



ÉDITION
SPÉCIALE
LOGISTIQUE

LE JOURNAL DES TRANSPORTS

N° 105 - JUILLET 2019

ÉDITO DU PRÉFET DE RÉGION PIERRE DARTOUT



La logistique en France génère 200 milliards d'euros de chiffre d'affaires et emploie 1,8 million de personnes. Elle est aussi un maillon essentiel de l'ensemble de l'économie et est incontournable dans les modes de vie de nos concitoyens.

Mais la France n'occupe que la 15^{ème} place du classement logistique de la Banque mondiale. Notre sous-performance coûterait chaque année plusieurs dizaines de milliards d'euros à notre économie. Pour hisser la France parmi les 5 pays les plus performants, l'État a souhaité en 2015 s'engager dans une démarche qui poursuit trois objectifs : rendre les chaînes logistiques françaises plus compétitives, travailler sur les dimensions sociales et environnementales du secteur, et préparer la logistique à la transition numérique et aux nouvelles technologies. Pour y parvenir, une stratégie nationale, « France Logistique 2025 », a été élaborée. Elle encourage les acteurs locaux du secteur à mettre en oeuvre des actions à leur niveau, en particulier sur les territoires à forts enjeux.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le secteur du transport et de la logistique qui emploie 116 000 salariés joue un rôle essentiel dans la vitalité de l'économie. Idéalement placée au carrefour des échanges internationaux, notre région dispose avec le Port de Marseille-Fos du 1^{er} port français. L'aéroport de Marseille Provence est le 1^{er} aéroport de fret de province. Pour autant, ma conviction est que les chaînes logistiques pourraient être plus efficaces, générer plus de valeur au service de l'économie régionale et de ses territoires, tout en préservant les enjeux sociaux et environnementaux chers aux habitants de notre région.

Les services de l'État en région et le Conseil Régional ont donc mis en place des ateliers régionaux de la logistique. Ils associent pouvoirs publics et acteurs privés, pour faire émerger des solutions pragmatiques, tout en veillant au bon respect des grandes priorités de l'État et de la Région. Ces ateliers contribuent à poursuivre les trois objectifs suivants, qui sont aussi nos priorités pour un développement durable de la logistique en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Renforcer la compétitivité et le rayonnement euro-méditerranéen de la région

Les ports de Marseille-Fos, Toulon et Nice constituent des débouchés naturels de marchandises dont il faut renforcer l'attractivité. L'objectif est de faire converger les navires vers les ports de la façade méditerranéenne, plutôt que vers Anvers ou Rotterdam. Il faut donc accompagner les ports et l'ensemble des acteurs des chaînes portuaires, dans une approche d'axe Rhône-Saône et en visant la complémentarité entre les ports de la façade méditerranéenne.

Comme la bataille des ports se gagne à terre, leur desserte doit être améliorée, dans une logique de complémentarité des modes de transport. Maintenir une desserte routière de qualité reste essentiel sachant que la plupart des marchandises transite par ce mode. Le renforcement de l'attractivité de nos ports passe aussi par leur capacité à développer leur hinterland et, pour cela, renforcer la compétitivité des transports ferroviaire et fluvial est essentiel. L'intérêt du territoire n'est pas de voir passer les marchandises dans des « ports couloirs », en subir les nuisances,

sans en tirer le moindre bénéfice. Il est préférable que les flux maritimes transitent par des plateformes logistiques, soient chargés/déchargés, stockés, reconditionnés. Bref, que de la valeur ajoutée soit apportée ! C'est en ancrant les chaînes logistiques sur nos territoires que l'on fixera les trafics dans nos ports et que l'on créera durablement de la valeur et de l'emploi. L'enjeu est donc de parvenir, dans notre région, à accueillir des activités logistiques, à optimiser les procédures en réduisant les risques et incertitudes pour les investisseurs. Il convient également de veiller à être en capacité de bien desservir les territoires enclavés. Pour cela, les investissements dans les infrastructures portées en particulier par le contrat de plan État-Région doivent être poursuivis.

Voilà les conditions pour que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur demeure au carrefour des échanges économiques et commerciaux et en tire pleinement profit.

Développer le capital humain dans les secteurs de la logistique

Le secteur de la logistique est soumis à des changements rapides et difficilement prévisibles. Autant d'évolutions qui doivent être vues comme une opportunité pour promouvoir et développer les compétences, et rendre les emplois logistiques plus accessibles. Des actions doivent donc être engagées afin de promouvoir des rencontres régulières entre les professionnels de la logistique et les centres de formation.

Par ailleurs, les emplois logistiques doivent être rendus plus attractifs et accessibles aux salariés. Cela suppose d'encourager la mise en place d'accords inter-entreprises rendant les employés moins dépendants de la voiture individuelle.

L'État s'attache aussi à renforcer l'attractivité des métiers du transport en régulant le secteur pour préserver le pavillon français de toutes les formes de concurrence déloyale. Cela passe par un renforcement des contrôles des transports routiers, afin d'améliorer la lutte contre les fraudes, en particulier le travail illégal.

Promouvoir une logistique respectant les enjeux environnementaux des territoires

La logistique est souvent perçue comme une activité polluante et peu soucieuse de l'environnement. C'est la raison pour laquelle j'attache une importance particulière à la limitation des nuisances des activités logistiques, en veillant à la préservation de la biodiversité et à l'amélioration de la qualité de l'air. L'acceptabilité sociale et environnementale est essentielle pour développer des chaînes logistiques puissantes, susceptibles de renforcer la compétitivité de la France. Tout est lié.

Cela est vrai dans les zones logistiques des périphéries des villes ou sur les zones portuaires. Ça l'est aussi en ville. Le développement de nouvelles motorisations et de nouvelles solutions numériques, offert par la transition énergétique et la digitalisation des transports, ouvre de nouvelles perspectives en matière de déplacement des marchandises en ville, en particulier dans les métropoles. L'enjeu en matière de qualité de l'air est considérable et l'État est aux côtés des collectivités pour traiter ces questions.

Au-delà, il faut sensibiliser les élus, les médias, la population, sur les enjeux et sur l'utilité de la logistique. C'est dans ce cadre que j'ai souhaité vous proposer ce numéro hors série dédié à la logistique régionale et je remercie chaleureusement l'ensemble des partenaires institutionnels et privés qui ont apporté leur contribution.

LE RÔLE ESSENTIEL JOUÉ PAR LES ACTEURS MARITIMES ET PORTUAIRES

Avec plus de 81 millions de tonnes transportées et 40 000 emplois associés, Marseille-Fos est le 1^{er} port de France et le 2^e en Méditerranée. Il est le poumon économique des Bouches-du-Rhône, et la principale porte d'entrée de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône.



Hervé MARTEL
Président du
directoire du
Grand Port
Maritime de
Marseille
(GPMM)

Quelles sont les priorités de M. MARTEL pour sa mandature ?

Le port de Marseille-Fos est le premier port de France en termes de circulation globale, toutes filières confondues. Les bases de son développement ont beaucoup évolué ces dernières années. Il y a dix ans, elles reposaient principalement sur le transport d'hydrocarbures. La transition énergétique et les changements de mode de consommation ont induit une diversification de nos activités depuis le début des années 2000. Sur la période 2014-2018, le trafic a augmenté de 6 % et a généré 23 % d'augmentation du chiffre d'affaires du port, alors qu'à la même période le trafic d'hydrocarbures a diminué. Cette adaptation réussie nous a permis de garder notre place sur la scène internationale et de rester la porte d'entrée par la façade sud de l'Europe pour les transports transcontinentaux des conteneurs.

Même si la conjoncture actuelle de l'industrie n'est pas à la croissance, le port de Marseille-Fos attire les industriels et les logisticiens sur les zones logistiques Fos Distriport et de la Feuillane qu'il aménage pour créer de la richesse et de l'emploi pour le territoire. Au total le port génère près de 41 500 emplois directs. Nous comptons profiter de cet élan positif pour développer l'ensemble des filières en conciliant compétitivité et excellence environnementale. Ce dernier point est au cœur de notre stratégie.

En plus d'agir pour la réduction de l'impact sur l'environnement, je suis convaincu que notre croissance durable repose sur les transitions écologique et numérique mais aussi sur le report modal vers le ferroviaire et le fluvial pour donner corps à notre ambition : une économie bleue servie par un port vert. J'ajouterai, car c'est trop peu connu, que le Port est gestionnaire de 3000 ha d'espaces naturels, riches de plus de 400 espèces

végétales et 300 espèces animales et agit pour la préservation de la biodiversité. C'est une activité que nous souhaitons valoriser.

Le renouvellement du projet stratégique du port, pour la période 2019-2023, est en cours : quels sont ses principaux axes ?

Le futur projet stratégique 2019-2023 est en cours d'élaboration. Il s'oriente vers la recherche de la performance économique dans le respect de l'environnement, tout en assurant une gestion optimale de son foncier, avec la volonté de devenir un acteur de l'énergie renouvelable. Nous comptons imposer le port de Marseille-Fos comme un espace compétitif, bien connecté et aux solutions logistiques efficaces. En plus de pérenniser et optimiser l'écosystème industriel actuel, nous mettons en place les solutions d'une transition compétitive pour les nouvelles filières industrielles et énergétiques de demain, que ce soit sur les bassins Est ou Ouest, avec le branchement des navires à quai, le développement de la filière Hydrogène, des énergies renouvelables, etc.

Quelles sont les retombées des activités portuaires pour la métropole ?

Notre position géostratégique privilégiée, ajoutée à notre offre de foncier disponible, nous permet d'accueillir des projets d'investissements importants à haut potentiel économique, bénéfiques pour la cité phocéenne, la Métropole, et plus largement pour l'économie de notre pays. Le port entreprend, à son initiative, et/ou avec les autres acteurs du territoire comme la Métropole, des actions incontournables de prospection et de marketing dans le domaine de la transition écologique : prospection commerciale, actions de lobbying, évènementiel et networking.

