



Observatoire Régional  
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



# Le Journal des Transports

Mars 2015

N°88

## // ÉDITO

Pour ses vingt ans, l'ORT rajeunit le Journal des Transports. Cette rénovation est la première étape d'un événementiel qui permettra de rappeler comment cette association a su mobiliser des talents divers pour transformer le plomb d'une information modale en or précieux d'une connaissance multimodale. Comme l'atteste ce nouveau sommaire.

En 2014, l'accidentologie baisse dans la région. Mais, sur les routes de France la mortalité s'accroît, après une décennie de repli : chaque jour handicapé définitivement une centaine d'usagers, selon la dernière campagne de la Sécurité routière. Aussi, pour faciliter l'accès à l'emploi des handicapés, la FNTV PACA a signé avec l'AGEFIPH une convention de recrutement.

Une autre convention, celle liant la SNCF et Euroméditerranée, prévoit l'aménagement d'une ZAC littorale et d'un parc urbain, au Nord de Marseille. Ce n'est pas une convention, mais un « Livre blanc » - sur les transports métropolitains - que signe un collectif d'experts de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, qui retient un éventail de propositions pour combattre congestions, pollutions et dégradations de toutes sortes.

L'avenir s'invite aussi dans le nouveau Contrat de Plan Etat-Région, qui identifie les dépenses des cinq prochaines années pour développer, notamment, la multi-modalité et les territoires. Ces investissements participeront à la relance de l'emploi, en baisse, en 2013, dans les transports et la logistique.

Enfin, les lecteurs soucieux de leur santé apprécieront que l'Etat et la Région planifient des itinéraires et des services vélocipédiques, dans le Schéma régional des véloroutes et voies vertes : l'opportunité, pour l'ORT, de conserver longtemps encore ses fidèles lecteurs !

Sommaire

## RÈGLEMENTATION

- 02— Bilan provisoire 2014 de l'insécurité routière en PACA
- 03— Interdiction de circuler PL 2015
- 04— Plan sécurité routière national 2015 : les blessés de la route

