un "sérieux revers" pour la lutte contre le réchauffement climatique, a annoncé le 30 mai 2011 l'Agence internationale de l'énergie.

Il va falloir se résoudre à se préoccuper ardemment du changement climatique ce qui pose la question de savoir si on pourra faire l'économie d'un changement de mode de vie à l'horizon 2040 ? En matière de déplacements

qui reposent en très large part sur le pétrole, ce changement devra-t-il être radical et amener à revoir les pratiques actuelles ? Le changement local ne suffira pas : il ne s'agit pas d'imaginer telle ou telle ville, exemple vertueux isolé dans un monde qui l'entoure et qui perpétuerait les pratiques actuelles. Au-delà des raisons environnementales (pollution et consommation d'espace en particulier) que tout le monde connaît, se pose la question de l'organisation d'une société post-carbone une fois les énergies fossiles raréfiées voire épuisées. Certains imaginent que d'ici là, des solutions techniques auront été trouvées pour les remplacer et l'on pourra continuer à faire rouler voitures et camions comme aujourd'hui. Nombreux sont ceux qui pensent que les voitures électriques seront la solution. Si elles peuvent l'être pour la réduction des GES à l'endroit où elles roulent, rien ne le prouve globalement si l'on tient compte des GES liés à la construction des centrales nucléaires et des voitures elles-mêmes.

En attendant ces jours meilleurs que nous promet le développement des sciences et techniques, il est plus sûr de commencer par diminuer très sérieusement la consommation d'énergie fossile (uranium compris). Si le changement doit bien évidemment porter sur les modes de déplacement des populations, il doit être compris dans le cadre d'une nouvelle approche de la structure urbaine. En effet, il faut travailler en amont sur les motifs de déplacements, sur leur nombre,

leur longueur et les origines-destinations, autant d'éléments exogènes au monde des transports mais totalement dépendants des conditions d'organisation de l'espace et des modes de consommation.

Depuis plus de quarante ans, c'est un zonage monofonctionnel qui a été prédominant pour l'organisation de l'espace générant un éclatement des fonctions urbaines (habitat, travail, commerces, loisirs) auparavant concentrées dans les cœurs de ville et aboutissant à une périurbanisation sans âme. Ces pratiques ont été permises et renforcées par l'usage de la voiture avec une multiplication des voies de communication et du nombre de déplacements. Cette urbanisation éclatée a été fortement génératrice du nombre et de l'allongement des déplacements mécanisés, le système ayant abouti à l'instauration du monopole radical de la voiture, totalement incompatible avec un développement durable.

## L'usage des transports publics en France ne décolle pas

Malgré des politiques plus ou moins volontaristes et coûteuses de développement des transports publics depuis quarante ans, il faut bien admettre qu'en matière de déplacements, le modèle actuel a fait faillite et n'est pas durable. La répartition modale des déplacements loin de trouver un équilibre entre les modes n'arrive pas à entamer la suprématie de la voiture. En une dizaine d'années, on observe que seules quelques



viles avec tramway arrivent à gagner deux ou trois points de part modale en transport public et à faire reculer légèrement celle de la voiture que ce soit en PACA ou en France.

La part des transports publics dans d'autres villes européennes est supérieure dans les pays du Nord mais à l'exception de Berne ne dépassent pas les 20%, il en va de même pour le vélo. (cf. tableau en bas de page).

Au-delà d'une conclusion pessimiste qui consisterait à penser que la cause est perdue, regardons Copenhague qui avec 31% des déplacements en vélo vise 50%. On sait depuis 40 ans avec Ivan Illich que le vélo est le moyen de déplacement le plus performant économiquement et socialement car il démontre que « l'utilisation de hauts quantas d'énergie (N.D.L.R. avec la voiture ou l'avion) ont des effets aussi destructeurs pour la structure sociale que pour le milieu physique... Passé un certain seuil de consommation d'énergie,

l'industrie du transport dicte la configuration de l'espace social ».

### Transport et urbanisme : un lien connu depuis longtemps qu'il faut retravailler

Il faut donc reconstruire la ville, non pas sur la base des schémas ayant eu cours jusqu'à présent mais à partir de nouveaux principes reposant en particulier pour les transports sur la recherche de l'efficacité et de la sobriété énergétique.

Ce n'est pas utopique car il existe déjà quelques expériences et projets d'organisation de nouveaux quartiers qui vont dans ce sens et permettent de répondre à une des questions que se posent les villes pour leurs projets d'avenir : comment conjuguer attractivité et cohésion sociale et territoriale ?

Quelques extraits glanés au cours de quelques lectures sur le sujet montrent que des solutions sont envisageables :

- *Recréer une ville des courtes distances favorisant la marche à pied et le vélo, densité d'habitation suffisante pour permettre la viabilité d'activités commerciales, mixité sociale et spatiale des habitants mais aussi mixité des activités économiques afin de limiter les déplacements et brasser les différentes catégories de population.*

#### Villes en PACA

Enquête	Année	Population	Marche	Vélo	TCU	2 roues motorisées	Voiture conducteur
Toulon	1998	290 000	29 %	1 %	7 %	2 %	60 %
Toulon	2008	575 000	27 %	1 %	5 %	3 %	62 %
Aix-en-Provence	1997	290 000	27 %	0 %	3 %	2 %	64 %
Aix-en-Provence	2009	317 000	26 %	1 %	4 %	1 %	63 %
Étang de Berre	1990	326 000	24 %	1 %	2 %	2 %	67 %
Étang de Berre	1997	329 000	25 %	1 %	2 %	1 %	68 %
Marseille	1997	1 068 000	32 %	0 %	9 %	2 %	55 %
Marseille	2009	1 177 000	34 %	0 %	11 %	3 %	50 %

#### Autres villes en France

Enquête	Année	Population	Marche	Vélo	TCU	2 roues motorisées	Voiture
Toulouse	1996	723 000	22 %	3 %	8 %	1 %	63 %
Toulouse	2004	935 000	21 %	3 %	7 %	2 %	65 %
Bordeaux	1998	801 000	20 %	3 %	6 %	1 %	68 %
Bordeaux	2009	881 000	21 %	3 %	8 %	1 %	64 %
Strasbourg (CUS)	1997	437 000	31 %	6 %	8 %	1 %	52 %
Strasbourg (CUS)	2009	439 000	33 %	8 %	11 %	1 %	45 %

#### Villes étrangères

Enquête	Année	Population	Marche	Vélo	TCU	2 roues motorisées	Voiture
Copenhague (D)	2010	548 000	25 %	31 %	15 %	nc	29 %
Graz (A)	2008	257 000	19 %	16 %	20 %	nc	45 %
Berne (Sw)	2002	124 000	26 %	11 %	31 %	2 %	30 %
Bonn (D)	2008	318 000	28 %	12 %	14 %	nc	46 %
Karlsruhe (D)	2002	292 000	22 %	16 %	18 %	nc	44 %
Amsterdam (NL)	2008	747 000	20 %	22 %	20 %	nc	38 %
Turin (I)	2011	900 000	7 %	1 %	28 %	nc	64 %
Parme (I)	2010	187 000	6 %	6 %	13 %	nc	65 %
Murcia (E)	2009	430 000	37 %	1 %	10 %	nc	52 %





- Retrouver une échelle d'aménagement, une densité et un rapport entre le bâti et les vides plus favorable aux piétons. Le nouvel urbanisme chercherait à réhumaniser l'espace urbain, à le rendre moins systématique. On retrouve donc dans ce mouvement des quartiers avec des maisons différentes les unes des autres mais assemblées dans des zones urbaines restant cohérentes et de taille moyenne. Un des buts du mouvement est aussi de brasser toute la population de toutes les catégories sociales en offrant dans une même zone plusieurs types d'habitations.
- Encourager la création et la réhabilitation d'espaces urbains compacts, diversifiés et intéressants où les résidents peuvent se déplacer facilement selon le mode de leur choix, préférentiellement à pied, à bicyclette ou en utilisant le transport en commun, et où la qualité de vie prend son essor dans un cadre urbain de haute qualité.
- L'accessibilité, mesurée par le nombre de lieux, de biens, de services auxquels on peut accéder par unité de temps, est un indicateur pertinent. On le voit, une bonne accessibilité n'est pas forcément liée à un nombre élevé de kilomètres parcourus. Au contraire, la proximité des lieux, biens et services est la meilleure garantie d'une bonne accessibilité. Une politique d'aménagement du territoire favorisant la densité et la mixité des fonctions est un des outils les plus puissants pour réduire la demande de transport. (NB : L'agence d'urbanisme de Strasbourg réfléchit actuellement au concept de « métropole de proximité », en vérifiant la part des résidents de la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) disposant des principaux services quotidiens à proximité du domicile, même si leurs modes de vie ne les conduisent pas à les utiliser aujourd'hui).

Concernant les déplacements de personnes, les 3 modes de transport les plus plausibles en 2040 sont la marche à pied, les transports publics et le vélo sachant que depuis longtemps les 2/3 des déplacements font moins de 3 km, distance aisément parcourable à pied ou en vélo. La question primordiale est en fait de savoir comment arriver à vaincre l'addiction à la voiture même si elle est électrique (ce qui ne résout pas grand-chose d'autre que la pollution locale tout en permettant aux constructeurs le renouvellement du parc automobile !).