Et avec ses deux data centers et sa future infrastructure d'accueil des câbles sous-marins et d'atterrissage, le port contribue à la construction de la Métropole connectée de demain.

S'agissant de la filière logistique, le département des Bouches-du-Rhône est situé au sud de la dorsale logistique française (Lille - Paris - Lyon - Marseille), et s'est imposé comme un point d'entrée de premier ordre pour le marché européen. Son importance s'est concrétisée par le développement soutenu de son

parc immobilier logistique sous l'effet, notamment, de projets de grandes envergures. La couronne logistique de Fos (St-Martin-de-Crau, Grans - Miramas, Fos et Port-Saint-Louis), constitue l'un des principaux pôles logistiques structurants d'un territoire situé au coeur d'un hinterland regroupant 13 millions de consommateurs dans un rayon de 300 km. Dans ce contexte, le port de Marseille-Fos s'est inscrit comme un interlocuteur de premier ordre et un partenaire privilégié de l'ensemble des acteurs du marché de la logistique.

BRANCHEMENT DES NAVIRES À QUAI : UNE SOLUTION POUR LIMITER LA POLLUTION DE L'AIR



Marc REVERCHON
Président
directeur général
de La Méditerranée

Quel bilan tirez-vous du branchement à quai de vos navires ?

Depuis fin 2016, lors des escales quotidiennes de 12 heures au coeur du périmètre urbain Euroméditerranée à Marseille, les 3 navires mixtes de La Méditerranée sont alimentés en électricité du réseau haute-tension, directement depuis le quai. Cela permet d'éliminer, pour chaque navire, l'équivalent en émissions de particules (PM10) et de CO2 de 1 000 000 de voitures par an sur un trajet Marseille-Aix aller-retour (source AtmoSud).

Outre la suppression totale des émissions polluantes, la connexion à quai améliore les conditions de travail à bord et les conditions de vie des riverains avec la neutralisation du bruit et de la vibration des moteurs. Cette opération, d'un coût total de 3,5 millions d'euros, a bénéficié d'une subvention de

240 000 euros de chacun des organismes ADEME et FEDER.

Envisagez-vous d'autres solutions pour réduire les émissions polluantes dans les ports ?

Dans les cas d'insuffisance structurelle du réseau électrique ou de productions à partir de centrales polluantes à gaz ou à charbon, nous avons démontré la faisabilité d'une solution alternative mobile à Ajaccio en septembre 2018.

Du GNL est transporté et stocké sous forme liquide dans des conteneurs réfrigérés à -161 degrés. Le gaz est ensuite porté à température ambiante au moyen d'un réchauffeur atmosphérique, puis envoyé dans le groupe électrogène qui le brûle sur quai afin de produire l'électricité qui alimente en escale les navires équipés.



PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR : UNE RÉGION STRATÉGIQUE POUR LA LOGISTIQUE NATIONALE

En traitant les chaînes logistiques internationales, Éric HÉMAR et Patrick DAHER interrogent nécessairement leur organisation et leur performance en Provence-Alpes-Côte d'Azur, tout comme le fait Jean-Christophe BAUDOUIN à l'échelle de la façade portuaire méditerranéenne et de l'axe Rhône-Saône.

Eric HÉMAR et Patrick DAHER ont mené à bien la mission qui leur avait été confiée par les ministres des finances et des transports au début de cette année : indiquer comment redresser la perception de la logistique en France, alors que ce secteur économique emploie environ 1 800 000 personnes et pèse en valeur près de 10 % du PIB. Comme chefs d'entreprises logistiques, ils ont analysé les travaux antérieurs sur ce sujet pour comprendre comment la France est perçue en matière logistique par la Banque mondiale, mené une étude de cas sur la distribution européenne, entendu le point de vue des professionnels, et regardé comment fonctionnent les deux pays leaders en matière de logistique que sont l'Allemagne et les Pays-Bas.



Éric HÉMAR
Président d'ID
Logistics

Éric HÉMAR, quel diagnostic dressez-vous ? De quoi souffre la logistique française ?

Le diagnostic est simple : il y a urgence à agir car la France continue de se faire distancer par ses proches concurrents (Allemagne 1^{ère} ; Pays-Bas 2^{ème}, Belgique 4^{ème}) en restant autour de la quinzième place du classement de la Banque mondiale sur la performance

logistique des pays, malgré les efforts récents conduits à ce sujet.

En effet, avec la stratégie nationale « France Logistique 2025 » et les rapports parlementaires conduits sur les places portuaires de Marseille, du Havre et de Dunkerque, toutes les analyses et propositions sont largement sur la table : reste à déterminer la façon de les mettre en oeuvre sans tarder, de façon concertée et efficace. Notre diagnostic a été approfondi par une étude de cas. Celle-ci a confirmé que la localisation idéale pour l'implantation des entrepôts logistiques se situe à l'Est de l'Allemagne, que le prix du foncier est moins coûteux en France parce que plus disponible, mais que la fiscalité y rend in fine les prix des entrepôts plus élevés, que les passages aux frontières sont perçus comme plus complexes en France et que la massification permet aux grands ports d'Anvers et de Rotterdam de réduire sensiblement leurs coûts.

Les raisons du déclassement sont donc bien identifiées : la logistique constitue un secteur prioritaire en Allemagne et aux Pays-Bas. Ces deux pays ont entrepris dans les deux cas des actions concrètes, portant sur la mise en place de plans stratégiques, d'alliances public/privé. Ils ont aussi développé des actions opérationnelles couvrant les compétences, la R&D, la ré-

glementation, les relations entre modes de transport, l'environnement et la promotion internationale.

À l'inverse, en France, les acteurs privés interagissent dans un écosystème complexe, il y a peu de coordination entre services aux frontières, entre services de l'État, entre Régions limitrophes.

Le secteur est donc peu visible, dispersé et globalement peu attractif : il peine à recruter d'autant qu'il souffre bien souvent d'une image négative auprès des élus ou du grand public.

Face à ce diagnostic, que faut-il faire pour améliorer notre système logistique ?

La première piste consiste à mettre en place une institution dédiée à la mise en oeuvre de la stratégie logistique en France, en cohérence avec la stratégie nationale portuaire en rassemblant l'ensemble de la profession sous un toit commun. Ce dispositif de gouvernance ne sera pas seulement porté par l'État. Il devra intégrer l'avis et l'expertise des professionnels de la logistique, afin de prendre des décisions pragmatiques, au plus près des attentes du terrain.

Ce fonctionnement en mode public/privé devra être décliné au niveau territorial, en particulier sur les territoires des trois grandes portes d'accès portuaires, pour permettre d'impulser une politique en faveur de la logistique. Il s'agira par exemple de choisir les nouvelles zones bien reliées aux modes massifiés (ferroviaire, fluvial...) et dotées de services aux personnes travaillant sur ces zones, de façon à entretenir une dynamique favorable à la logistique.

Au-delà de la gouvernance, quelles actions prioritaires avez-vous pu identifier ?

À l'issue de notre travail, Patrick DAHER et moi-même souhaitons proposer au gouvernement le déploiement de 6 actions concrètes :

- Mettre en place le toit commun de la profession avec notamment la Plateforme France Logistique, un comité exécutif de la logistique et son comité interministériel
- Améliorer l'image de la logistique grâce à des actions de communication rapide
- Favoriser l'alternance pour entrer dans la profession avec l'objectif de 50 % pour les élèves post-bac
- Faire de la douane le point d'entrée unique pour les plus importantes formalités aux frontières et communiquer autour de cette action
- Faciliter les démarches administratives liées à la création d'entrepôts logistiques d'ici fin 2019
- Obtenir la fixation des nouvelles règles de taxation foncière des entrepôts, cohérentes avec la fiscalité locale des autres pays européens.

Jean-Christophe BAUDOIN

Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée Rhône-Saône

Quels sont les objectifs de votre mission ?

Cette mission émane du Premier ministre. Elle correspond à une volonté affirmée du Gouvernement de renforcer nos ports et l'activité logistique. J'ai été nommé Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône avec la mission de contribuer au dynamisme du système portuaire français. Celui-ci est principalement centré sur trois grands ports, Dunkerque, Le Havre et Marseille. Mon objectif est de construire une stratégie avec les acteurs privés et publics des 4 régions couvertes par l'axe (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur) d'ici le début 2020. La mise en oeuvre de cette stratégie permettra d'exploiter tout le potentiel du vaste périmètre correspondant à l'arrière-land (zone d'influence du port, ndlr) élargi des 6 ports de commerce de la façade méditerranéenne, en premier lieu du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). La fonction logistique est très développée sur le littoral comme dans le couloir Rhône-Saône, ce qui signifie que toute augmentation des flux doit impérativement s'inscrire dans la transition écologique, énergétique et numérique.

Quel est le poids de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le système portuaire et logistique de l'axe ? Quelles sont ses spécificités ?

Parmi les quatre régions, Provence-Alpes-Côte d'Azur est déterminante en raison de ses trois ports de commerce et de ses ports fluviaux. D'abord elle est le territoire d'assise du premier port de France. Avec un

trafic de 81 millions de tonnes et 1,4 millions de conteneurs (en 2018), le GPMM a un impact déterminant sur l'activité logistique sur l'axe, dans la région et au-delà. Le « cluster industrialo-portuaire » Marseille-Fos rassemble 1 500 établissements employant 41 500 salariés répartis sur le département des Bouches-du-Rhône. La zone industrialo-portuaire de Toulon emploie environ 2 000 personnes, sans compter les 3 300 employés de Naval Group dans le Var. Quant au port de Nice, peu de gens savent qu'il est le premier port cimentier français, avec ses expéditions vers la Corse et l'Algérie. L'activité de sites de réparation navale (gros navires ou yachts), comme La Ciotat, La Seyne et Antibes, contribue aussi à l'augmentation des effectifs avec des profils variés, dans des secteurs très innovants. L'essentiel cependant est de bien considérer qu'au niveau mondial où se situe la compétition, la région est un maillon d'une chaîne logistique qui commence et finit très loin.