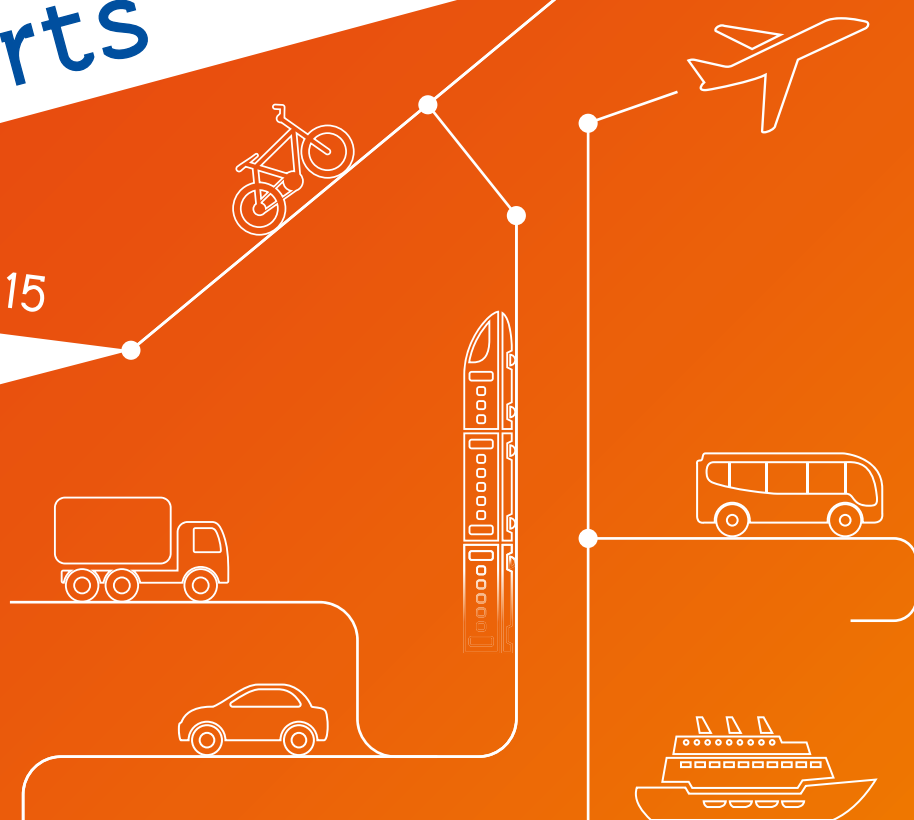
## ACTUALITÉS

- 06— L'AGEFIPH : un premier anniversaire
- 07— ZAC Littorale, démarrage d'Euromed 2, déménagement de la Gare du Canet : phase opérationnelle
- 08— Compte-rendu de l'AG de l'OITC du Sud Est
- 10— La gare routière d'Aix-en-Provence : un nouveau pôle d'échanges multimodal

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 12— Le livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence
- 16— Vers un développement de l'usage du vélo en région PACA
- 18— Commission « avenir des trains d'équilibre du territoire » (TET) : un consensus interrégional pour la sauvegarde des lignes tout en adaptant leurs services
- 19— Un contrat de plan gagnant-gagnant pour les territoires, pour l'écologie et pour l'emploi
- 20— L'emploi dans les transports et la logistique

## CARNET





## Bilan provisoire 2014 de l'insécurité routière en PACA

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

### Bilan provisoire 2014 de l'insécurité routière en PACA

Sur l'année 2014 en PACA, comparé à l'année 2013, on constate les diminutions du nombre de personnes tuées (-2,1 %) et du nombre des blessés (-0,1 %), et la hausse du nombre des accidents corporels (+1,8 %).

Pour la même période les tendances nationales sont respectivement +3,7 % de personnes tuées, +2,5 % de blessés et +1,7 % d'accidents.

La baisse régionale des personnes tuées en PACA est plus marquée chez les cyclistes, les piétons et les jeunes de 18-24 ans. ●

Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Janv. à Déc. 2014 provisoires	7386	331	9094
Janv. à Déc. 2013 provisoires	7255	338	9105
Différence 2014 / 2013	131	-7	-11
Evolution 2014 / 2013	1,8 %	-2,1 %	-0,1 %



*Baisse du nombre de personnes tuées (-2,1 %) mais hausse du nombre d'accidents corporels (+1,8 %)*

# Interdiction de circuler PL 2015

par **Philippe PFROMMER**, Chargé de mission sécurité et éducation routières DREAL PACA - STI - UAPTD

Le Centre National d'Information Routière a édité la brochure 2015 concernant le calendrier des interdictions particulières de circuler pour les véhicules lourds.

Cette brochure détaille les interdictions générales de circuler en France ainsi que celles particulières lors des transhumances routières liées aux vacances scolaires hivernales et estivales.



La période estivale 2015 verra la mise en place d'une interdiction de circuler les samedis : 11/07 ; 25/07 ; 01/08 ; 08/08 et 22/08 de 7 heures à 19 heures.

Le samedi 15 Août étant un jour férié, l'interdiction concernera l'ensemble de la journée de 0h à minuit.

Pour en savoir plus :

<http://www.bison-fute.gouv.fr>

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## Calendrier 2015: Interdictions particulières de circuler selon les réseaux