Prenons le cas de Montpellier : malgré une politique très volontariste des élus de l'agglomération montpelliéraine depuis plusieurs décennies en faveur des transports publics, sa part reste celle du parent pauvre, sans parler du vélo et de ses quelques pour cent de part de marché :

Répartition des déplacements selon la localisation.  
Source : enquête ménage Montpellier 2003

	Voiture	TC	Marche	Autre
Centre	38 %	12 %	44 %	6 %
Quartier périphérique	56 %	10 %	29 %	5 %
Commune périphérique	73 %	5 %	17 %	5 %
Aire d'enquête	61 %	8 %	26 %	5 %

Les chiffres du tableau ci-dessus montrent que c'est dans le centre ville que la part des déplacements en voiture est la plus faible et de loin (38% contre 61% dans l'ensemble de l'agglomération). La politique de restriction de la circulation automobile depuis de nombreuses années est le principal facteur explicatif, à l'inverse de toute création de nouvelles voiries et parkings qui irait à l'encontre de l'objectif recherché.

### Où faire porter les efforts ?

Le vélo et les autres modes actifs (doux) sont sûrement le meilleur moyen et le moins coûteux de créer une société post-carbone vers laquelle on va inexorablement et qui sera une société de recyclage, indispensable pour limiter la production de biens nouveaux. Dans cette optique, il faudrait réfléchir en particulier au recyclage des parkings dont une partie devra être fermée suite à la baisse du taux de motorisation ou en tout cas de l'usage de l'automobile (Berne en Suisse a montré l'exemple il y a quelques années). De plus, les modes actifs doivent être impérativement privilégiés, ce sont les seuls vraiment durables. Que les décideurs montrent l'exemple en les pratiquant et qu'on

les considère comme des facteurs de santé aidant à réduire le déficit de la sécurité sociale !

**Concernant la marche à pied**, il faut traiter systématiquement et avec soin les cheminements piétons pour les rendre agréables (cela commence à peine à rentrer dans la culture de nos ingénieurs) : trottoirs larges et plantés, revêtement lisse, bancs publics, rétablissement des cheminements en cas de travaux de voirie, etc..

**Concernant le vélo**, la question de la sécurité des déplacements, problème numéro un des non-utilisateurs du vélo, sera résolue par l'avènement de « villes lentes » (Cittaslow) avec notamment la généralisation des zones 30 (km/h) et de rencontre (20 km/h). À noter que du même coup, en limitant la vitesse on restaurera des rapports sociaux de proximité et donc la convivialité et la cohésion sociale. On notera que comme les voies cyclables spé-

cialisées, les rues et les avenues doivent être partagées civiquement entre les différents modes de déplacement. Les pistes cyclables se justifient lorsqu'il y a peu de cyclistes, dès qu'ils seront suffisamment nombreux, la question du partage de la voirie ne se posera plus.

**Concernant l'automobile**, outre la diminution des déplacements liée à une autre organisation urbaine, on doit s'attendre à un changement des pratiques de mobilité (réduction des déplacements mécanisés ne serait-ce que suite au renchérissement de l'énergie) et de surcroît à une dissociation de l'usage et de la possession d'un véhicule. Réduire la place qu'elle occupe dans l'espace et dans les têtes doit devenir une priorité. Les péages urbains, le covoiturage, l'autopartage et le taxi (une fois les tarifs baissés) devraient connaître un essor certain.

**Concernant les transports publics**, il n'y a pas de bouleversement à attendre, on n' imagine pas de changement technique particulier et leur organisation est globalement de plus en plus satisfaisante. Le principal problème sera le financement croissant de leur déficit qui pourrait toutefois se réduire si leur usage augmentait de façon conséquente.



*Le dossier sur le transport fluvial a été synchronisé et réalisé par Magali MOINIER, Adjointe au Chef de l'Unité Animation des Politiques de Transports et de Déplacements, Chargée de projets, responsable du pôle Suivi des projets multimodaux de la DREAL PACA.*

*Nous remercions ici tous les partenaires qui ont bien voulu contribuer à la rédaction des articles, dans le cadre de leurs compétences respectives.*

*Les chiffres produits dans ce dossier ont pour origine Voies Navigables de France et une étude réalisée par le CETE Méditerranée en 2011 pour le compte de la DREAL PACA sur les réserves de capacité des modes de transports en PACA.*

par **Magali MOINIER**, DREAL PACA/STI/Adjointe au chef de l'UAPTD,  
Chargée de projets, responsable du pôle suivi des projets multimodaux

# Le transport fluvial, un enjeu de report modal pour PACA

## Un mode de transport écologique performant à promouvoir

Le développement du transport fluvial s'inscrit légitimement dans les politiques nationales du Grenelle de l'environnement en faveur du report modal, qui fixe l'objectif, d'ici 2022, d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14% à 25%.

En effet, le transport fluvial représente un mode de transport de fret massifié et performant, au regard de sa sûreté (pas de vol de marchandises), de sa fiabilité (faible probabilité d'accident), de ses performances environnementales en termes d'émissions de gaz à effet de serre (4 fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que le transport routier), de consommation d'énergie et de nuisances phoniques. À titre d'illustration, un convoi de 4 400 tonnes toutes les heures remplace 1 poids lourd toutes les minutes.

## L'axe Rhône-Saône, un itinéraire à fort potentiel

Bien que le réseau fluvial français s'avère un des plus grands d'Europe avec 8 501 km, seulement 20% du réseau est constitué de voies à grand gabarit en impasse et non reliées entre elles (1 800 km). Le bassin fluvial

Rhône-Saône n'échappe pas à ce constat. Il est aménagé à grand gabarit sur plus de 550 kilomètres de la plateforme de Pagny sur Saône à Fos-sur-Mer au Sud (330 km sur le Rhône pour des convois de 5 000 tonnes et 220 km sur la Saône pour des convois de 4 000 tonnes). Les relations avec les bassins fluviaux du Nord de l'Europe sont possibles uniquement par le réseau de gabarit Freyssinet, pour des convois de taille peu significative. Cette absence de connexions pour les navires à grand gabarit vers le nord de l'Europe limite les échanges et handicape le développement du transport fluvial au sein du bassin Saône-Rhône.

L'avant-projet du SNIT affiche des projets de modernisation, de développement et d'interconnexion du réseau fluvial magistral à grand gabarit. Il s'agit du projet de canal Seine Nord-Europe, de la mise au gabarit de la Seine entre Bray sur Seine et Nogent sur Seine et la liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et la Moselle et la Saône et le Rhin. Le trafic total (fluvial et fluvio-maritime) dépasse les 7 millions de tonnes, soit environ 12% du trafic national. Entre 2002 et 2010, le nombre de tonnes transportées sur le bassin Saône-Rhône a augmenté de 50% pendant

que le trafic parcouru sur le bassin a progressé de 80%. Les produits à haute valeur ajoutée (notamment conteneur) ont connu une très forte progression de 3 à 10% en 10 ans. Un corollaire est le doublement de la distance moyenne parcourue en 15 ans, pour atteindre 240 km en 2010. Le poids des trafics fluvio-maritimes reste stable sur le trafic fluvial total (15%). S'il est globalement marginal à l'échelle de la France, le transport par voie d'eau peut tenir un rôle majeur pour des échanges entre régions. Ainsi, 35% des trafics annuels en provenance de Bourgogne et à destination de PACA est acheminé par le Rhône et la Saône. Malgré son enclavement, l'axe Rhône-Saône présente d'importantes réserves de capacités, qu'il convient d'exploiter.

L'axe Rhône-Saône contribue à créer une communauté de destin entre les cinq régions du bassin : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Bourgogne, Franche-Comté confirmée par l'adoption d'un projet global de développement durable du fleuve et de sa vallée à long terme : le Plan Rhône composé de six thématiques dont un volet dédié au transport fluvial. Une première phase de mise en œuvre a été



Carte ci-dessous: Les enjeux du transport fluvial en PACA



actée dans le volet transport fluvial du Contrat de Projet Inter Régional 2006-2013 (CPIER 2006-2013). Elle a permis de rattraper le retard et d'anticiper la croissance des trafics à moyen terme. Des moyens financiers conséquents (200 millions d'euros) ont été mobilisés pour moderniser, développer et adapter les infrastructures fluviales et portuaires, notamment aux portes d'entrée maritimes, dans les ports fluviaux et au niveau des quais et embranchements privés. Le développement de la compétitivité et l'amélioration de la qualité de service ne sont pas en reste et concentrent des actions en matière de formation, d'aide à la cale, de réparation navale et d'innovation et recherche pour une enveloppe de 120 millions d'euros. Le schéma de développement portuaire, élaboré et approuvé par VNF fin 2011, prépare l'avenir et identifie l'ensemble des investissements à prévoir à moyen et long terme pour conforter et développer les trafics fluviaux et les filières nouvelles tout en évitant les concurrences entre les ports. Il constitue la feuille de route de l'éventuelle prochaine contractualisation, pour poursuivre la mise en œuvre du Plan Rhône.

Enfin, la démarche du comité des Ports, engagée début juillet 2012 sous l'égide du préfet coordonnateur de bassin, réaffirme et renouvelle la dynamique de conquête offensive des trafics et ouvre, notamment, un important et nouveau chantier pour promouvoir une politique commerciale commune à l'échelle du bassin mobilisant l'ensemble des acteurs économiques.

### La région PACA, porte d'entrée principale du bassin avec des acteurs volontaristes

Porte d'entrée principale du bassin, la région PACA possède trois atouts considérables, contribuant à attirer les trafics. –Le Grand Port Maritime de Marseille, relié au Rhône via le canal de Marseille au Rhône, dans le golfe de Fos-sur-Mer, contribue à 40% du trafic fluvial du bassin en volume et à 70% des tonnes-kilomètres parcourues. Le trafic fluvial de conteneurs est induit intégralement par le trafic maritime du GPMM, à destination principale de Lyon Terminal, assimilé à son port avancé.