Pouvez-vous présenter certaines actions que vous souhaiteriez mettre en place pour renforcer la performance et l'attractivité de l'axe, et à quelles échéances ?

La délégation doit mobiliser les 300 acteurs majeurs de l'axe (Voies Navigables de France, SNCF, Compagnie Nationale du Rhône, CCI régionales, communautés portuaires, régions, métropoles...) qui sont aux commandes. Je me suis donc attaché à ce qu'une vision prospective commune soit partagée entre les ports, les collectivités territoriales et les entreprises ou les opérateurs économiques. Nous abordons tous les domaines qui, en levant les obstacles que nous avons identifiés, peuvent

créer des opportunités de développement de l'activité. C'est le cas de l'efficacité de la circulation du fret par des infrastructures ou des services adaptés. Certaines actions sont déjà en cours ou même très avancées, comme la connexion ferroviaire du port de Brégaillon, l'organisation d'un arrêt de l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Calais à proximité du port de Mâcon permettant le chargement quotidien d'une vingtaine de remorques, l'offre d'un service de « navette hebdomadaire » pour les conteneurs entre Fos et Lyon... Partout nous cherchons des solutions pour développer l'intermodalité fleuve-rail-route en massifiant les échanges et limitant le recours systématique au camion. Nous nous intéressons de près à la digitalisation de l'activité logistique et, à titre d'exemple, nous expérimentons avec le GPMM et des entreprises locales (MGI, Keex, Buyco) la création d'une blockchain adaptée au fret. Nous identifions le foncier stratégique disponible sur tout l'axe pour développer des activités logistiques en préservant les ressources environnementales. Nous préparons avec VNF, CNR et les acteurs concernés, un schéma fluvial à l'échelle de l'axe pour favoriser le transport par barge, le tourisme fluvial et dynamiser les ports fluviaux. Bref, nous agissons tous azimuts avec les services régionaux de l'État avec lesquels nous travaillons en permanence, les collectivités et les acteurs économiques et institutionnels. Ensemble, nous pouvons créer de la richesse économique et de l'emploi dans un cadre de transition numérique et d'exigence écologique !

Cette région en a l'intelligence et le talent.

LA DREAL PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR : UN ACTEUR CLÉ DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE



Corinne TOURASSE

Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur

La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur a plusieurs casquettes. Outre ses missions de maître d'ouvrage des projets de développement sur le réseau routier national, elle exerce les missions de régulateur du secteur du transport routier de marchandises, mais accompagne aussi les acteurs publics et privés pour promouvoir des logistiques plus compétitives et durables au sein des territoires de la région.

L'État régulateur des activités de transport et logistique

La profession de transporteur routier de marchandises est une profession réglementée. Et pour cause : la concurrence qui s'exerce dans ce secteur peut vite pousser les entreprises à allonger les temps de conduite, à avoir recours à différentes formes de travail illégal, ou à ne pas respecter les normes en matière de pollution. Par ailleurs, les entreprises françaises sont de plus en plus soumises à une concurrence déloyale des transporteurs venus des pays à bas coûts. Réguler cette activité est donc utile aussi bien pour les usagers de la route, les entreprises de transport, que pour l'ensemble de nos concitoyens.

En Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la DREAL assure ce rôle de régulateur du secteur pour le compte du Préfet de Région. Elle accompagne les entreprises et les professionnels du transport tout au long de leur vie : de l'inscription de l'entreprise à son éventuelle radiation du registre des transports. La DREAL habilite également les centres de formation et délivre des attestations de capacité professionnelle aux personnes qui peuvent être habilitées à être gestionnaires d'entreprises de transport.

Mais la régulation passe aussi par le contrôle ! La DREAL exerce donc aussi un pouvoir de police, en menant des contrôles sur la route et en entreprise. Les objectifs poursuivis tiennent notamment :

- à la sécurité routière : respect des temps de conduite et de repos des conducteurs, fonctionnement des limiteurs de vitesse, des éthylotests, des équipements de sécurité, signalisation des matières dangereuses, surcharges, etc ;
- au contrôle du respect des règles de la concurrence notamment vis-à-vis des pays à bas coûts : respect

des règles du cabotage (transport effectué par un transporteur étranger entre deux points du territoire national, limité en nombre et dans le temps), respect des règles relatives au détachement et au travail dissimulé ;

- à lutter contre les fraudes aux dispositifs anti-pollution, notamment l'ADBLUE, qui permet de transformer 85 % des polluants en vapeur d'eau et azote inoffensifs.

En 2018, près de 4800 véhicules de transport de marchandises ont été contrôlés sur la route par les agents de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont 600 véhicules transportant des matières dangereuses et 45 % de véhicules étrangers. 20 % de ces véhicules étaient en infraction à au moins une réglementation contrôlée. Dans le même temps, 160 entreprises ont été contrôlées, pour plus de 2000 infractions relevées. Les fraudes devenant de plus en plus complexes, la DREAL s'attache à mener autant que possible des contrôles interministériels avec les forces de l'ordre, les inspecteurs du travail de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE PACA) ainsi que des agents de l'Union de Recouvrement pour la Sécurité Sociale et les Allocations Familiales (URSSAF PACA).

Les infractions commises peuvent conduire à des sanctions pénales. Par ailleurs, des sanctions administratives peuvent être prises en cas de cumul d'infractions. Les entreprises de transport peuvent se voir interdire, par le Préfet de Région, après avis de la commission territoriale des sanctions administratives, de faire circuler tout ou partie de leurs véhicules pendant une durée donnée. C'est ainsi qu'une dizaine d'entreprises ont fait l'objet de sanctions administratives en 2018.



L'État accompagnateur aux côtés de la Région : les ateliers régionaux de la logistique

À l'issue d'un diagnostic réalisé aux quatre coins de la région, auprès des professionnels de la logistique, l'État et le Conseil Régional ont souhaité mettre en place des ateliers thématiques pour répondre aux attentes exprimées sur le terrain. S'inscrivant dans la continuité de la stratégie nationale « France Logistique 2025 », les Ateliers Régionaux de la Logistique ont pour principal objectif de maintenir et de renforcer l'activité logistique en Provence-Alpes-Côte d'Azur, et d'en améliorer la performance économique et environnementale. Six ateliers ont été mis en place, constitués d'acteurs issus du monde privé et de la sphère publique. Ils ont pour ambition de faire émerger des réponses concrètes à certaines difficultés rencontrées par les partenaires de la démarche. Ils sont aussi le lieu adapté au lancement de démarches innovantes, sous forme « d'actions pilotes », avant un déploiement plus large en région. Lancés officiellement en juillet 2018, les ateliers rendront leurs conclusions en 2020. D'ici là, les premiers livrables devraient être achevés, et les premières expérimentations mises en place.

LA DREAL ET LE CONSEIL RÉGIONAL CÔTE À CÔTE POUR PILOTER LES ATELIERS RÉGIONAUX DE LA LOGISTIQUE

1 Mobiliser un foncier adapté à l'implantation de nouvelles activités logistiques

L'augmentation des volumes de marchandises transportées, en raison notamment de la croissance du e-commerce et des activités portuaires, nécessite la création de nouveaux entrepôts logistiques sur le territoire. Cependant le foncier disponible se fait rare, et la logistique n'est pas le seul secteur en croissance. L'atelier se donne pour fil conducteur d'identifier le « bon foncier logistique », au bon endroit et dans le respect de l'environnement, ceci dans le but d'aider les collectivités locales dans leur planification.

2 Optimiser les procédures réglementaires relatives à la création de nouveaux

La concurrence est parfois rude entre les pays pour l'accueil de nouveaux entrepôts logistiques. Les délais liés aux procédures réglementaires peuvent s'avérer longs et incertains, et ainsi retarder l'aboutissement de certains projets, voire dissuader certains investisseurs. Dans le cadre de l'atelier, un guide à l'attention des collectivités et un autre à l'attention des logisticiens vont être produits. Cela permettra à chacun, aménageurs et professionnels, de mieux anticiper et ainsi aux projets d'émerger plus aisément.

3 Améliorer la desserte des zones d'activités logistiques

En règle générale, les zones d'activités sont éloignées des grands bassins de population. C'est le cas du port de Fos-sur-Mer ou de Saint-Martin de Crau. De surcroît, les horaires de travail décalés, propres à certains métiers de la logistique, ne permettent pas l'usage des transports en commun.

Ce troisième atelier vise à faire émerger des solutions innovantes et décarbonées, pour améliorer la mobilité des salariés de la logistique, et faire diminuer le nombre d'employés de la logistique se déplaçant seul dans leur voiture.

4 Accompagner le développement de la logistique urbaine du dernier kilomètre

La logistique urbaine concerne l'ensemble des flux de marchandises dans les agglomérations. Indispensable au bon fonctionnement des villes, elle comprend notamment les livraisons, les expéditions et la gestion des déchets.

Dans le but de limiter les nuisances de cette logistique (congestion, pollution, bruit), sans compromettre sa performance et ses retombées économiques, les membres de l'atelier souhaitent proposer des nouveaux modes de livraison urbaine, innovants, plus efficaces et pleinement ancrés dans les transitions énergétique et numérique.

5 Renforcer le poids du fret ferroviaire

Moins de 10 % des flux régionaux de marchandises transitent par le rail ! Une importante marge de progression semble donc possible en faveur de ce mode de transport écologique.