Dates / horaires	France entière	Île-de-France		Rhône-Alpes
		Paris > Province	Province > Paris	
Jeu 1er janvier - Jour de l'an	00-22	00-24	00-24	00-22
Ven 2 janvier	-	16-21	06-10	-
Sam 7 février	22-24	10-18 et 22-24	22-24	07-18 et 22-24
Sam 14 février	22-24	10-18 et 22-24	22-24	07-18 et 22-24
Sam 21 février	22-24	10-18 et 22-24	22-24	07-18 et 22-24
Sam 28 février	22-24	10-18 et 22-24	22-24	07-18 et 22-24
Sam 7 mars	22-24	10-18 et 22-24	22-24	07-18 et 22-24
Dim 5 avril - Pâques	00-24	00-24	00-24	00-24
Lun 6 avril - Lundi de Pâques	00-22	00-24	00-24	00-22
Mardi 7 avril	-	-	06-10	-
Jeu 30 avril	22-24	16-24	22-24	22-24
Ven 1er mai - Fête du travail	00-22	00-24	00-24	00-22
Sam 2 mai	22-24	10-18 et 22-24	06-10 et 22-24	22-24
Jeu 7 mai	22-24	16-24	22-24	22-24
Ven 8 mai - Victoire 1945	00-22	00-24	00-24	00-22
Sam 9 mai	22-24	10-18 et 22-24	06-10 et 22-24	22-24
Mer 13 mai	22-24	16-24	22-24	22-24
Jeu 14 mai - Ascension	00-22	00-24	00-24	00-22
Ven 15 mai	-	16-21	06-10	-
Dim 24 mai - Pentecôte	00-24	00-24	00-24	00-24
Lun 25 mai - Lundi de Pentecôte	00-22	00-24	00-24	00-22
Mardi 26 mai	-	-	06-10	-
Sam 11 juillet	07-19	07-19	07-19	07-19
Lun 13 juillet	22-24	16-24	06-10 et 22-24	22-24
Mardi 14 juillet - Fête nationale	00-22	00-24	00-24	00-22
Mer 15 juillet	-	-	06-10	-
Sam 25 juillet	07-19	07-19	07-19	07-19
Sam 1er août	07-19	07-19	07-19	07-19
Sam 8 août	07-19	07-19	07-19	07-19
Ven 14 août	22-24	16-24	22-24	22-24
Sam 15 août - Assomption	00-24	00-24	00-24	00-24
Dim 16 août	00-22	00-24	00-24	00-22
Sam 22 août	07-19	07-19	07-19	07-19
Sam 31 octobre	22-24	10-24	22-24	22-24
Dim 1er novembre - Toussaint	00-22	00-24	00-24	00-22
Lun 2 novembre	-	-	06-10	-
Mardi 10 novembre	22-24	16-24	22-24	22-24
Mer 11 novembre - Armistice 1918	00-22	00-24	00-24	00-22
Jeu 12 novembre	-	-	06-10	-
Jeu 24 décembre	22-24	16-24	22-24	22-24
Ven 25 décembre - Noël	00-22	00-24	00-24	00-22
Sam 26 décembre	22-24	10-18 et 22-24	06-10 et 22-24	22-24
Jeu 31 décembre	22-24	16-24	22-24	22-24



## Plan sécurité routière nationale 2015 : les blessés de la route








par **Philippe PFROMMER**, Chargé de mission sécurité et éducation routières DREAL PACA - STI - UAPTD

### Sécurité Routière : Mobilisons-nous !

Même si le nombre de tués a baissé en PACA en 2014 de 2,1 % faisant passer ce triste chiffre de 338 personnes décédées à 331, les chiffres nationaux de l'année 2014 ne sont pas bons. 2014 a vu augmenter le nombre de tués sur la route de + 3,7 % soit 120 tués de plus qu'en 2013 (3268 à 3388 tués).

La baisse constante du nombre de tués depuis de nombreuses années a pris un coup d'arrêt.

### Les tués 2014 en FRANCE par catégories d'usagers

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
<b>Rappel 2000</b>	848 10 %	273 3 %	461 6 %	947 12 %	5 351 66 %	124 2 %	166 2 %	8 170 100 %
<b>2010</b>	485 12 %	147 4 %	248 6 %	704 18 %	2 117 53 %	65 2 %	226 6 %	3 992 100 %
<b>2013</b>	465 14 %	147 4 %	159 5 %	631 19 %	1 612 49 %	57 2 %	197 6 %	3 268 100 %
<b>2014</b> <i>provisoire</i>	503 15 %	158 5 %	168 5 %	624 18 %	1 661 49 %	58 2 %	216 6 %	3 388 100 %
<b>Progression 2013-2014</b>	8 %	7 %	6 %	-1 %	3 %	2 %	10 %	4 %