- Le port d'Arles bénéficie d'une accessibilité nautique performante et supérieure aux autres ports de l'axe, lui permettant d'accueillir des navires fluvio-maritimes de 3 500 tonnes. Il est le premier port de la basse vallée du Rhône avec un trafic transbordé d'environ 500 000 tonnes en 2011 et une croissance de 120% en 10 ans.
- La hauteur utile du Rhône (hauteur du passage libre entre la surface de l'eau et le tablier du pont) permet la circulation de barges de conteneurs à quatre couches jusqu'à Avignon-Courtine, à proximité d'un nœud ferroviaire Est-Ouest et Nord-Sud. Le trafic de marchandises transbordées en région PACA est d'environ 4 millions de tonnes en 2010, dont 1% de trafic fluvio-maritime. La dynamique de croissance de ces trafics reste soutenue en PACA. En effet, le trafic de marchandises transportées sur le Rhône entre Lyon et Fos-sur-Mer a progressé de 80% en 10 ans. Jusqu'en 2010, seul le port d'Arles a traité des trafics fluvio-maritimes, dont la part est plus importante que celle du fluvial. Le trafic fluvio-maritime représente une part peu significative du trafic total en tonnage. Les trafics sont principalement générés par la filière agroalimentaire (céréales, 36%), par la filière énergétique (combustibles et minéraux solides, 17%), par la filière matériaux de construction (16%), la filière chimique



© ORT PACA

(produits chimiques et engrais, 15%) et par la filière conteneurs et colis lourds (15%). Ils sont principalement liés à l'agglomération lyonnaise et au « couloir de la chimie » lyonnaise et à l'activité céréalière bourguignonne. Le port du Pontet occupe une position structurante à l'échelle régionale dans la filière de matériaux de construction.

Dans le cadre de la mise en œuvre du CPER 2006-2013, les trois principaux ports de la région, le GPMM, le port fluvial d'Arles et le port fluvial d'Avignon-Le Pontet ont sollicité des subventions publiques pour moderniser et développer leurs équipements fluviaux et ainsi conforter leur positionnement. À titre d'illustration, les investissements consentis au port fluvial d'Arles doivent permettre l'aménagement de la plate-forme portuaire à travers la construction d'un troisième poste à quai et l'extension du quai de 100 m. Le schéma de développement portuaire affiche la poursuite du développement des ports fluviaux d'Arles et d'Avignon-Le Pontet par de possibles investissements en matière d'équipements, d'outillages et d'infrastructures de stockage. De plus, un investissement stratégique sur la plate-forme CNR de Courtine a été identifié pour développer un trafic de conteneurs et de vracs. Enfin, le schéma réaffirme la nécessaire synergie à promouvoir entre les ports de la basse vallée du Rhône.

Dans ce contexte, les services de l'État en Région, en étroite association avec les services de la DREAL du bassin, se mobilisent pour accompagner le développement des ports fluviaux et maritimes en PACA et l'émergence de nouveaux projets.

*Les services de l'État en Région, en étroite association avec les services de la DREAL du bassin, se mobilisent pour accompagner le développement des ports fluviaux et maritimes en PACA et l'émergence de nouveaux projets*

Carte ci-dessous: réserves de capacité du Rhône en PACA





par **Thierry COQUIL**, Directeur des transports et des Grands Équipements au Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur.

# Une politique volontariste du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur pour le transport fluvial

## Le transport fluvial: une politique volontariste

Contrairement à d'autres collectivités locales qui se sont vues confier la gestion de ports, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'est pas devenue autorité portuaire, ceci malgré sa demande de transfert des ports maritimes (Nice et Toulon) dans le cadre de la loi de décentralisation de 2004, puis des ports fluviaux d'Arles et du Pontet en 2009. Contrairement à la compétence de transports de passagers, l'action de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en matière de fret fluvial relève donc d'une politique de soutien volontariste, issue du constat évident que la présence du Rhône, seul fleuve navigable de Méditerranée, est une opportunité à saisir pour développer le territoire régional, créer de l'emploi et améliorer l'environnement par le report modal. Il s'agit en particulier d'un atout pour le développement du Grand Port Maritime de Marseille et la structuration d'un corridor logistique vers Rhône-Alpes, région industrielle et carrefour européen d'envergure en matière de transport.

## Un cadre d'intervention global et interrégional: Le Plan Rhône

La Région a signé en 2007, aux côtés des Régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Bourgogne et Franche Comté ainsi que de l'État et ses établissements publics (notamment Voies Navigables de France) et de la Compagnie Nationale du Rhône, un contrat de projets interrégional Plan Rhône (CPIER), vaste et complet programme d'aménagement et de développement du fleuve. Un des volets de ce contrat est de promouvoir le transport par

la voie d'eau. Ce contrat est le cadre d'intervention privilégié de notre collectivité. Aussi, la Région a-t-elle inscrit plus de 11 M€ sur la période 2007 / 2013 pour développer le transport par la voie d'eau. L'approche du Plan Rhône pour le développement de ce mode de transport est globale. Le contrat traite aussi bien des questions relatives à la formation (adéquation entre besoins de la profession et formation), que de la réparation navale (adéquation entre les unités navigant sur le bassin et caractéristiques des cales de halage), du soutien aux entreprises de la batellerie (aide à l'acquisition et au transfert de cale) et aux chargeurs souhaitant utiliser la voie d'eau (aide aux embranchements fluviaux), ou encore de la modernisation et du développement des infrastructures. Ces thématiques sont abordées avec une approche opérationnelle de court terme mais également avec une vision prospective s'appuyant sur le schéma portuaire de bassin.

Un comité de suivi du Plan Rhône garantit la cohérence et la complémentarité de l'ensemble des projets et veille à leur non-concurrence. Contrairement aux contrats de projets Etat-Région (CPER), centrés sur les projets régionaux, la logique de bassin et d'interrégionalité prime dans les décisions du CPIER. À titre d'exemple, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur soutient la mise en place d'un CAP navigation à Montélimar en région Rhône-Alpes. En contrepartie, une contribution de la Région Rhône-Alpes est attendue sur l'opération de modernisation de la cale de halage d'Arles, opération structurante pour le bassin. En effet, cette dernière est la seule infrastructure du bassin pouvant accueillir de

grandes unités. Le comité de suivi du CPIER permet également de veiller à l'adéquation des décisions avec les besoins des usagers de la voie d'eau. À ce titre, Voies Navigables de France rend compte aux Régions signataires des conclusions du comité des ports, auquel les Régions ont demandé à être associées.

## Zoom sur le soutien aux équipements portuaires

Un des volets de l'axe transport du Plan Rhône consiste en un soutien aux Ports de la Région, consistant essentiellement en un soutien financier aux opérations d'investissements sur les quais et plateformes ou à l'acquisition d'outillage nécessaire à l'exploitation. Sur la période 2007-2013, cela représente un engagement de la Région de 3 M€ soit un engagement à parité avec l'État.

À titre d'exemple, la Région a subventionné à hauteur de 860 000 € l'opération en cours visant à créer un troisième poste à quai sur le port d'Arles. Sur le port du Pontet, la Région a conventionné avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vaucluse, gestionnaire du port pour participer aux investissements de la période 2011-2013 à hauteur de 1.7 M€. En outre, la Région est intervenue dans la création du terminal des Tellinés du Grand Port Maritime de Marseille à hauteur de 2.6 M€ permettant de passer, en 2011, la barre des 10% de trafic par la voie d'eau.



par **Rachid BLOUD**,  
Voies Navigable de France

# Un nouveau schéma portuaire pour orienter les investissements

Afin d'offrir aux chargeurs des prestations performantes en assurant un développement coordonné des plates-formes multimodales du bassin Saône-Rhône Méditerranée, un schéma portuaire qui oriente les investissements des ports du bassin à horizon 2020 a été lancé. Il s'inscrit dans la ligne « Études relatives au développement et désenclavement du bassin » du CPIER. Son coût s'est élevé à 250 000 € financé conjointement par les conseils régionaux Bourgogne, Languedoc Roussillon, Rhône Alpes et PACA, par la CNR et par l'État.

De Sète et Fos jusqu'à Pagny-sur-Saône : une autoroute fluviale de 650 km à grand gabarit dessert un hinterland maillé par dix-huit ports fluviaux. Le schéma portuaire est une démarche prospective qui constitue la voie d'un développement cohérent des ports intérieurs visant à adapter l'infrastructure à la demande des chargeurs. Il alimentera les investissements mais aussi la mise en place de services combinés fluviaux attendus par les différents décideurs avec pour objectif un report modal optimisé sur le corridor rhodanien. Outil de concertation avec les acteurs

locaux en charge notamment de l'urbanisme, le schéma portuaire propose une insertion raisonnée du fluvial destinée à permettre la desserte, en douceur, du cœur des agglomérations et ainsi répondre à leurs besoins logistiques (distribution urbaine, gestion des déchets, approvisionnement et évacuation des matériaux du BTP).