Divisé en plusieurs groupes de travail thématiques, l'atelier a pour ambition de contribuer au transfert des marchandises de la route vers le rail. Des réflexions sont conduites en ce sens sur les infrastructures ferroviaires existantes (rénovation, optimisation...), mais également sur l'anticipation des besoins : quelles seront les infrastructures dont nous aurons besoin à moyen terme, pour ne pas freiner le développement du fret ferroviaire ?

6 Soutenir la formation et le recrutement en lien avec l'évolution des métiers de la logistique

À l'image de l'ensemble de la société, la filière logistique va connaître de profondes évolutions, directement liées aux transitions énergétique et numérique. Les changements qui se profilent vont avoir un impact direct sur les métiers, et donc sur les formations. Pour rester compétitive, la région doit anticiper ces transformations.

Ce dernier atelier a tout d'abord entrepris un travail de diagnostic de l'offre de formation actuelle, et d'identification des besoins futurs, en lien avec les innovations. Il se donne également pour objectif de communiquer sur les besoins en recrutement, ainsi que sur la grande diversité des métiers de la logistique et des perspectives de carrière qui en découlent.

LA LOGISTIQUE : UN SECTEUR SOURCE DE NOMBREUX EMPLOIS

Les retombées en termes d'emplois des activités logistiques sont importantes dans la Région. Pour le démontrer chiffres à l'appui, le Conseil régional, l'INSEE et l'État (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du Logement) ont travaillé de concert en 2018 sur une étude qui permet de mieux comprendre les retombées du secteur de la logistique sur l'emploi, mettant en évidence des disparités entre territoires.

116 000 emplois en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur

La logistique représente plus de 116 000 emplois à l'échelle de la région, soit 7,3 % des salariés. Ce total prend tout d'abord en compte le nombre d'emplois au sein des entreprises de la logistique : il s'agit des salariés qui exercent, ou non, un métier logistique dans un établissement logistique, soit 70 200 postes. Mais la logistique est également présente au sein d'entreprises où elle n'est pas le cœur de métier. Ainsi, ce sont plus de 46 000 salariés qui exercent un métier logistique dans une entreprise en dehors du secteur.

	ÉTABLISSEMENT DU SECTEUR LOGISTIQUE	AUTRES ÉTABLISSEMENTS
MÉTIERS LOGISTIQUES	<p>Métiers logistiques dans un établissement d'activité logistique Par exemple : un conducteur de poids-lourd dans une entreprise de transport</p> <p>41 000 emplois</p>	<p>Métiers logistiques dans un établissement d'activité autre que logistique Par exemple : un livreur dans une enseigne d'électroménager</p> <p>46 300 emplois</p>
AUTRES MÉTIERS	<p>Métiers supports dans un établissement d'activité logistique Par exemple : un informaticien dans une entreprise de transport maritime</p> <p>29 200 emplois</p>	<p>70 200 salariés dans le secteur de la logistique</p> <p>87 300 salariés exercent un métier logistique</p> <p><i>Champ : salariés hors intérim, postes principaux au 31/12/2015</i></p> <p><i>Source : INSEE - DADS 2015</i></p>

Une concentration d'emplois plus élevée à l'ouest de la région

La répartition de ces emplois sur le territoire n'est pas uniforme. Elle est notamment liée à la densité de population, à la géographie, et à la proximité avec les grands axes de transport nationaux et européens. C'est donc le long de l'axe rhodanien que la part d'emploi logistique est la plus forte. Elle est deux fois plus élevée que la moyenne régionale dans les zones d'emploi situées autour de Salon-de-Provence et Cavaillon. La part d'emplois logistiques est également forte dans les Bouches-du-Rhône, en lien avec les activités portuaires. Cependant, à l'exception de certaines zones d'emploi à l'est de la région, le reste du territoire est relativement pauvre en emplois logistiques.

Les activités portuaires sur le podium, la grande distribution dans le top 10

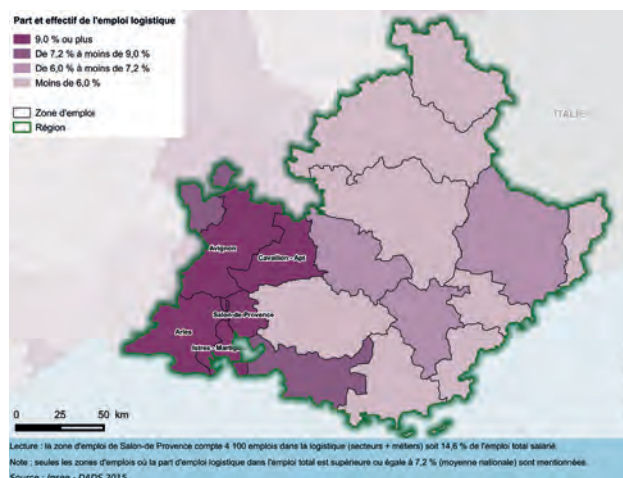
En termes de volume, les plus gros établissements du secteur logistique concernent des activités portuaires, à savoir : Bourbon Offshore, CMA-CGM, et le Grand Port Maritime de Marseille. Le top 10 des plus grands employeurs est ensuite complété par des entreprises qui évoluent dans le secteur de la manutention et de l'entreposage. Certaines de ces entreprises sont des filiales logistiques appartenant à des grands groupes de la distribution. C'est le cas du groupe Carrefour et de sa filiale Id Logistics.

4 professions rassemblent 65% des salariés des métiers logistiques

En effet, les routiers et grands routiers représentent 23,8 % des emplois, et les conducteurs livreurs 19,7 %.

Les activités de manutention ne sont pas en reste puisque les ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés, représentent 11 % des emplois ; et 10,6 % pour les magasiniers qualifiés.

Pour aller plus loin: retrouvez l'étude intégrale sur le site de l'INSEE <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3567165>





Jean-Louis REY
Directeur du secteur PACA, Corse et Lozère

AFFRAL : un acteur de premier plan de la formation

La logistique est un secteur en forte croissance, et de nombreux emplois sont à pourvoir, partout en France, et encore plus dans les régions logistiques telles que Provence-Alpes-Côte d'Azur. La profession de chauffeur routier, par exemple, est majoritairement exercée par des effectifs proches de la retraite. Aujourd'hui, près de 100 000 emplois en France dans le secteur du transport routier sont non pourvus.

L'AFTRAL (« Apprendre et se Former en Transport et Logistique ») souhaite donc répondre à cette demande pour assurer la formation des effectifs de demain. Nous proposons des formations initiales, des formations continues, et des formations en alternance (apprentissage et professionnalisation), du niveau CAP à BAC + 6 - maîtrise spécialisé. Au total, cela représente plus de 450 formations de perfectionnement pour les salariés du secteur, 150 formations initiales, ainsi que des formations de reconversion pour les demandeurs d'emploi et les militaires, qui débouchent sur des diplômes de l'Éducation Nationale et

des titres certifiés par l'État.

Avec plus d'une soixantaine d'années d'expérience en formation Transport Logistique au service des professionnels du secteur, l'AFTRAL tient une place à part en France.

À ses origines, organisme de formation Transport Logistique unique en Europe en raison de son savoir-faire en emploi / formation, l'AFTRAL reste un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, de l'Union européenne ainsi que de nombreuses organisations internationales.

Créé par les fédérations professionnelles du secteur il y a plus de 60 ans, l'AFTRAL forme aujourd'hui tous les personnels du secteur des transports, de la logistique, des établissements hospitaliers, des collectivités territoriales, des établissements privés...

Avec plus de 100 centres sur toute la France, l'AFTRAL a formé en France près de 207 500 personnes en 2018 et en forme environ 35 000 par an en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Occitanie.

Ceci confère à l'AFTRAL une place prépondérante dans le domaine de la formation professionnelle en France.

Samuel DEWITTE

DRH HOPPS Group & Directeur Général Adjoint Adrexo



M. DEWITTE, pouvez-vous nous présenter le groupe HOPPS ?

Au sein d'HOPPS Group, holding aixoise spécialiste des solutions e-commerce et experte du média courrier, nous employons 22 000 collaborateurs, dont près de 2000 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Notre filiale Adrexo, spécialisée dans la distribution d'Imprimés Publicitaires et de courriers, représente à elle seule plus de 18 000 collaborateurs sur l'ensemble du territoire national, dont 17 000 distributeurs en CDI à temps partiel.

Comment appréhendez-vous la question du « turn-over », c'est-à-dire le renouvellement récurrent des effectifs au sein d'une entreprise ?

Il y a 2 ans, j'ai choisi de m'intéresser à la fidélisation de nos salariés dans le but de réduire le turn-over rencontré sur cette fonction. Notre activité ne nous permettant pas de proposer de CDI à temps plein, nous avons cherché des solutions pouvant faciliter l'accès à un complément d'activité et de revenus pour nos salariés. Cette initiative autour de la ques-

tion du « temps non travaillé », s'est concrétisée par la création de l'application Job HOPPS il y a un an et demi. Au sein d'HOPPS Group, nous avons constitué une équipe pour développer cet outil en interne et avons invité d'autres entreprises à nous rejoindre dans ce projet pour proposer elles aussi leurs offres d'emploi en CDI à temps partiel sur l'application.

En pratique, Job HOPPS permet à toute personne, et notamment à nos distributeurs et distributrices, de compléter leur activité « en 1 clic ».

En téléchargeant l'application, les utilisateurs visualisent les offres d'emploi en CDI à temps partiel proposées autour d'eux, à proximité de leur domicile ou de leur 1er lieu de travail et peuvent choisir de postuler sans CV à celle qui leur correspond. Un an et demi après son lancement, Job HOPPS recense près de 8000 offres d'emploi en CDI à temps partiel partout en France, proposées par une centaine d'entreprises de différents secteurs d'activité tels que la restauration, la propreté, le service à la personne, le transport et la logistique.