En réaction, le gouvernement a élaboré un plan offensif comprenant 26 mesures autour de 4 axes :

- Sensibiliser, prévenir, former
- Protéger les plus vulnérables notamment les piétons
- Lutter sans relâche contre les infractions graves
- Améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures

Dans ce premier axe d'actions, la mesure n°3 vise d'une part à sensibiliser les conducteurs au danger de l'utilisation d'un téléphone au volant et d'autre part à sensibiliser l'opinion non plus uniquement sur les tués de la route mais sur les blessés graves très nombreux qui garderont des séquelles à vie de leur accident.

La Sécurité Routière a démarré cette campagne en février.

**Chaque 24 heures sur nos routes, 100 blessés graves.  
Mobilisons-nous !**

Cette grande campagne de mobilisation est lancée pour lutter contre une réalité trop méconnue : le nombre de blessés sur les routes baisse beaucoup moins vite que celui des personnes tuées.



Un accident peut durer toute une vie. C'est le message du nouveau film de la Sécurité routière réalisé avec sept grands blessés de la route comme acteurs témoins. Ce film, « Combien de temps... », est diffusé à la télévision et sur Youtube depuis le vendredi 13 février 2015, veille des grands départs en vacances d'hiver.

En levant le voile sur les blessures irréparables que peut provoquer une seconde d'inattention sur la route, la Sécurité routière poursuit plusieurs objectifs : sensibiliser les Français au trop grand nombre de personnes blessées sur la route (900 chaque 24 heures dont 100 gravement), et permettre à chacun de diffuser à son entourage un appel à la vigilance pour éviter de blesser ou d'être blessé.



© Sécurité Routière

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

Mobilisons-nous à leurs côtés pour une  
**#ROUTEPLUSURE**

6 7 2 3 7  
MOBILISATEURS

Partagez leur parole  
Partager leurs témoignages, en parler autour de vous. C'est aider ceux qui vous entourent à prendre conscience des conséquences dramatiques des accidents de la route.

Prenez la parole  
Parce que votre voix aura toujours plus de poids auprès de ceux que vous aimez, enregistrez votre voix et faites-vous l'écho de la Sécurité routière.

De la parole aux actes  
Téléchargez « Mode Conduite », l'application qui met votre portable en veille quand vous conduisez et envoie un message de prudence à ceux qui vous appellent.

Il y a des suites après un accident : des séquelles physiques, cognitives, psychologiques, familiales, pour les victimes mais aussi pour leur entourage. Sans négliger les conséquences économiques et sociales (perte d'emploi, réaménagement des lieux de vie, attente d'indemnisations, ...).

Une étude de l'IFSTTAR estime à 35 000 le nombre de blessés graves, par an, dans notre pays. 70 % d'entre eux sont des usagers vulnérables : 15 000 usagers de deux-roues motorisés, 10 000 automobilistes, 5 000 cyclistes et 4 000 piétons.

La majorité de ces personnes a été blessée à vie dans des accidents de la route survenus seuls, c'est-à-dire sans collision avec un tiers. La jeunesse est particulièrement touchée : chaque année, 14 000 personnes blessées dans un accident de la route ont moins de 30 ans.

### Mobilisons-nous et agissons

Pour le faire savoir au plus grand nombre, la Sécurité routière met à disposition une plate-forme digitale d'engagement interactive afin d'encourager le partage avec son réseau social.

En se connectant chaque internaute peut :

- **Partager la parole** des protagonistes du film ainsi que celle de leurs proches et de leurs soignants, avec son entourage (Facebook, Twitter).

- **Prendre la parole** pour témoigner à son tour. Une application permet de réenregistrer le texte du film sur une version muette avec sa propre voix. Le texte « Combien de temps... » défile sur l'écran pendant l'enregistrement. L'internaute obtient une version personnalisée du film TV qu'il peut envoyer à son entourage (Youtube, Facebook, Twitter).