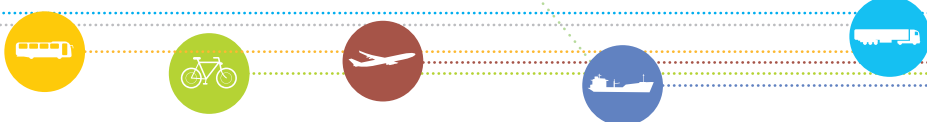
## Premières mesures et stratégie

Le premier volet du plan a consisté à répertorier l'existant comme base de réflexion : une cartographie des connections modales portuaires (fer, fleuve, route), des niveaux d'équipements portuaires et de leur performance (outillage, terminaux), de leur insertion territoriale (économique, urbanistique) et des contraintes réglementaires (risques technologiques ou naturels, documents d'urbanisme,

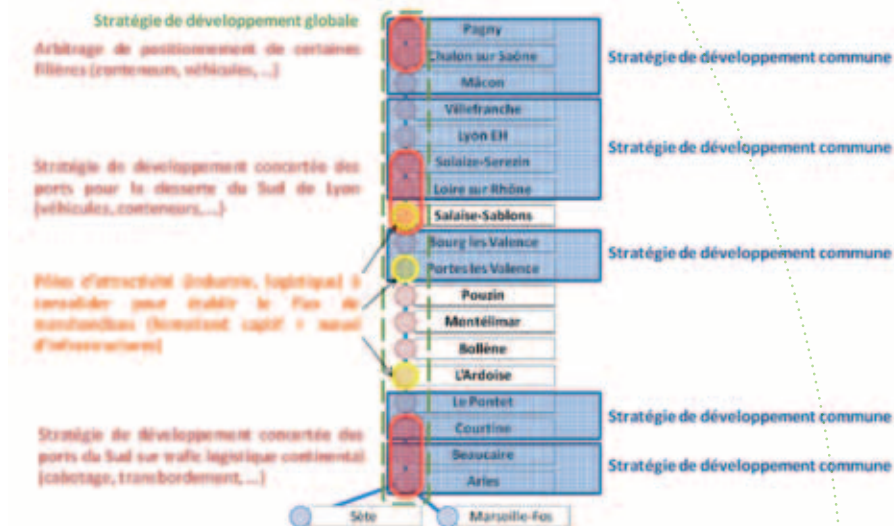
protections environnementales). Dans un deuxième temps, les potentiels de report modal fluvial des filières les plus porteuses ont été identifiés afin de poser les bases de la croissance du mode fluvial.

Enfin, un plan d'intervention stratégique a été établi, soulignant notamment les interactions interportuaires et les actions de prospections pour augmenter les trafics fluviaux. Par exemple, pour la desserte du sud lyonnais, un développement concerté des ports de Solaize-Serezin, Loire-sur-Rhône et Salaise-Sablons sera mis en place à horizon 2015 (distribution de véhicules, mise en réseau des terminaux conteneurs et mutualisation). Idem à Courtine, Beaucaire et Arles, où une stratégie des ports du Sud sur le trafic logistique continental (cabotage, transbordement) sera déployée avant 2020. La programmation totale des investissements s'élève à 220 millions d'euros. Ce document de référence, non contractuel, constitue la feuille de route du groupe de travail « Investissements » du Comité de port, visant à préparer l'éventuelle future contractualisation et à accompagner la construction des projets portuaires.





### Ci-dessous: schéma portuaire de bassin



### Des perspectives de croissance du mode fluvial sont plus qu'encourageantes!

Le **potentiel de report modal fluvial** des filières les plus porteuses a été évalué indépendamment des sites portuaires. Ainsi, alors que le trafic fluvial du bassin atteignait 7 millions de tonnes en 2008, il pourrait s'élever entre 10,5 et 11,5 millions de tonnes en 2013 selon les hypothèses. À l'horizon 2020 les prévisions varient de 13,6 à 16 millions de tonnes.

Ce doublement des trafics s'appuierait en grande partie sur les filières d'importation et d'exportation qui concentrent leurs investissements sur les ports maritimes :

- **La filière BTP** à travers les grands projets d'installation de cimenterie ou de centre de broyage de clinker sur Fos ;
- **La filière métallurgique** et recyclage des ferrailles (produits finis, matière premières...);
- **La filière agroalimentaire** (exportation de céréales, importation d'engrais) avec la mise en service des nouveaux terminaux céréaliers de Fos et de Sète (silos, installations de manutention navire barge)
- **La filière conteneurs** qui sera stimulée par la mise en service des terminaux FOS 2 XL puis 3 et 4 XL.

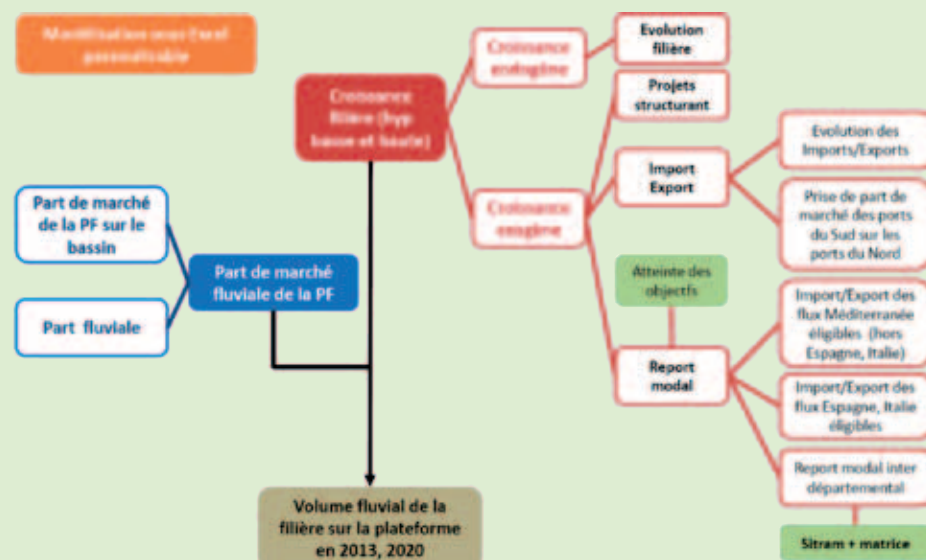
D'autres filières de développement liées aux territoires économiques et à la dessertes des agglomérations (Dijon, Chalon, Lyon, Avignon, Marseille, Montpellier) présentent des gisements de reports modaux très significatifs. Cela concerne les approvisionnements des agrégats et les filières de recyclage du BTP en milieu urbain et les nouvelles filières des énergies vertes (biomasse, biocarburants,...) tant pour les approvisionnements de matières premières que pour les produits finis.

### Méthode de construction des scénarios de développement de l'offre portuaire

Elle s'appuie sur une **approche industrielle** de modélisation des trafics par grandes filières de développement et par port : 14 filières ont ainsi été étudiées avec la grille d'analyse suivante :

- Principaux acteurs
- Volume du bassin (production ou consommation)
- Volume des plateformes objets de l'étude
- Projet et perspectives sur le bassin
- Axes de report modal
- Projection de volumes fluviaux
- Facteur contributeurs de report modal

Les principes de modélisation des trafics sont synthétisés dans le schéma ci-dessous :





par **Anne-Cécile COTILLON**, Préfecture de Région Rhône-Alpes. SGAR/Chargée de mission Environnement-Développement Durable- Bassin Rhône-Méditerranée

# La mise en place d'un comité des ports sur le bassin Rhône-Méditerranée comme outil de développement du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône

Après une forte chute en 2008 liée à la conjoncture économique mondiale et aux conflits sociaux au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), les trafics de marchandises sont en augmentation depuis 3 ans sur le bassin Rhône-Méditerranée. Ils demeurent cependant encore nettement insuffisants, alors que la route et le fer sont saturés en vallée du Rhône et que la loi Grenelle 1

fixe des objectifs ambitieux pour le report modal. Au printemps 2011, le préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée, a donc fait réaliser une étude des actions à mener sur le bassin en vue d'augmenter les trafics de plus de 10% par an, qu'il s'agisse de mesures d'ordre juridique ou réglementaire, d'évolution des infrastructures

ou encore d'opérations commerciales. Le rapport de mission du préfet, établi en juillet 2011 à la demande du ministre en charge des transports, fait apparaître que l'augmentation des trafics repose notamment sur une meilleure coordination des ports du bassin.

En effet, si une mise en cohérence des politiques publiques en matière de fluvial existe bien depuis 2007 à l'échelle du bassin au travers du volet « Transport fluvial » du Plan Rhône, il s'avère indispensable qu'une dynamique collective soit également effective sur le plan opérationnel entre les acteurs économiques du transport fluvial pour la mise en place de conditions favorables au développement de l'offre portuaire du réseau à grand gabarit et à l'augmentation des trafics.

C'est pourquoi le préfet coordonnateur de bassin a mis en place le 6 juillet 2011 un comité des ports réunissant les gestionnaires et exploitants des ports intérieurs de l'axe Rhône-Saône depuis Pagny jusqu'à Arles, les ports maritimes (Port de Sète-Sud de France et Grand Port Maritime de Marseille) et les gestionnaires du réseau fluvial (VNF et la CNR).

Présidé par Noël Comte, président de la CCIT de Villefranche, le comité des ports a pour mission de mieux coordonner les actions des ports du bassin Rhône-Méditerranée et de mener une politique offensive de conquête de nouveaux trafics pour répondre aux objectifs ambitieux de report modal assignés par la loi Grenelle.

Le comité des ports n'a évidemment pas vocation à se substituer au Plan Rhône mais s'inscrit en parfaite complémentarité de celui-ci. Il permet

## Le Plan Rhône: un grand projet de développement durable

Après les épisodes majeurs de crues sur le Rhône aval, un partenariat – constitué par l'État et ses établissements publics (notamment l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse, les Voies Navigables de France ou l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), les Conseils régionaux de Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bourgogne et Franche-Comté, la Compagnie Nationale du Rhône et le comité de bassin Rhône-Méditerranée – s'est mis en place pour donner vie à des projets autour du fleuve Rhône, son territoire et ses riverains.