Pour HOPPS Group et Adrexo, Job HOPPS est l'op-

portunité d'aider nos collaborateurs à trouver un 2ème emploi mais elle se veut aussi une application au service de l'emploi pour tous. Nous travaillons en lien avec les structures d'insertion et avons développé des fonctionnalités complémentaires pour permettre à chacun de partager des offres d'emploi avec ses proches, ce que nous appelons la « Sociale Digitale Attitude ».

Quel bilan pouvez-vous tirer suite au lancement de votre application ?

Aujourd'hui, après plus d'un an, Job HOPPS vient de passer le cap des 50 000 candidatures déposées et a permis de proposer plus de 7 500 CDI à temps partiel depuis son lancement. Nous constatons une diminution du turn-over de l'ordre de 25 %. Dans les mois à venir nous souhaitons continuer à développer notre application et cette démarche aux côtés d'autres employeurs pour pourvoir de plus en plus d'emplois et diviser par 2 notre turn-over.

LA LOGISTIQUE FACE AUX ENJEUX DE DEMAIN

Transitions énergétique et numérique, développement du fret ferroviaire, qualité de l'air et livraison du dernier kilomètre... autant d'enjeux à intégrer dès à présent pour préparer la logistique de demain.



Laurent LIVOLSI
Directeur du CRET-LOG (Centre de recherche sur le Transport et la Logistique) Aix-Marseille Université

Les tensions commerciales actuelles entre les États-Unis et un nombre croissant de pays, comme l'illustrent les menaces récentes sur les importations de vins français sur le sol américain, témoignent d'une compétition (certains parlent de guerre !) économique mondiale mais aussi de l'imbrication croissante des économies. Depuis plus de 50 ans, la libéralisation progressive des marchés a permis de faire émerger de nouveaux débouchés, mais a également généré une plus grande concurrence entre les entreprises en quête permanente de compétitivité. Cela passe par la maîtrise des coûts et l'innovation au service de clients toujours plus exigeants !

La logistique a rendu possible toutes ces évolutions. De nouvelles infrastructures, des navires toujours plus grands (les Triple E embarquent plus de 20 000 conteneurs équivalent vingt pieds) mais aussi des technologies de l'information pour tracer les produits permettent d'accélérer les flux autour de la Terre et de mieux les piloter compte tenu des incertitudes de marché. Réduire les coûts et le temps, améliorer la qualité de service, telle est la mission des acteurs des chaînes logistiques. Pour cela, la polarisation des activités est souvent apparue comme une solution évidente. Elle a pour corollaire de façonner les territoires mais aussi de les mettre en concurrence, depuis les grandes routes mondiales (comme le projet chinois des routes de la soie) jusqu'aux centres des villes.

Si la logistique a accompagné cette évolution, elle doit désormais faire face à trois défis majeurs pour lesquels les chercheurs peuvent (doivent !) contribuer aux solutions.

Les défis de la logistique

Le début du 21^{ème} siècle offre un triple défi à la logistique : démographique, technologique et, bien sûr, environnemental. Les trois sont inter-reliés et appellent des réponses globales. À l'échelle d'un pays, ils supposent une vision partagée sur l'ensemble du territoire (et adaptée à chaque partie simultanément) car, derrière ces défis, se cachent des enjeux d'aménagement du territoire, de modes de vie et, toujours,

de compétitivité des entreprises.

On ne peut oublier le défi démographique ! La croissance de la population mondiale, mais aussi française avec des disparités régionales importantes, va entraîner une augmentation des besoins en transport et logistique. L'urbanisation croissante va, en outre, poser des questions de logistique urbaine, et donc de continuité des chaînes, avec un maximum de contraintes à intégrer. Si nous considérons que les citoyens aspirent également à voyager, nous comprenons les enjeux logistiques évidents en termes d'infrastructures et de moyens dédiés... Si des voix s'élèvent pour dénoncer tantôt les méfaits du tourisme ou ceux d'une alimentation trop... « quelque chose », dans une dérive parfois liberticide, la prise en compte des circuits-courts, de modes de vie plus respectueux ou d'une économie circulaire constituent des voies prometteuses sur le plan logistique... et démocratique ! Le défi démographique a pour corollaire celui du vieillissement de la population et de l'adaptation des modes de consommation mais aussi de santé. Comment gérer demain les flux de patients ? C'est toute une refonte du système de santé qui se pose déjà avec des enjeux logistiques au sein des hôpitaux mais des villes et des campagnes aussi.

Le deuxième défi est porteur d'espoir, mais questionne également sur ses risques. Sans faire l'inventaire des innovations technologiques et de leurs potentialités, l'intelligence artificielle dans sa capacité à prédire les comportements des consommateurs et ainsi à produire / distribuer de façon optimale, comme l'internet des objets pour des commandes automatiques ou un pilotage facilité entre autres actions, sont autant de réponses possibles dans la perspective d'une logistique plus intelligente. Mais les camions autonomes, les robots préparateurs de commandes ou chargés de la distribution comme les drones vont également apporter des solutions. Ces innovations sont donc prometteuses et il convient de les intégrer au mieux dans une logistique plus efficiente demain. Elles posent cependant des questions, dont celle de l'emploi. Si l'on évoque souvent la pénibilité des métiers de la logistique et du transport, n'oublions pas qu'aujourd'hui un salarié sur dix travaille dans ce secteur qui représente en France plus d'1,8 million d'emplois, dont 80 % sont non qualifiés. Cette révolution technologique questionne donc aus-

si les enjeux sociétaux liés aux emplois de demain.

Le dernier défi est essentiel. Les activités logistiques dans leur ensemble doivent évoluer pour intégrer les enjeux environnementaux. Si elles ont accompagné, facilité la construction de nos sociétés en étant finalement le reflet de nos modes de vie et de consommation, elles doivent, au 21^{ème} siècle, faciliter et accompagner une consommation et des modes de vie plus respectueux de l'environnement tout en continuant à assurer la compétitivité des entreprises et des territoires dans le concert mondial de l'économie.

Le rôle de la recherche

L'ampleur de ces défis appelle des réponses globales et coordonnées entre les consommateurs, les entreprises, les pouvoirs publics et les structures de recherche. En logistique, le rôle des chercheurs est de produire des connaissances sur le management et pour le management. Au-delà de la dynamique scientifique, l'objectif est de produire des connaissances utiles pour les entreprises industrielles, commerciales et du transport et de la logistique mais, de plus en plus, pour les institutions (Ministères et autres collectivités territoriales) et organisations publiques.

Le CRET-LOG est aujourd'hui le plus important laboratoire de recherche dans ce domaine en France, comme Aix-Marseille Université le premier pôle de formation dans l'enseignement supérieur. Avec des chercheurs en gestion spécialisés en logistique mais aussi en systèmes d'information, développement durable..., le CRET-LOG a également vocation à développer des collaborations avec d'autres, compte tenu de la dimension globale des sujets abordés.

AIX MARSEILLE UNIVERSITE
1^{er} PÔLE UNIVERSITAIRE FRANÇAIS DE FORMATION EN
TRANSPORT, LOGISTIQUE ET SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
FORMATION INITIALE, ALTERNANCE ET CONTINUE

 <p>Faculté d'Économie et de Gestion Aix-Marseille Université</p> <p>Master Gestion de Production, Logistique, Achats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parcours Distribution et Achats (DISA) • Parcours Management de la chaîne LOGistique (MALO) • Parcours Supply Chain Durable (SCD) • Parcours Recherche, Etude et Conseil en Logistique et Stratégie (RECLS) 	 <p>Institut Universitaire de Technologies Aix-Marseille Université</p> <p>Diplôme Universitaire de Technologie Gestion Logistique et Transport</p> <p>Licences Professionnelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Management Logistique Opérationnel en Milieu Industriel • Gestion et Organisation des Achats <p>Diplôme d'Études Supérieures Universitaires Gestion des Opérations Logistiques</p>	 <p>Faculté de Droit et de Science Politique Aix-Marseille Université</p> <p>Master 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Droit et Management du Transport Aérien • Droit et Management des Transports Terrestres • Droit et Management des Activités Maritimes <p>Diplôme d'Études Supérieures Universitaires Assurances Aériennes et Spatiales</p> <p>Licence Professionnelle Management et Droit du Transport Maritime</p>
---	---	--



Ouverture Janvier 2020, un DESU/ Activités Maritimes et Portuaires

<https://www.univ-amu.fr/>



Renaud MUSELIER

Président Région SUD - Provence-Alpes-Côte d'Azur

Quels sont les enjeux et votre vision de la logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

Notre région, au centre de l'axe latin, au débouché de la vallée du Rhône, traversée par deux corridors européens, interface entre la Méditerranée et l'Europe, bénéficie d'une localisation privilégiée. Avec ses infrastructures de premier plan comme l'aéroport Marseille Provence, deuxième aéroport français pour le fret et le Grand Port Maritime de Marseille, qui est la véritable porte du Sud de l'Europe, notre territoire a une vocation logistique naturelle. Les enjeux sont alors multiples : concilier développement économique, attractivité économique et résidentielle du territoire tout en préservant les ressources naturelles.

Comment la Région favorise-t-elle une logistique plus vertueuse ?

En 2017, la Région a adopté son Plan climat qui, en 5 axes, et 100 projets, a pour ambition de faire de la région Sud un modèle en matière d'environnement. Nous avons ainsi pour ambition de développer l'éco-mobilité, de devenir une région neutre en carbone en 2050, de faire de l'écologie un

moteur de croissance, de préserver le patrimoine naturel et de favoriser le bien-vivre dans une région réputée pour sa qualité de vie, qualité de vie que j'entends conserver. Une part conséquente de ces actions concerne donc les transports et la logistique. Ainsi nous avons signé des conventions avec Voies Navigables de France afin de soutenir le report modal vers le transport fluvial ou l'émergence de bateaux moins énergivores. Nous soutenons également des expérimentations en matière de logistique urbaine durable avec l'usage de véhicules électriques ou de triporteurs. C'est avec ces engagements concrets que nous orienterons ce secteur économique vital dans notre région vers un modèle durable.