Cette expérience a pour but de créer une plus grande proximité avec le film en démultipliant l'émotion ressentie par celui qui la mène mais aussi par ceux qui recevront ce message porté par une voix familière et proche.

#### ● Passer de la parole aux actes.

L'internaute peut également télécharger gratuitement l'application inédite « Mode conduite » qui permet de mettre son téléphone portable en veille quand il conduit. Un message d'indisponibilité bienveillant répond à tous ceux qui appellent ou « textotent », avec un message d'appel à la prudence (disponible sur Android).

Vous pouvez accéder à cette plate-forme digitale d'engagement, voir le film, partager leur parole, prendre la parole, et télécharger l'application « Mode conduite » à l'adresse suivante : <http://www.routeplussure.fr> ●



Campagne d'affiches de la sécurité routière : Route plus sûre





## L'AGEFIPH : un premier anniversaire

par **Corinne MORLHON**, Chargée de mission Handicap FNTV PACA

*C'est en novembre 2013 et à l'occasion de la Semaine pour l'Emploi des Personnes Handicapées, que la FNTV PACA, représentée par son président, M. REYNAUD, a signé la 1<sup>ère</sup> convention régionale avec l'AGEFIPH PACA, représentée par sa Déléguée Régionale, Patricia MARENCO.*

Cette convention fait suite au **Diagnostic Conseil Approfondi** réalisé en 2012 auprès d'une vingtaine d'entreprises adhérentes, qui a permis de déterminer les axes de travail, confiés à une Chargée de Mission Handicap depuis le mois de mars 2014.

Ainsi, ont été abordés les axes **communication, emploi/formation, maintien** dans l'emploi, **secteur protégé** et c'est en novembre 2014 qu'est née la première plaquette de communication, diffusée à destination des entreprises adhérentes, des partenaires et institutionnels.

Demain, d'autres supports devraient voir le jour, tels des flyers, affiches, cartes événements, objets publicitaires, tous destinés à encourager la communication autour du handicap. Comme le souligne l'AGEFIPH, « **l'adhésion et l'engagement du manager direct sont indispensables pour la bonne intégration du salarié** »<sup>(1)</sup> : la FNTV PACA et les équipes du Cap emploi organisent la mise en place de modules de formation, axés sur le recrutement, l'intégration et le maintien dans l'emploi des personnes handicapées.

**« Au cours de sa vie active, une personne sur deux sera confrontée à une situation de handicap. En dix ans, le nombre d'avis d'inaptitude est passé de 70 000 à plus de 150 000. La question du maintien dans l'emploi est aujourd'hui incontournable pour les entreprises »**<sup>(2)</sup>.

Le Transport Routier de Voyageurs n'échappe pas à ce constat. C'est en mars 2015 qu'est prévu le lancement de la toute première commission de maintien dans l'emploi, qui aura lieu dans le département des Bouches du Rhône, et réunira les entreprises, les équipes de la Santé au Travail, du Sameth et de la FNTV.

**L'emploi et la formation sont également au cœur de la politique du handicap de la FNTV PACA.** Ainsi l'engagement a été pris d'insérer 80 personnes handicapées en recrutement collectif, et 80 autres en recrutement individuel d'ici à fin 2016.

Enfin, la FNTV PACA s'est également engagée à **promouvoir les prestations des**

**ESAT et Entreprises Adaptées** auprès de ses entreprises adhérentes. Et quoi de mieux pour donner l'exemple ? La FNTV PACA a fait imprimer sa toute nouvelle plaquette de communication par une entreprise adaptée des Bouches du Rhône ! ●

(1) *Le guide de l'emploi des personnes handicapées – Agefiph – 2007 – p 21*  
 (2) *Les cahiers de l'Agefiph – Maintenir dans l'Emploi – p 3*