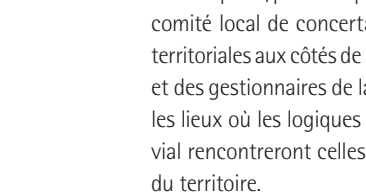
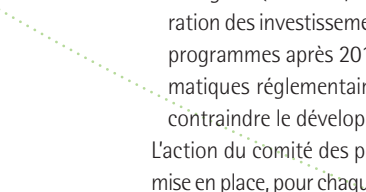
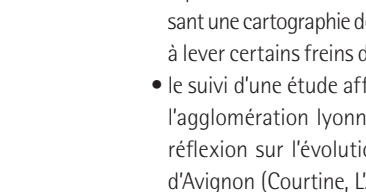
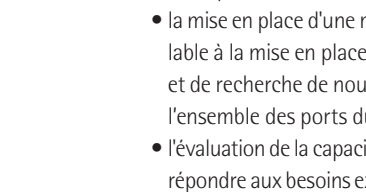
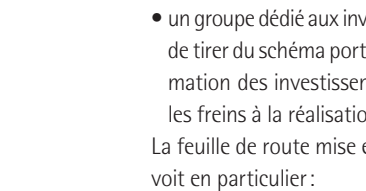
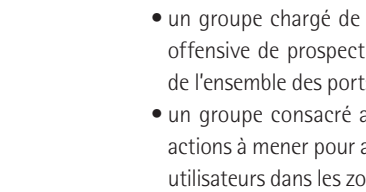
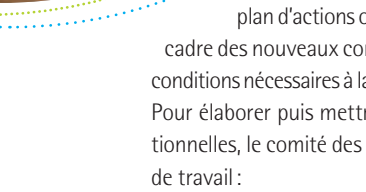
Animé par le préfet de la région Rhône-Alpes, préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée et organisé en 6 volets thématiques (Inondations, Qualité des eaux, ressources et biodiversité, Énergie, Culture et patrimoine, Tourisme, Transport fluvial), le Plan Rhône constitue un véritable projet de développement durable visant :

- l'amélioration de la qualité des eaux et la protection de la biodiversité du Rhône,
- le développement économique pérenne de l'axe Rhône-Saône,
- la réappropriation culturelle et sociale du fleuve par les riverains.

Porté par le Service navigation Rhône-Saône (SNRS), le volet Transport fluvial permet de coordonner les investissements nécessaires au développement de l'axe Rhône-Saône, à partir d'un programme d'actions structuré qui permet d'agir sur tous les facteurs du développement. Il s'agit ainsi de former les navigants, de moderniser et accroître la flotte, d'adapter l'infrastructure (allongement d'écluses, aménagement du canal du Rhône à Sète), de moderniser les outils de réparation navale, d'améliorer les interfaces entre maritime et fluvial, et bien sûr d'aménager les ports fluviaux.

Pour financer ses projets, le Plan Rhône bénéficie d'un contrat de projets interrégional (CPIER) à hauteur de 613 M€ et de 52 M€ de crédits européens FEDER (dont 34 M€ au titre d'un programme opérationnel plurirégional).





notamment d'identifier à l'échelle du bassin des actions immatérielles essentielles pour le développement des trafics et de soumettre aux décideurs du Plan Rhône un plan d'actions opérationnelles à engager dans le cadre des nouveaux contrats de projets en évaluant les conditions nécessaires à la bonne réalisation de ces projets. Pour élaborer puis mettre en œuvre ses actions opérationnelles, le comité des ports s'appuie sur trois groupes de travail :

- un groupe chargé de mettre en place une politique offensive de prospection des trafics pour le compte de l'ensemble des ports du bassin ;
- un groupe consacré aux usagers, qui identifiera les actions à mener pour améliorer le service apporté aux utilisateurs dans les zones portuaires ;
- un groupe dédié aux investissements, dont la mission est de tirer du schéma portuaire un document de programmation des investissements portuaires, en identifiant les freins à la réalisation des projets.

La feuille de route mise en place pour l'année 2012 prévoit en particulier :

- la mise en place d'une mission d'expérimentation préalable à la mise en place d'une structure de prospection et de recherche de nouveaux trafics pour le compte de l'ensemble des ports du bassin ;
- l'évaluation de la capacité des gestionnaires portuaires à répondre aux besoins exprimés par les usagers, en dressant une cartographie de l'offre portuaire et en cherchant à lever certains freins d'ordre réglementaires ou autre ;
- le suivi d'une étude affinant le schéma portuaire pour l'agglomération lyonnaise, l'accompagnement d'une réflexion sur l'évolution des sites portuaires autour d'Avignon (Courtine, L'Ardoise et Le Pontet), la préparation des investissements à prévoir dans les prochains programmes après 2013, ainsi que l'étude des problématiques réglementaires susceptibles de favoriser ou contraindre le développement des ports.

L'action du comité des ports devra s'accompagner de la mise en place, pour chaque site industrialo-portuaire, d'un comité local de concertation associant les collectivités territoriales aux côtés de l'État, des exploitants portuaires et des gestionnaires de la voie d'eau. Ces comités seront les lieux où les logiques économiques du transport fluvial rencontreront celles des politiques d'aménagement du territoire.

par **Jean-marie STOLL**, DREAL LORRAINE, Chef de la Division Transports-Mobilité-Sécurité

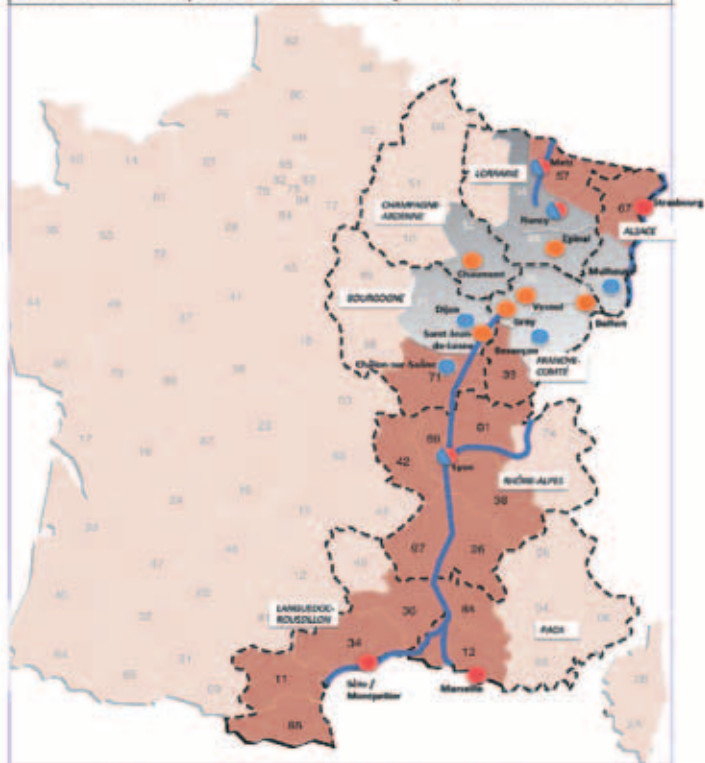
## Projet de liaison à grand gabarit Saône-Moselle, Saône-Rhône

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit, dans son article 11, que « les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. ». Le débat public devra mettre en lumière l'opportunité de ce projet et abordera son impact en terme environnemental, de développement économique et d'aménagement du territoire.

Cette démarche ambitieuse s'inscrit dans une logique multimodale et participera au report modal des trafics de fret nord-sud dans le corridor Benelux-Europe du sud, en reliant, à l'horizon 2025/2030, le bassin Saône-Rhône à celui du Rhin, c'est-à-dire aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial européen à grand gabarit. Le projet comblera le maillon manquant entre la Mer Méditerranée et la mer du Nord. Il permettra de développer le maillage des ports fluviaux en France et en Europe et de conforter la desserte des ports de Marseille et de Sète.

Pour préparer le débat public, VNF organisera au cours du second semestre 17 ateliers thématiques sur l'ensemble des territoires. Ces ateliers permettront d'affiner l'identification des enjeux et d'enrichir les réflexions destinées à alimenter les études du maître d'ouvrage. Quatre ateliers auront lieu prochainement dans la zone sud du couloir Rhin-Méditerranée :

Ateliers thématiques et territoriaux - juillet / novembre 2012



**Légende**

- Périmètre travaillé
- Périmètre concerné
- Limites régionales

**Thématiques et échelles territoriales des ateliers**

- Echelle locale // Ateliers 1 à 4 dominance « Coeur d'environnement »
- Echelle régionale // Ateliers 5 à 10 dominance « Développement économique territorial »
- Echelle nationale // Ateliers 11 à 17 dominance « Offre globale de transport / intermodalité »

Ateliers réalisés en juillet 2012, les villes de Besencon, Nîmes, Nîmes, Collioure et Montpellier travaillent à l'échelle européenne, des ateliers 1 à 10 dominance « Offre globale de transport / intermodalité »



© DRT PACA

par **Fabienne Margail**, chef du département Hinterland,  
**Régis Martin**, responsable de l'Activité Fleuve et Plates-formes intérieures, Grand Port Maritime de Marseille

# Le fluvial, vecteur de différenciation du port de Marseille-Fos l'atout du partenariat Medlink ports

## Un point sur l'actualité de MEDLINK

Quatre ans après sa création, le partenariat MEDLINK PORTS, associant le port de Marseille-Fos et 9 plateformes multimodales de l'axe Rhône-Saône avec le soutien de Voies Navigables de France (VNF), vient de s'étoffer avec l'adhésion du port de Sète. L'entrée de Sète dans le dispositif a été actée le 27 mars 2012 lors de la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL) avec la signature de la 4<sup>e</sup> convention annuelle de partenariat MEDLINK PORTS. Pour le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), l'arrivée du port de Sète dans le groupement est une opportunité d'engager une coopération puissante sur la promotion et le développement du transport fluvial à grand gabarit de l'hinterland pour les conteneurs, les vrac solides et liquides ainsi que pour les colis lourds. Jean-Claude Terrier, directeur général du GPMM a d'ailleurs expliqué : « Le vecteur fluvial est un mode de différenciation par rapport à nos concurrents. Ceux du range sud tels Gênes ou Barcelone. Mais aussi ceux du range nord tels Anvers et Rotterdam pour

la desserte des hinterlands convoités de Bourgogne et notamment de Rhône-Alpes. Les ports du sud attireront les trafics s'ils proposent des solutions cohérentes et optimisées sur ce vecteur de différenciation : le mode fluvial. Cela pourra d'autant mieux se faire que les 2 ports maritimes concernés par les accès fluviaux coopèrent efficacement avec les plateformes trimodales de l'hinterland ». Un point de vue partagé par le port de Sète qui voit dans cette coopération l'occasion de renforcer l'offre de la façade méditerranéenne française face aux ports concurrents européens et de poursuivre et soutenir le développement de la voie d'eau en Languedoc Roussillon afin de tirer parti des travaux

de modernisation du canal du Rhône à Sète. MEDLINK PORTS accueille donc un 11<sup>e</sup> membre qui contribuera activement au développement de la zone d'influence du réseau et à enrichir son offre logistique globale. Un gage de progrès supplémentaire après une année 2011 qui a connu une hausse remarquable de 12 % du trafic conteneur sur l'axe MEDLINK (70 000 EVP).