Comment imaginez-vous la logistique de demain ?

Je la vois nécessairement verte. Nous n'avons plus le choix, il ne nous reste plus que quelques années pour éviter la catastrophe climatique. Et je la vois intelligente. La logistique de demain devra être innovante, elle devra être smart. Nous avons d'ailleurs placé cette problématique au centre de notre réflexion lors du grand débat Mobilité du futur que nous avons organisé à la Région en septembre dernier. La préservation de notre futur se pense et s'organise aujourd'hui.



Sébastien PHILIBERT
Directeur Urby Marseille - Aix en Provence

En mars dernier, Martine VASSAL présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence et Philippe Wahl, Président du Groupe La Poste, signaient une convention afin de proposer une réorganisation de la logistique du dernier kilomètre sur le territoire métropolitain. Pouvez-vous nous présenter Urby et son rôle dans l'application de cette convention ?

Depuis cinq ans, Le Groupe La Poste s'est positionné en précurseur sur le marché de la logistique urbaine, avec l'ambition de développer des solutions innovantes pour fluidifier les échanges dans les villes de demain. Notre démarche consiste à nous associer aux collectivités locales et aux entreprises locales afin de nous adapter aux spécificités de chaque ville, de chaque territoire, et de trouver ensemble la meilleure réponse.

C'est pour cette raison que nous signons des accords avec les grandes métropoles françaises, qui ont pour objectif d'ouvrir le dialogue sur le sujet et de le faire évoluer avec l'ensemble des acteurs concernés. La Poste a signé le 22 mars dernier une convention avec la métropole Aix-Marseille-Provence, au terme de laquelle les deux partenaires entendent déployer des solutions de logistique du dernier kilomètre et du premier kilomètre, dans le cadre du réseau national de logistique urbaine Urby.

Le réseau Urby est un dispositif global de logistique urbaine reposant sur la mutualisation et l'optimisation des livraisons. À partir de plusieurs sites en ville et d'un centre de distribution mutualisé en zone périurbaine, Urby propose des services de livraisons urbaines, de stockage et de logistique inversée aux transporteurs, messagers, commerçants, artisans, collectivités, entreprises et particuliers, en utilisant des véhicules à faible niveau d'émissions et des vélos cargo. Nous souhaitons également proposer une offre sur le premier kilomètre « reverse logistique » à nos futurs clients.

Quelles sont vos ambitions, à termes, pour la logistique urbaine de la métropole d'Aix-Marseille-Provence ?

Nous allons créer une logistique urbaine durable, sur mesure, s'adaptant aux particularités géographiques et aux flux de circulation. L'idée est de partir d'une feuille blanche et de la remplir avec les acteurs locaux, en s'inspirant des bonnes pratiques et en regardant de près les innovations de transport en mode doux que nous pourrions utiliser.

L'expertise du Groupe La Poste en matière de logistique

nous a permis d'étudier les flux pour décider de l'implantation des futurs centres de logistique. Nous allons donc installer un centre de logistique mutualisé à l'entrée de la ville sous la marque URBY.

Les transporteurs pourront y déposer leurs marchandises. Depuis ce centre, des véhicules en mode doux iront livrer les colis ou des palettes dans les centres-villes ou dans des espaces logistiques urbains qui pourront dispatcher les marchandises en vélo cargo par exemple. Par ailleurs, nous démarchons les entreprises locales pour faire un état des lieux de leurs besoins afin d'adapter nos solutions.

Nous avons une ambition forte de réussir ce challenge au niveau de la métropole en stimulant les villes dans un mode plus durable et en limitant les flux de transports thermiques. Nous souhaitons être un facilitateur. C'est pourquoi, nous comptons réunir l'ensemble des acteurs autour de la table.

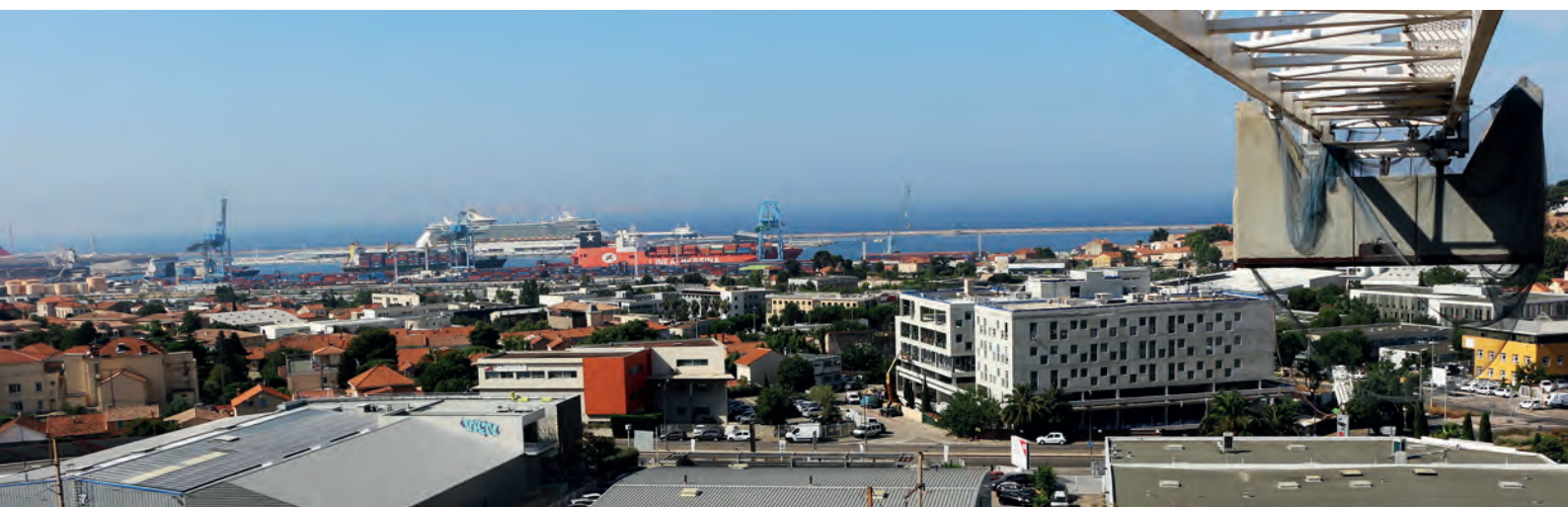
Avez-vous d'ores-et-déjà des projets concrets pour le territoire, et si oui à quelles échéances ?

Nous sommes dans le démarrage du projet avec la création de l'entreprise Urby sur la métropole, la recherche de fonciers, d'équipes et de partenaires. Urby Aix Marseille a vocation à accueillir des investisseurs de la métropole afin d'organiser la logistique urbaine où interviendront des véhicules décarbonés. Pour clarifier ce point, le capital est ouvert aussi à des sociétés privées de la métropole et qui souhaitent investir dans ce projet.

Selon vous, quels sont les principaux obstacles/points de vigilance au développement d'une logistique urbaine performante et « décarbonée » ?

Il peut y avoir des freins, mais c'est toujours le cas lorsque l'on souhaite faire évoluer les choses et les comportements. A nous d'être pédagogues et de permettre à tous de comprendre que la mise en place d'une logistique urbaine durable, décarbonée, est une absolue nécessité. Face aux demandes croissantes du e-commerce, il est primordial de favoriser la décongestion des villes, l'amélioration de la qualité de l'air et la redynamisation des centres-villes.

Nous connaissons en grande partie les freins et nous allons trouver des solutions innovantes pour réussir à installer ce concept au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence. Les obstacles seront l'accessibilité du centre-ville, les zones de déchargement adaptées ainsi que le modèle économique. C'est pourquoi, nous devons adapter l'organisation Urby tout au long des années. Il faut que nous soyons flexibles.



LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR : UNE ALTERNATIVE AU « TOUT ROUTIER »

Après plusieurs années de déclin en France, le fret ferroviaire semble reprendre des couleurs. Pourtant le chemin sera long pour parvenir à redonner toute sa place à ce mode de transport écologique : en 1970 le ferroviaire représentait 75 % des marchandises transportées, contre 10 % aujourd'hui. Le transfert s'est effectué principalement au bénéfice de la route.

La notion de fret ferroviaire englobe en réalité plusieurs organisations ou techniques de transport qui ne connaissent pas toutes le même développement. Deux grandes familles peuvent être identifiées, et elles représentent l'essentiel du trafic :

Le combiné rail-route : relatif au transport de « boîtes », c'est-à-dire de conteneurs maritimes ou de caisses mobiles, pouvant être fixées sur des trains ou sur des poids-lourds. Dans tous les cas, cette technique suppose la réalisation d'un trajet routier au départ et/ou à l'arrivée chez le client, et d'un trajet ferroviaire entre deux terminaux de transport combiné dans lesquels sont réalisés les transferts de boîtes du camion au train et vice-versa. Il peut même s'agir parfois de camions qui montent sur les trains, on parle dans ce cas de ferroutage ou d'autoroute ferroviaire.