Plaquette de communication et charte graphique



Signature de la convention en 2013



"Capture" du site internet agrémenté d'un onglet dédié au handicap



# ZAC Littorale, démarrage d'Euromed 2, déménagement de la Gare du Canet : phase opérationnelle

par le **Service de Communication du GPMM**

Avec la création de la ZAC littorale dont le dossier de réalisation sera soumis à l'approbation du Conseil d'Administration de l'EPAEM<sup>(1)</sup> en mars prochain, Euromed 2 entre en phase opérationnelle avec au programme de cette nouvelle zone d'aménagement, la construction de 700 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plancher dont 500 000 m<sup>2</sup> de logements, 120 000 m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires et 20 000 m<sup>2</sup> de commerces. Dans le même temps, les premières études pour la création du Parc des Ayalades vont démarrer prochainement. Situé au Nord de Marseille à l'emplacement de l'actuelle gare ferroviaire du Canet, ce parc est un élément structurant du projet d'aménagement et constitue un véritable enjeu urbain.

Le protocole signé le 22 octobre 2014 entre le groupe SNCF et l'EPAEM acte le lancement des études relatives au projet de déménagement de la Gare du Canet vers le port de Marseille Fos (bassins Est, site de Mourepiane) et définit également le programme à conduire afin de préparer le futur du site. Cette convention a notamment pour objet d'étudier en commun les modalités et les conditions techniques de libération des terrains ainsi que la nature des travaux à réaliser pour reconstituer la fonctionnalité des installations ferroviaires. Les conventions de financement étant aujourd'hui intervenues, la phase d'études devrait s'achever à l'été 2015 pour conduire à la libération de l'emprise ferroviaire programmée au second semestre 2017 concomitamment à la mise en service de la plateforme ferroviaire de Mourepiane, inscrite au projet stratégique du GPMM.

Le projet de Terminal de Transport Combiné de Mourepiane (60,5 M d'euros bénéficiant de cofinancements publics) proposera une desserte ferroviaire de haut niveau grâce à un équipement multimodal performant.

Ce terminal a pour vocation de regrouper et de développer sur un même site les pré et post acheminements ferroviaires à vocation maritime du terminal à conteneurs de Mourepiane en synergie avec la desserte des trafics domestiques de l'agglomération marseillaise.

Les travaux préparatoires autour du terminal commenceront dès avril alors que les travaux de construction du terminal et de remise à niveau des voies ferrées démarrent en fin d'année, après la phase de concertation (démarrage février 2015) et d'enquête publique et l'obtention des autorisations réglementaires requises.

Au cours de leur visite commune du site du Canet, le 5 février, François Jalinet, Directeur Général de l'EPAEM et Sophie Boissard, Directrice Générale en charge de la préfiguration de SNCF Immobilier, 5<sup>ème</sup> métier du nouveau groupe public issu de la réforme

ferroviaire votée le 4 août 2014, ont évoqué les potentialités de l'espace occupé par des installations ferroviaires.

La libération de cet espace de 25 ha permettra la reconstitution du lit du ruisseau des Ayalades et la création d'un parc urbain de 14 ha. Ce parc constituera un lieu d'agrément et d'attraction de dimension métropolitaine, servant également de bassin de rétention et d'ouvrage de protection du périmètre et des quartiers d'Arenc en aval contre la crue centennale. Labellisée EcoCité en 2009, la démarche de développement durable conduite par l'Etablissement Public sera au cœur de la conception de ce parc : gestion des eaux pluviales, réduction de l'entretien, choix des matériaux, implication des habitants... ●

(1) EPAEM : Etablissement Public d'Aménagement d'EuroMéditerranée.





## Compte-rendu de l'AG de l'OITC du Sud Est

par **Christophe Glorian**, C.C.I.R.