## L'articulation avec La stratégie d'hinterland du Grand Port Maritime de Marseille

MEDLINK PORTS constitue un volet promotionnel majeur de la stratégie d'hinterland du GPMM. Il permet notamment de :

- montrer la diversité des solutions logistiques du passage portuaire par Marseille-Fos proposées aux clients.
- pérenniser et développer les flux de l'axe Rhône-Saône.
- contribuer au report modal en valorisant les solutions de transport massifiées qui existent entre le port maritime et les plateformes multimodales de l'hinterland. Parallèlement à cette stratégie, le GPMM a également conclu des partenariats



© DREAL PACA



© ORT PACA

capitalistiques avec certaines plateformes de son hinterland. La prise de capital dans une plateforme intérieure répond à la nécessité de marquer un emplacement hautement stratégique dans la logistique terrestre des flux. Elle assure durablement au GPMM plusieurs avantages :

- la maîtrise de l'information (flux, clients, potentiel de trafic...) en vue de favoriser le déploiement de dessertes en lien avec le port de Marseille-Fos.
- la capacité d'initiatives et d'impulsion en termes de développement de services pour satisfaire au mieux les besoins des clients.
- l'anticipation d'intentions éventuelles de ports maritimes concurrents.
- la possibilité d'une stratégie de revente d'actions vers des acteurs propices au développement des trafics pour Marseille-Fos.

Après Lyon en 1999 (le GPMM détient 16% de la société Lyon Terminal), en 2010 le GPMM est entré dans le capital de la plateforme de Pagny, avec une prise de participation à hauteur de 10% au capital de la Société par Actions Simplifiée (SAS) Pagny Terminal. En s'engageant sur la plateforme située le plus au nord de l'axe Rhône-Saône à grand gabarit auprès du groupe belge EUROPORT, le GPMM conforte sa position dans la région Bourgogne, confirme son ambition de devenir la porte sud de l'Europe et vise notamment le potentiel des régions de Suisse et d'Allemagne du sud. À mi-chemin entre les ports du range nord et le port de Marseille-Fos, la plateforme de Pagny pourrait jouer un rôle important dans les futurs échanges commerciaux entre la Méditerranée et le nord de l'Union Européenne. Comme cela a été fait

pour Lyon Terminal, deux étapes majeures sont envisagées pour Pagny Terminal :

- le soutien (financier et promotionnel) à la mise en service d'un service massifié desservant la plateforme. Il sera aussi accompagné d'une action à destination des armateurs pour l'incitation à la création d'un dépôt de conteneurs vides sur la plateforme.
- l'accompagnement pour la mise en place d'une procédure fluvio et/ou ferro maritime (PFM) pour la plateforme.

Au-delà des initiatives concernant les partenariats sur l'hinterland, les actions du Grand Port Maritime de Marseille en faveur du mode fluvial, vecteur capital de déploiement des pré et post-acheminements de ses trafics maritimes de façon massifiée et durable, sont notamment les suivantes :

- Favoriser et promouvoir la mise en place d'une structure tarifaire qui permette l'intégration du coût de la manutention fluviale dans les THC (Terminal Handling Charges) et faire ainsi gagner le mode fluvial en compétitivité.
- Améliorer l'infrastructure et notamment réaliser une liaison fluviale pour améliorer l'accès à la darse 2 et des postes d'attente pour les barges : la réalisation de ce canal optimisera la desserte par ce mode fiable et capacitaire du pôle conteneurs en la rendant directe et sécurisée. Elle sera une opportunité de développement d'implantations axées sur une logistique bord à voie d'eau valorisant l'exceptionnel emplacement des réserves foncières à proximité.
- Favoriser la mise en place du multistop pour optimiser la desserte fluviale directe

des terminaux à conteneurs (2XL, prévision de 3XL et 4XL) implantés dans la darse 2 du golfe de Fos.

- Poursuivre le lobbying en faveur du dimensionnement du réseau et des écluses adapté aux perspectives de croissance des trafics, ainsi que du désenclavement du bassin Rhône-Saône. Sur ce dernier point, le GPMM veille à ce que l'option plus à l'est, ouvrant directement l'hinterland fluvial à la Suisse et à l'Allemagne du sud, soit également réalisée, la version en « Y » (Saône-Moselle et un barreau Saône-Rhin) apparaissant pertinente.
- Proposer une aide au démarrage de nouvelles lignes régulières massifiées vers une nouvelle destination dans l'hinterland du GPMM.
- Accompagner la mise en place de procédures douanières simplifiées par les opérateurs fluviaux avec les Douanes (gages d'économies d'échelle, de gains en transit time, de réductions de coûts portuaires).
- Accorder des facilités au transport de marchandises dangereuses par modes massifiés avec la mesure avantageuse d'autorisation d'un temps de stationnement sur le port plus long (1 jour de plus) pour ces chaînes logistiques.

### Les données clés du partenariat MEDLINK PORTS Historique MEDLINK PORTS

- 2008 : Création du partenariat entre le GPMM et 8 plateformes multimodales : Pagny Terminal, Chalon, Mâcon, Villefranche, Lyon Terminal, Valence, Avignon-Le Pontet et Arles.

## ANALYSES ET PERSPECTIVES



et VNF en tant que partenaire (membre honoraire).

Statut : Convention de partenariat renouvelée annuellement

- Accueil de nouveaux membres :  
2010 : le port de Vienne Sud, Salaise-Sablons  
2012 : un 2<sup>e</sup> port maritime rejoint le partenariat : Sète « Port Sud de France ».

### Objectifs MEDLINK PORTS

- Développer le trafic multimodal par l'amélioration de la chaîne logistique fluviale au service des clients en favorisant la coopération et les bonnes pratiques entre l'ensemble des ports du bassin Rhône-Saône-Méditerranée (maritimes et intérieurs).
- Promouvoir les solutions multimodales des ports du range sud de l'Europe via une marque reconnue internationalement en valorisant les offres de transport disponibles sur l'axe (ex récemment : MEDLINK SHUTTLE pour le conteneur, MEDLINK BREAKBULK pour le colis lourd).

### Les chiffres de MEDLINK PORTS en 2011

Couvre 4 régions françaises ce qui représente 14 millions d'habitants.

- Trafic fluvial conteneurs MLP 2011 : 70 000 EVP.

- Le trafic total de MLP en 2011 (+ Sète) = 111 MT dont 8,5 MT par voie d'eau :
  - les 2 ports maritimes représentent un trafic total de 91 MT dont 3,5 MT par fleuve.
  - les 9 ports intérieurs ont généré un trafic total de 20 MT dont 5 MT de par voie d'eau.
- Les 9 ports intérieurs disposent en cumulé de : 2 600 m linéaires de quai, 460 ha de réserve foncière disponible pour accueillir des implantations logistiques ou industrielles, 50 ha d'aires de stockage disponibles bord à voie d'eau.

### Actions depuis la création de MEDLINK PORTS

- Création en 2009 du site internet : [www.medlinkports.fr](http://www.medlinkports.fr)
- Stand MedLink Ports aux manifestations suivantes pour contacts clients et valorisation de l'offre du bassin Rhône-Saône :
  - SITL PARIS (2009, 2010, 2011, 2012)
  - INLAND TERMINALS (Marseille en 2010)
  - TRANSPORT ET LOGISTIK (Munich en 2011)
  - RIVER DATING (Paris en 2008 et 2011, prévu à Rotterdam en 2012)
  - TOP TRANSPORT (prévu à Montpellier en 2012)

- Organisation d'un meeting Colis Lourds (« Meeting MedLink BreakBulk » prévue à Lyon en 2012).

- Création de l'offre conteneur « MEDLINK SHUTTLE » en 2011

- Mutualisation sous le même label des offres de RSC et LOGIRHONE.

- Plan Média

- Des insertions publicitaires sont régulièrement effectuées dans divers médias en fonction de l'actualité du partenariat et des cibles de trafics privilégiées.

- Échanges de bonnes pratiques, développement de services à valeur ajoutée.

- Des réunions de travail sur les chartes qualité et le statut d'OEA sont notamment en cours.

### NOUVEAUTES 2012 : d'autres atouts pour les clients !

- Mise en valeur de l'offre colis lourd « MEDLINK BREAKBULK » en 2012

- Répertoire toutes les capacités et outillages en colis lourds des ports fluviaux et maritimes du bassin et recherche le développement des synergies pour renforcer l'offre commerciale de bout en bout proposée aux clients.

- Eco-calculateur (mise en service prévu juin 2012)

- Sur le site internet MEDLINK PORTS, possibilité de calculer le gain d'un transport avec maillon fluvial/transport « tout route », grâce à la mise à disposition sur [www.medlinkports.fr](http://www.medlinkports.fr) de l'éco-calculateur de VNF.