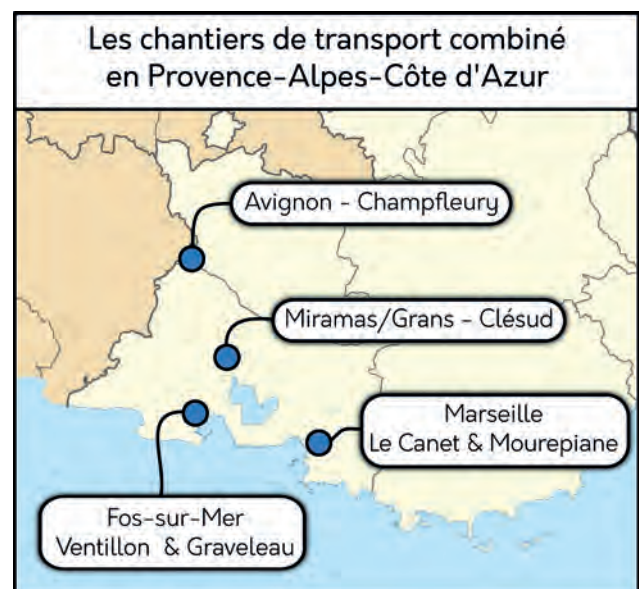
Le transport en trains complets et wagons isolés : cette offre recouvre ce que Fret SNCF appelle l'offre « Multi-Lot – Multi-Client ». Cela concerne le transport de wagons ouverts ou fermés, pour le transport de bois, de pièces métalliques, d'éléments de construction de grande taille. Il est également adapté au transport de marchandises en vrac liquides, par exemple les hydrocarbures, ou solides, telles que les matériaux issus des carrières. Dans tous les cas, les wagons sont chargés et déchargés chez un industriel qui dispose dans son enceinte d'une connexion ferroviaire. Il n'y a pas de passage par un chantier de transport combiné.

Le transport combiné en plein développement

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le combiné rail-route est particulièrement dynamique. Le transport de conteneurs maritimes est tiré par la croissance du port de Marseille-Fos. Des trains entiers sont ainsi assemblés directement dans l'enceinte portuaire, et parfois consolidés avec des marchandises continentales, avant leur départ vers le nord de la région et de la France. Ces flux de marchandises relèvent de la logistique internationale : la destination finale des conteneurs pouvant dépasser les frontières françaises.

Le transport de caisses mobiles n'est pas en reste. Il concerne surtout la logistique nationale, même si certains trains dépassent les frontières.

Les transferts de conteneurs et de caisses mobiles, de la route au train et vice-versa, sont effectués dans l'enceinte des chantiers de transport combiné rail-route. Ils sont au nombre de 6 en Provence-Alpes-Côte d'Azur : à Marseille (Le Canet/Mourepiane), Miramas/Grans (Clésud), Avignon (Champfleury) et Fos-sur-Mer (Ventillon/Graveleau). Ces infrastructures ont permis de transporter environ 320 000 conteneurs et caisses mobiles en 2017, et ce chiffre est en croissance.



Des besoins de capacités supplémentaires dans les chantiers de transport combiné

La capacité des terminaux de transport combiné n'est pas illimitée. La manutention des caisses demande de la place au sol pour les entreposer, même ponctuellement. De plus, l'insuffisance de voies ferrées peut parfois rendre l'exploitation difficile, et donc limiter la capacité.

Ainsi, pour répondre à la croissance de ce mode de transport, il devient indispensable de créer des nouveaux chantiers, ou bien d'agrandir les chantiers existants. Plusieurs projets de création, d'extension, ou de déplacement de chantiers de transport combiné rail-route sont donc actuellement à l'étude sur les secteurs de Marseille, Grans-Miramas et Avignon.

Miramas, un noeud de fret ferroviaire structurant et à surveiller

Les wagons isolés en provenance et à destination des sites des industriels doivent généralement être

triés pour constituer des trains entiers permettant de massifier les trajets ferroviaires sur la longue distance. Cela permet par exemple de transporter avec une seule locomotive l'équivalent d'une cinquantaine de poids lourds.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, cet assemblage est réalisé au sein de la gare de triage de Miramas, qui peut être considérée comme la porte d'entrée/sortie du fret ferroviaire régional. Chaque jour, de nombreux wagons y sont triés pour les grands sites industriels, notamment chimiques et sidérurgiques des secteurs de Martigues, de Berre ou de Fos-sur-Mer. Le maintien et la pérennisation de ce site stratégique qui permet d'éviter la circulation de plusieurs centaines de poids lourds présente donc de réels enjeux économiques et environnementaux. L'État, et les collectivités locales concernées, sont particulièrement attentives au devenir de cette gare de triage, sujet qui a été examiné dans le cadre des ateliers régionaux de la logistique.

LES TRANSPORTEURS ROUTIERS : ACTEURS DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE



Michel MATTAR
Secrétaire général de TLF MÉDITERRANÉE

Le secteur du transport et de la logistique joue un rôle majeur dans la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires, tout en accompagnant depuis des années les changements dans le pilotage des flux. Témoin privilégié de l'évolution de nos sociétés et des modes de vie, ce secteur joue aussi un rôle social dans sa capacité à employer des milliers de salariés, dont 80 % n'ont pas de qualification.

Aujourd'hui, ce secteur fait face à des défis majeurs, certains liés aux changements sociétaux et d'autres relatifs à sa dynamique propre. Pour les premiers, la prise en compte des enjeux environnementaux globaux s'impose comme une évidence pour tous les acteurs.

Si des progrès ont été réalisés de façon régulière, les enjeux impliquent désormais des efforts plus conséquents. En outre, ce secteur va connaître une transformation profonde de ses activités avec la digitalisation, les camions autonomes, robots et autres drones qui vont progressivement être déployés. Pour surmonter ces défis, les entreprises doivent être en mesure de réaliser les investissements humains et matériels nécessaires. Ce secteur s'est doté d'un référentiel RSE et s'engage aujourd'hui résolument vers l'amélioration de son empreinte carbone à travers le recours aux véhicules au gaz et vers la neutralité carbone des plateformes logistiques. Dans ce contexte, le rôle des associations professionnelles

évolue. Trop souvent réduites à leurs pseudo-stratégies politiques pour faire entendre la voix de la profession auprès des pouvoirs publics, elles aspirent à un dialogue permanent et constructif avec ceux-ci afin de créer un écosystème d'affaires favorable pour surmonter les défis communs. Une réglementation contraignante et une insécurité juridique freinent son développement. TLF Méditerranée regroupe sur la façade méditerranéenne 1435 entreprises et établissements employant près de 47000 salariés.





Olivier RIANDEE

Président OTRE Provence-Alpes-Côte d'Azur

Depuis plusieurs années les PME et TPE du transport ont appris à s'adapter aux conditions du marché. Elles ont fait des efforts considérables en matière de modernisation de leurs véhicules, tant sur le plan écologique que technologique.

Cette capacité d'adaptation est une force incontestable. Sur le plan écologique les entreprises ont investi dans des véhicules avec des motorisations plus propres. Avec une moyenne d'âge de 4 ans, le parc français est la preuve que les professionnels s'inscrivent dans cette démarche environnementale. Mais il n'y a pas que le côté mécanique à prendre en compte, puisque les entreprises forment leurs conducteurs à la conduite rationnelle pour réduire leur consommation en carburant. Parallèlement, la technologie a aussi beaucoup évolué. Les véhicules sont équipés d'assistances à la conduite améliorant le confort de conduite et surtout la sécurité. Grâce à cette technologie, l'image du conducteur, « gros bras en marcel », est dépassée. Désormais le métier est ouvert à tous et il est normal d'y retrouver des femmes. Pour autant, le métier est toujours affublé d'une image négative et cette incapacité à communiquer positivement lui est dommageable. La conséquence immédiate est que la profession rencontre de grandes difficultés de recrutement.

La concurrence des transporteurs des pays européens à bas coûts n'est pas étrangère à cette dégradation de l'image du transport. Nos PME françaises sont contraintes par une réglementation précise et incontestable similaire à nos voisins européens. Malheureusement certains n'ont aucun scrupule à ne pas les respecter. Les reportages à la télé se multiplient pour dénoncer une forme d'esclavage moderne. Tout ceci est inacceptable et se répercute sur nos PME françaises qui ne sont pas responsables de ces pratiques illégales. Autre point noir qui affaiblit nos PME, l'insuffisance du réseau routier occasionne de nombreuses difficultés de circulation. Le nombre de kilomètres parcourus par un camion en régional a diminué et par voie de conséquence le chiffre d'affaires aussi. Ce qui n'est pas le cas de nos concurrents peu scrupuleux ni vertueux.



Jean-Yves ASTOUIN

Président FNTR Provence-Alpes-Côte d'Azur



Quelles sont les forces et faiblesses du secteur et de ses entreprises ?

La force du TRM en région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la proximité de la mer : les ports et le GPMM en particulier assurent une porte ouverte pour des échanges vers d'autres pays via la Méditerranée. La diversité de sites qu'offrent les différentes parties de la région en général, et le port en particulier, permet de réaliser du transport terrestre de différents produits (vrac, hydrocarbure, conteneurs, céréales ...) vers les autres régions de France et d'Europe. Le manque d'infrastructures autoroutières constitue une faiblesse, en particulier pour desservir les bassins ouest du port. Les réalisations de la liaison Fos-Salon et du contournement d'Arles faciliteraient les acheminements.

Quelles sont les opportunités et menaces liées aux transitions énergétiques et numériques ?

L'opportunité d'avoir une station de gaz proche des terminaux maritimes ainsi que des grandes plateformes logistiques comme Distriport est une des solutions de transition énergétique et de stockage de proximité. L'avenir nous dira si le véhicule autonome dans les workzones (en test vers 2024) permettra à la région d'être parmi les premières en avance sur son temps. La digitalisation, la robotique et l'automatisation apportent de nombreux bénéfices pour nos entreprises et nos collaborateurs, en particulier concernant les gains de productivité, la sécurité routière ou encore la qualité de vie au travail. Ce sont des évolutions positives, même si ce n'est pas toujours facile de s'y mettre. Heureusement, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a le potentiel pour cela !

LA DÉMARCHE ENGAGEMENT VOLONTAIRE POUR L'ENVIRONNEMENT : UN DISPOSITIF AU PROFIT D'UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE

Le ministère de la Transition écologique et solidaire et l'ADEME, en association avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier et de la logistique, ont lancé en mars 2019 un nouveau programme « Engagements Volontaires pour l'Environnement » (EVE) des acteurs de la chaîne logistique et du transport routier. Ce nouveau programme s'appuie sur des dispositifs éprouvés : Objectif CO2 pour les grossistes, transporteurs de marchandises et de voyageurs, et FRET21 pour les chargeurs. De manière à couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur, il prévoit également la création, d'ici septembre 2019, d'un dispositif spécifique destiné aux commissionnaires de transport : EVcom.

Outre des outils de mesure et une méthodologie éprouvée, le programme met l'accent sur l'accompagnement technique individualisé des acteurs du secteur dans la réduction de l'impact énergétique et environnemental de leurs activités transport et logistique.

Depuis 2008, le Ministère en charge des transports et l'Ademe ont accompagné en Provence-Alpes-Côte d'Azur près d'une centaine d'entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs dans leur démarche par l'intermédiaire du dispositif « Objectif CO2 ».

L'objectif de EVE est ambitieux et vise à aller plus loin : éviter l'émission de plus d'un million de tonnes de CO2 par an en France ! Pour cela, il vise à sensibiliser 4 650 entreprises, tous profils confondus, et à accompagner 700 transporteurs, 200 chargeurs et 60 commissionnaires dans leur démarche active de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre.

www.eve-transport-logistique.fr

REVUE D'ACTUALITÉS

MOBILITÉ

// Le 7 mars 2019 : une visite de monsieur le Président de la République, Emmanuel Macron a eu lieu à Gréoux les Bains dans les Alpes de Haute-Provence en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Elle a été organisée dans le cadre du Grand débat national qui a été lancé le 15 janvier 2019 et a été clôt le 15 mars 2019. www.elysee.fr.

// Le 12 avril 2019 : une visite de monsieur le Premier ministre, Edouard Philippe et de madame la ministre en charge des transports Elisabeth Borne, a été organisée en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. La mairie de Grans a accueilli cet événement qui s'inscrit dans le cadre de la démarche « France mobilité ».

// Le 30 mars 2019 : la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'ADEME ont lancé un appel à projets intitulé « Solutions alternatives de mobilité en zone peu dense ». Les documents relatifs à ce projet sont disponibles à cette adresse : www.regionpaca.fr. La date limite du dépôt de dossier est fixée au 15 septembre 2019.

// « Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur arrêté par le Conseil régional Sud a été soumis à enquêtes publiques du 18 mars 2019 au 19 avril 2019 » :

<https://www.maregionsud.fr/actualites/detail/schema-regional-damenagement-de-developpement-durable-et-degalite-des-territoires-lenquete-publique-debute-le-18-mars-2019>.

FERROVIAIRE

// La finalisation de l'aménagement de la phase 1 de l'échangeur A51/RD8n est intervenue le 9 avril 2019 avec la mise en service du feu de régulation de la branche Sud du giratoire des « Trois Pigeons » : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/finalisation-de-l-amenagement-de-la-phase-1-de-l-a11813.html>.

// « Les travaux de réaménagement du carrefour de la Fossette ont démarré le 11 mars 2019 pour 10 mois, soit jusqu'à fin 2019 » : http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/communiquede_presse_phases_3_et_4.pdf.

// « Les travaux sur les lignes Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence (MGA2) sont programmés en 2019 ». « Ils incluent le doublement de voie sur 3,5 kilomètres entre Gardanne et Aix-en-Provence pour 2021 » : <https://www.modernisation-marseille-aix.fr/pages/le-calendrier-du-projet>

// « Concernant la ligne nouvelle Provence Alpes Côtes d'Azur, la concertation du public sur les aménagements des phases 1 et 2 se déroule du 12 juin au 18 octobre 2019 » : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/actualite/dates-et-reunions-douverture-de-la-concertation-publique-2019>.

// La Décision n° 2019/87/liaison Fos-Salon/1 du 7 mai 2019 relative au projet de liaison routière Fos-Salon dans le département des Bouches du Rhône précise que le « projet de liaison routière Fos-Salon fera l'objet d'un débat public » : www.legifrance.gouv.fr.

// Des avis du Conseil Economique, Social, environnemental (CESER) de la région PACA : <https://www.ceserpaca.fr/> portent sur le SRADDET de PACA, sur la convention d'exploitation des TER 2019-2023 avec la SNCF, sur le schéma régional Biomasse PACA, sur le plan Climat.

INNOVATION TRANSPORT

// « Une journée a été organisée au CEREMA le 20 juin 2019. Les objectifs étaient de présenter les résultats du programme Mobilité 3.0 et les avancées de la Loi d'Orientation des Mobilités ; et de partager les travaux des acteurs de la mobilité intelligente sur l'arc méditerranéen ». « L'initiative « Mobilité 3.0 » animée par ATEC ITS France vise à mobiliser les acteurs de la mobilité intelligente et les territoires pour construire une vision stratégique partagée sur une série de thèmes prioritaires et susciter l'émergence de projets dans ce domaine, en France comme à l'export » : http://cotita.fr/IMG/pdf/PG_JT_du_20_juin_2019.pdf.

MODES ACTIFS

// « Huit lignes cyclable sécurisées vont être créées soit un réseau structurant de 85 kilomètres à horizon 2024 (et d'environ 130 kilomètres en 2030) ». « Deux kilomètres de piste cyclable bidirectionnelle viennent d'être inaugurée le long de la Corniche Kennedy » : <https://www.marseillechange.fr/un-ambitieux-plan-velo-pour-marseille>.

TRANSPORTS URBAINS

// « Monsieur le président de la Région SUD, Renaud Muselier a inauguré le 5 mars 2019 sept autocars supplémentaires à énergie propre qui sillonneront la Région. Deux nouvelles lignes sont concernées, la 108 et la 29 qui relie Arles et Salon-de-Provence » : <https://www.maregionsud.fr/actualites/detail/la-region-sud-une-referance-en-terme-de-transport-durables>.

VOIERIE PARTAGÉE

// « La Direction interdépartementale des routes Méditerranée prolonge la voie réservée aux transports en commun sur l'axe autoroutier Aix-Marseille » : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/transflash/transflash-ndeg-416-mai-2019/dirmed-prolonge-voie-reservee-aux-transport-commun-axe>.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

// « Les 23 et 24 juin 2019 Marseille a accueilli le Sommet des Deux Rives. Dix pays du sud et du nord de la Méditerranée ont été réunis » : <https://www.ccimp.com/actualite/international/34855-sommet-2-rives-un-rendez-vous-strategique-pour-hub-marseillais>.

// Le bilan d'activité du GPMM en 2017-2018 est à consulter à cette adresse : <https://www.marseille-port.fr/fr/Resources.File.ashx?sn=Public&id=9113&ct=Inline&ah=true&ex=2019-06-24T09:36:55&cr=Oc7do/778mdGJfB79ryF9Q==>.

// « Le groupe ADEO s'implantera à la fin de l'année 2019 sur le site logistique de la Feuillane à Fos (développé par IDEC-LIFE et commercialisé à la location par Entrepôts XXL France) dans un premier entrepôt de 36 000 mètres carrés pour y consolider ses flux. Courant 2022, le groupe ADEO investira un second entrepôt d'une surface de 90 000 mètres carrés » : www.port-marseille.fr.

QUALITÉ DE L'AIR

// « La reconstruction des terminaux du Cap Janet et de la Joliette entraîne une nouvelle répartition des escales entre ces deux bassins avec un accroissement de l'activité sur les bassins du Cap Janet ». « Le raccordement électrique de 50% des navires en escale sur les quais du Cap Janet et l'équipement de deux navires de laveurs de fumée sont prévus » : https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/181228_atmosud_rapport_capjanet_modelisation.pdf

// « Les 4 et 5 avril 2019 : un événement concernant le projet franco-italien CLIMAERA 2017-2020 » a eu lieu. La problématique portait sur le « lien entre le changement climatique et la qualité de l'air, quel impact sur notre santé et l'économie ? » : https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/dossier_presse_climaera_20190405.pdf.

// « Monsieur Pierre Dartout, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, et monsieur Olivier de Mazières, préfet de police des Bouches-du-Rhône, ont signé le 7 juin 2019 un arrêté portant organisation du dispositif d'urgence en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant sur le département des Bouches-du-Rhône » : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actualites/A-la-Une/Episode-de-pollution-dans-les-Bouches-du-Rhone-connaître-le-dispositif-prefectoral>.

// « La huitième édition de la conférence régionale pour la transition énergétique s'est tenue le 18 juin 2019 à la préfecture des Bouches-du-Rhône ». « À cette occasion, le projet de Programmation Pluriannuelle de l'Energie a été présenté par madame Virginie SCHWARZ, directrice de l'Energie au Ministère de la Transition écologique et solidaire » : <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/8eme-conference-regionale-pour-la-transition-a11905.html>.

ENVIRONNEMENT

// L'Autorité environnementale a rendu plusieurs avis délibérés dont un avis sur le SRADDET de la région PACA ; un avis sur la déviation de Laudun Lardoise ; un avis sur la demande de cadrage préalable relative à l'extension du terminal 1 de l'aéroport de Marseille Provence ; un avis sur le document stratégique de la façade Méditerranée. Elle a rendu un avis sur l'aménagement du terminal international du Cap Janet : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-avis-deliberes-de-l-autorite-environnementale-a331.html>.

TRANSVERSAL

// « La Commission européenne a annoncé la liste des lauréats de l'appel à projets « Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2018 ». Trois acteurs régionaux ont obtenu, un total de 16 millions d'euros de financements européens pour leurs projets : <https://www.maregionsud.fr/>.



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04.88.22.64.63 / 06.01.04.66.51

Site : www.ort-provence-alpes-cotedazur.fr

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

Conception graphique : L'Esperluette - www.lesperluette-communication.fr

Crédits photographiques & iconographiques : DREAL, Bernard Suard - Terra, Fotolia