© DRT PACA



par **Benoît Oliot**,  
Directeur du Port fluvial du Pontet

# Le port d'Avignon Le Pontet

Le port fluvial, spécialisé pour la manutention de produits en vrac, est situé à proximité de l'autoroute A7, il comprend :

## 1. Une zone portuaire de 2,5 ha équipée de :

- 1 quai de 143 m sur 15 m
- 2 grues à câbles avec trémie
- 1 ha de zone de stockage extérieur
- 2 800 m<sup>2</sup> d'entrepôts
- 1 poids public.

## 2. Une zone d'activités de 5,5 ha regroupant 11 entreprises :

### ENTREPRISE

CMI Pastor  
Gemelli  
Carglass  
Foselev  
CTS  
SCI La Péniche  
Doux  
Giocanti  
Lafarge Granulats  
Lafarge Béton  
Pradier

### ACTIVITE

Mécanique industrielle  
Concessionnaire automobile  
Réparation automobile  
Manutention  
Mécanique/Soudure  
Stockage  
Agroalimentaire  
Transport/Conditionnement  
Négoce Granulats  
Fabrication béton  
Fabrication enrobés

## Le trafic actuel

En 2011, le trafic fluvial de 202 péniches représentait 219 000 tonnes, essentiellement constituées de sables et graviers et de céréales, dont 91 % à l'import (198 700 tonnes) et 9 % à l'export (20 500 tonnes).

Soit l'équivalent de 8 800 camions (40 camions/jour).

Le trafic de sables et graviers est essentiellement local, mais le trafic des céréales est national ou européen. En 2011, le port a exporté 12 000 tonnes de sables vers l'Italie (fluviomaritime).

## Les prévisions de trafic

Les prévisions de trafic s'établissent ainsi :

**2012 : 270 000 tonnes**

**2013 : 350 000 tonnes**

(en comptant 50 000 tonnes pour Saint-Gobain)

**2014 : 400 000 tonnes**

**2015 : 400 000 tonnes**

**2016 : 450 000 tonnes**

- La volonté des grands ports maritimes de développer les pré-acheminements,
- la saturation des axes autoroutiers et la montée du développement durable,
- la position d'Avignon sur le parcours du fleuve, font du port du Pontet un investissement structurant d'avenir pour le département.

## Les investissements

Les investissements importants programmés sur le port sont rendus possibles grâce à la participation de nos partenaires, l'État, le Conseil Régional, le Conseil Général et la Communauté d'agglomération du Grand Avignon.

Participations :

**État** \_\_\_\_\_ **30 %**

**Conseil Régional** \_\_\_\_\_ **30 %**

**Conseil Général** \_\_\_\_\_ **10 %**

**Grand Avignon** \_\_\_\_\_ **10 %**

## Quai en estacade

Le quai de 143 mètres de long doit être renforcé afin de pouvoir accueillir tous types de grues. Une mission d'audit du quai a été réalisée et des travaux importants vont commencer. En 2020, nous avons prévu un allongement du quai de 50 mètres vers le nord afin de développer la capacité de réception à quai.

## Grues

Il est prévu de remplacer les 2 grues à câbles actuelles par des pelles hydrauliques plus maniables et plus rapides.

## Matériel de manutention

Nous programmons d'acquérir une chargeuse sur roues d'une capacité moyenne et une bande transporteuse sur rails afin d'optimiser les possibilités de chargement.

	2012	2013	Total
Rénovation Quai (1)	315 000 €		315 000 €
Achat Grue 1	800 000 €		800 000 €
Bande Transporteuse	400 000 €		400 000 €
Audit Quai (3)	50 000 €		50 000 €
Étude Impact	300 000 €	310 000 €	610 000 €
Achat grue 2		1 100 000 €	1 100 000 €
Quai (2)		2 100 000 €	2 100 000 €
Quai (3)	233 000 €		233 000 €
<b>Total Investissement</b>	<b>2 098 000 €</b>	<b>3 510 000 €</b>	<b>5 608 000 €</b>



Le 18 octobre 2011, La CCIT de Vaucluse a signé avec Voies Navigables de France une nouvelle concession de 30 ans.

## QUESTIONNAIRE

### Y-a-t-il des différences avec la précédente DSP (Délégation de Service Public)?

Le 19 octobre 1961, l'État français concède à la CCI d'Avignon, l'établissement et l'exploitation d'un port public fluvial au Pontet, précisément au PK 236 de la rive gauche du Rhône. La concession est consentie pour une durée de 50 ans pour se terminer le 18 octobre 2011. En 1961, l'objectif de la DSP était de créer un équipement portuaire sur l'agglomération avignonnaise afin d'accompagner le développement économique et faciliter les échanges. Le cahier des charges portait surtout sur les conditions de la création du port et son exploitation.

La nouvelle concession de 30 ans est différente, le cahier des charges est très précis et a pour objectif le développement du transport par voie d'eau.

Enjeux du prochain contrat :

- accompagner le développement du trafic fluvial
- moderniser les installations du port
- valoriser le domaine portuaire
- préserver l'environnement du fleuve
- développer un haut niveau de qualité, sécurité et innovation
- dynamiser une relation de partenariat avec VNF, créer une nouvelle gouvernance.

La CCIT de Vaucluse a présenté un business plan répondant à ces nouveaux défis.

### Comment s'articule le partenariat avec VNF?

La Chambre de Commerce et d'Industrie a conscience de l'enjeu que le port représente pour le développement économique. Les partenaires locaux et régionaux doivent être parties prenantes dans la stratégie du port et dans le suivi de l'activité. La Chambre de Commerce et d'Industrie va créer un comité stratégique du port qui comprendra VNF,

le Conseil Régional, le Conseil Général, la Communauté du Grand Avignon et la CCI. Ce comité se réunira tous les ans pour apporter son expertise à l'équipe du port et orienter les décisions.

### Quelle est votre stratégie pour développer le trafic?

Notre stratégie s'appuie sur 3 axes.

#### L'investissement

Pour les années 2011-2013, il est prévu un plan d'investissement de 5,6 millions d'euros qui permettra de mettre à niveau les équipements et matériels du port afin de répondre à la demande.

#### La commercialisation

Le plan d'investissements importants prévu dans les 10 ans à venir doit nous permettre de démarcher de nouveaux clients et de diversifier les marchandises transitant par le port. Les secteurs de l'agroalimentaire et du BTP assureront un trafic régulier ce qui nous permettra de développer une activité de marchandises générales.

Afin de faire profiter le port d'Avignon-Le Pontet d'un développement optimum, notre mode de croissance est caractérisé par une connaissance des besoins des entreprises de notre bassin d'activités.

Il est ainsi évident, pour nous, que le plan marketing qui doit être mis en place se doit de s'appuyer sur une adaptation de son offre au contexte global de l'activité et aux besoins spécifiques de nos clients.

Notre plan marketing prend alors un caractère pluriel qui sera décliné sous différents thèmes afin d'apporter une véritable valeur ajoutée à nos clients.

Il est le résultat d'une véritable concertation entre les différentes entités motrices

au sein de la CCI de Vaucluse, mais aussi en externe, à l'aide d'un partenariat étroit avec nos partenaires institutionnels et entrepreneuriaux. L'activité portuaire est tout à fait singulière, elle touche des entreprises qui évoluent dans des environnements complexes. Notre plan de commercialisation, élaboré à partir des éléments du plan marketing, prendra en compte cet aspect en proposant à chaque entreprise des services adaptés à ses besoins. Notre plan de commercialisation se tournera aussi vers les affréteurs et les logisticiens qui constituent le lien d'une chaîne complexe.

#### Le choix du positionnement

Nous avons fait le choix de spécialiser le port d'Avignon-Le Pontet vers le trafic de vrac et de marchandises générales. Les investissements et la politique marketing et commerciale seront tournés vers ces 2 cibles. Ils nous permettront d'apporter les bonnes solutions à nos clients et de maintenir les investissements à un niveau raisonnable. Le choix de ce positionnement permettra à nos clients d'identifier notre plateforme dans le paysage global de la logistique.

De plus, le port d'Avignon-Le Pontet est membre :

- de l'AFPI (Association Française des Ports Intérieurs)
- du MEDLINK Ports (Association de promotion des ports de l'axe Rhône-Saône)
- du Comité des ports de l'axe Rhône-Saône, sous l'égide du Préfet de bassin, Mr Carencio.



# Plate-forme logistique CLESUD

*Entretien avec M. Gilormini – Établissement Public d'Aménagement et de Développement Ouest Provence*

À l'origine l'initiative de la création d'une plateforme logistique massifiée revient essentiellement à la CCIMP. Le projet vient du constat d'un déficit et d'un éparpillement des installations logistiques dans l'aire métropolitaine marseillaise. L'optimisation de cette activité et la massification des flux nécessitent un site adapté. Le choix du site actuel se fait à l'issue d'une analyse multicritères : disponibilités foncières (plus de 200 ha), proximité de l'autoroute A54 et du triage de Miramas, compatibilité avec les contraintes environnementales en vigueur, nature des sols, etc. Par ailleurs ce site correspondait bien aux objectifs assignés au projet : être une plateforme de distribution régionale – et sa situation centrale dans les Bouches-du-Rhône y est très favorable – et possibilité de raccordement au fer pour assurer la massification des flux.

Le choix du site (Grans-Miramas) donne lieu à la création d'un Syndicat Mixte regroupant le SAN (Syndicat d'Agglomération Nouvelle) et la commune de Grans (qui intégrera le SAN en 2003), la Région, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône et la CCIMP. Le Syndicat Mixte, Maître d'ouvrage de la plate-forme logistique et du chantier de transport combiné, concède l'aménagement opérationnel de la plate-forme, sous forme de ZAC, à l'EPAREB (Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang-de-Berre). Puis, suite à l'achèvement de l'Opération d'Intérêt National et à la disparition de l'EPAREB, l'EPAD (Établissement Public d'Aménagement et de Développement) Ouest Provence, aménageur public créé par le SAN, prend le relais en 2002. On peut remarquer que ce passage de témoin s'est fait sans interruption dans l'aménagement de la plateforme logistique. La concrétisation du projet CLESUD débute par la plate forme logistique, aménagée sous forme de ZAC, dont les lots sont commercialisés par l'EPAREB puis l'EPAD à un prix compatible avec les besoins du marché, inférieur d'environ 50% au coût de production du foncier aménagé. Cette politique commerciale

est rendue possible par une Déclaration d'Utilité Publique et une participation financière des collectivités locales et de l'État au bilan de la ZAC. Les premiers occupants se partagent à peu près à égalité entre investisseurs qui bâtissent des entrepôts pour les louer et chargeurs ou logisticiens propriétaires de leurs installations.

Quasiment tous les lots sont embranchés au fer – répondant à l'objectif initial de massification des flux et desservis essentiellement par des services de wagons isolés. Toutefois un chantier de transport combiné, initié au milieu des années 90 en concertation avec la SNCF fait également partie du projet. Suite à la séparation SNCF-RFF et à la redistribution des rôles en matière de maîtrise d'ouvrage d'installations ferroviaires, le Syndicat Mixte Euro Alpilles, bénéficiaire de la DUP pour l'aménagement de la plate forme logistique et du chantier de transport combiné, lance un appel à projets, remporté par Projénor (associé à Novatrans), dont la proposition porte sur un chantier équipé d'un faisceau de réception de 3 voies de 750 ml, pour un investissement total de l'ordre de 22,5 M€ HT. Un bail emphytéotique est signé en 2006 entre le SME et la société associant Projénor et Novatrans une fois le plan de financement bouclé (avec une part de fonds publics de l'ordre de 80%). La collectivité reste donc bailleur du chantier rail-route à l'inverse des lots commercialisés sous forme de ZAC, qui sont cédés en pleine propriété.

On ne peut que constater que l'activité du chantier rail route est restée moins importante que les prévisions établies en 2006. L'exploitant Novatrans (filiale de Geodis) ne peut agir que comme affruteur de trains de transport combiné pour le compte de transporteurs routiers et en aucun cas dans le cadre d'une relation directe avec des chargeurs. Le trafic du chantier rail-route, qui dessert un périmètre d'environ 80 km autour du site, ne bénéficie donc pas spécifiquement aux entreprises présentes à CLESUD. Pour optimiser le fonctionnement du chantier, se posera la question de l'ouverture du site à d'autres opérateurs, qui se heurte aujourd'hui à des questions de sécurité

mais aussi, potentiellement, aux intérêts du locataire du terminal.

L'arrivée à maturité du site pourrait s'accompagner de la création d'une structure d'exploitation regroupant, autour de l'exploitant actuel, l'ensemble des entreprises « clientes » du chantier de transport combiné. Les projets de la collectivité à court/moyen terme visent avant tout à optimiser l'utilisation de l'existant. En fonction des perspectives de croissance des trafics ferroviaires et combinés, le site pourrait ensuite contribuer à répondre à une demande nouvelle de foncier, d'autant qu'on se situe au cœur d'un bassin d'emploi important.

Dans l'immédiat un centre de vie complété par une offre tertiaire va être lancé à proximité immédiate de la zone logistique. Une étude visant à favoriser le report modal par un meilleur fonctionnement du chantier rail-route et une relance de l'utilisation des embranchements ferroviaires sera engagée très prochainement. Dans cette même optique, les deux derniers lots qui restent à la vente, et qui ne sont pas embranchables, sont commercialisés à un tarif préférentiel aux acquéreurs qui prévoient de recourir au transport combiné.

## EPAREB-EPAD

L'EPAREB a été créé en 1973 et chargé d'aménager la zone, dans le cadre d'une procédure "ville nouvelle", en lien avec le développement de la ZIP de Fos. Il regroupe l'État et les Communes de Fos-sur-Mer, Istres, Miramas et Vitrolles. L'EPAREB a été le moteur d'une modification profonde du territoire par la réalisation d'équipements publics, de parcs d'activités et d'opérations d'urbanisme de grande envergure, y compris sur des communes extérieures à son périmètre d'intervention initial (Les Pennes-Mirabeau, Saint-Chamas, Saint-Victoret).

L'EPAREB disparaît en 2002 et ses responsabilités d'aménageur sont transférées aux collectivités locales appartenant au SAN Ouest Provence, qui crée le 31 janvier 2002 l'EPAD Ouest Provence.



## Jacques-Maurice Lengrand, bibliographie

- *Logique et organisation de la circulation des conteneurs*: Rapport de recherche de Claude Fiore, Jacques Colin, Jacques-Maurice Lengrand et Jean-Paul de Gaudemar (Broché - 1983)
- *Formation au sein de l'entreprise de stratégies logistiques tendant à maîtriser les flux physiques de marchandises* de Jacques-Maurice Lengrand, Jacques Colin, Centre de recherche d'économie des transports et Action thématique programmée Socio-économie des transports France (Feuillets mobiles - 1980)
- *Le Développement de la fonction d'intermédiaire dans les transports*: CRET, Centre de recherche d'économie des transports pour le Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, Programme de recherche et de développement technologique transports terrestres de Claude Fiore, Jacques-Maurice Lengrand, Centre de recherche d'économie des transports et Programme de recherche et de développement dans les transports terrestres France (Couverture à spirales - 1988)
- *Le Développement de la fonction d'intermédiaire dans les transports*: CRET, Centre de recherche d'économie des transports pour le Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, Programme de recherche et de développement technologique transports terrestres de Claude Fiore, Jacques-Maurice Lengrand, Centre de recherche d'économie des transports et Programme de recherche et de développement dans les transports terrestres France (Couverture à spirales - 1988)
- *4<sup>e</sup> rencontres régionales de la mer. Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur Marseille, le 15 novembre 2005 - Les Cahiers des ateliers Thématiques 12 Logistique et ports régionaux*. Animateur du groupe de travail Jacques-Maurice Lengrand Président de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes.

## Direction de thèse

- *Contribution à l'analyse des transports informels: l'exemple des calèches dans la région du Cap-Vert au Sénégal*/Malick Ndiaye/[S.I.]: sn, 1984
- *Transport et restructuration spatiale: le cas de la Haute Volta, plaque tournante pour les transports ouest-africains*/Gnanderman Sirpe/[S.I.]: sn, 1984
- *Transport et rééquilibrage régional dans les pays du Tiers-monde: cas d'application du Sénégal*/Ousmane Thiam/[S.I.]: sn, 1984
- *Transport informel et intégration de la banlieue à la dynamique urbaine d'un pays du Tiers-monde* [Texte imprimé]: *application à la ville d'Abidjan*/Grégoire Mathurin Lia Biagone; sous la direction de Jacques Maurice Lengrand/[S.I.]: [s.n.], 1984
- *La circulation physique des marchandises, instance de régulation des processus productifs: application à l'industrie agroalimentaire française*/Gilles Paché/[S.I.]: sn, 1986
- *La contribution de l'office ivoirien des chargeurs à la politique maritime ivoirienne* [Texte imprimé]/Fatoumata Konaté; sous la direction de Jacques Maurice Lengrand/[S.I.]: sn, 1987
- *Conteneurisation et politique sénégalaise de maîtrise du transport international de marchandises par voie maritime* [Texte imprimé]/Soudou Diagne; sous la dir. de Jacques Maurice Lengrand/[S.I.]: [s.n.], 1987
- *L'opportunité du transport par conteneur dans les pays en voie de développement* [Texte imprimé]: *le cas de la Chine*/Xuedai Dong; sous la dir. de Jacques Maurice Lengrand/[S.I.]: [s.n.], 1988
- *Surcapacité et sous-utilisation des moyens dans le transport routier de marchandises* [Texte imprimé]: *le cas de l'Algérie*/Farès Boubakour; sous la dir. de Jacques Lengrand/[S.I.]: [s.n.], 1990

## Entretien radiophonique

Samedi 25 novembre 2006 Radio Dialogue

Jacques-Maurice Lengrand, président de l'Institut méditerranéen des transports maritimes.

Animée Christian Apothéloz, consultant et Michel Raphaël, journaliste.

[www.apotheloz.com/futur005.htm](http://www.apotheloz.com/futur005.htm)



# Registres des transporteurs

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, toute l'activité relative à la tenue des registres des transporteurs publics routiers a été régionalisée.

En conséquence, la cellule "registres-finance" de Marseille centralise et instruit les demandes des transporteurs de tous les départements de la région PACA.

## Pour nous contacter:

- ▶ Uniquement sur rendez-vous: le mardi matin et le jeudi matin
- ▶ Renseignements téléphoniques: 04 91 83 64 35
- ▶ lundi - mardi - jeudi - vendredi: de 09h00 à 12h00

## Pour déposer vos dossiers:

- ▶ DREAL PACA/STI/URCT (site Prado)
- ▶ 16 rue Antoine Zattara
- ▶ 13332 MARSEILLE CEDEX 03

## Pour vos demandes urgentes:

- ▶ Par télécopie: 04 91 83 63 98

Pour toute information concernant l'accès ou l'exercice de la profession de transporteur public:

- ▶ Le site internet de la DREAL PACA, rubrique "guichet du transport public routier".

par **Béatrice Pieri**, Chef du pôle administratif  
DREAL PACA/STI-URCT

Observatoire Régional des Transports  
Provence-Alpes-Côte d'Azur  
16 rue Antoine Zattara 13332 Marseille Cedex 3  
Tél. 04 86 94 68 46/04 86 94 68 47  
04 86 94 68 45 - Site: [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

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