*Assemblée Générale de l'Office Interconsulaire des transports et des télécommunications du Sud-Est*

Le 6 février, l'OITC du Sud-Est a tenu son AG à Toulon à l'invitation de la CCI territoriale du Var. L'OITC fédère les institutions consulaires Commerce & industrie, Métiers et Agriculture des régions du quart Sud-Est de la France. Au cours de son AG, avec le concours des services déconcentrés de l'Etat, l'objectif est de faire un point sur l'évolution réglementaire, sur la conjoncture et sur l'avancement de projets d'infrastructures de transports. C'est également l'opportunité de convier des élus politiques. Le Vice-président à la mobilité du Conseil Régional, Jean-Yves PETIT a répondu présent pour évoquer plusieurs dossiers régionaux et interrégionaux.



Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional  
Maurice BRUN, Président CCIT des Hautes-Alpes  
Claude CHARDON, Directeur OITC



© C.C.I.R.

Jacques BIANCHI, Président du CCIT du Var

### Besoin de plus de cohérence

En présence des Présidents de CCI du Var et des Hautes-Alpes, il a rappelé que la Région et les CCI travaillent beaucoup ensemble, partagent un certain nombre de visions et de projets. Notre région en matière de mobilité cumule des retards et pour les rattraper il faut miser sur plus de cohérence pour plus d'efficacité dans les investissements, comme pour les équipements logistiques où « on marche à l'aveugle », dessiner une cohérence à l'échelle régionale et nationale est nécessaire pour une réelle complémentarité et intermodalité. Jean-Yves PETIT a formulé la proposition d'un schéma national de l'intermodalité en complémentarité du schéma régional de l'intermodalité (cohérence services voyageurs), tout comme un schéma régional de la logistique en complémentarité du projet

de schéma national. Ce schéma national intermodal aurait été bien utile pour la Commission parlementaire sur l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire.

*Un schéma national de l'intermodalité et un schéma régional de la logistique ont été proposés*





# Compte-rendu de l'AG de l'OITC du Sud Est (suite)

## Principaux thèmes abordés

- **Avancement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**  
*Intervention Nicolas ALLA, Chargé de Projet territorial, SNCF Réseau PACA*
- **La dimension Grand Sud-Est du projet de doublement de la Ligne à grande vitesse Paris - Lyon « Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon »**  
*Intervention Didier ROBLES, Chef de Projet Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon, Direction du design, SNCF Réseau*
- **Avancement de l'étude du consortium européen sur le Corridor Multimodal Amsterdam/Marseille**  
*Intervention Jean-Claude ZIZA, Responsable du pôle développement, VNF*
- **Les Contrats de Plan Etat-Région du Sud-Est et le plan de relance autoroutier**  
*Interventions SGAR et DREAL du Sud-Est*
- **La résolution de la Commission Européenne sur la révision des lignes directrices concernant les aides d'État aux aéroports régionaux**  
*Intervention Jacques MOSNIER, Chef de la Division dessertes aériennes, Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est*
- **Les trafics fluviaux du Bassin Saône-Rhône en 2014 et l'état d'avancement du CPIER Plan Rhône 2014-2020**  
*Intervention Nicolas CHARTRE, Directeur du développement, Service Navigation Rhône-Saône VNF*
- **Trafics et perspectives de développement du Port de Toulon**  
*Intervention Jérôme GIRAUD, Directeur des ports, Port de TOULON / CCI du Var*
- **Accessibilité de la façade méditerranéenne dans le cadre de la politique européenne des corridors RTE-T**  
*Intervention Fabienne MARGAIL, Chef du département Hinterland, Grand Port Maritime de Marseille* ●





## La gare routière d'Aix-en-Provence: un nouveau pôle d'échanges multimodal

par **Karine GUISELIN**, Responsable Marketing Régionale Région Méditerranée EFFIA SYNERGIES

*Depuis sa création, la Communauté du Pays d'Aix agit pour limiter l'usage du « tout voiture » en développant l'offre de transport en commun et les modes de déplacements actifs.*

*La réalisation de la nouvelle gare routière d'Aix centre s'inscrit dans une volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et d'amener les usagers à privilégier les trajets en autocars pour leurs déplacements interurbains.*

Première gare routière de la région Provence Alpes-Côte d'Azur en nombre de voyageurs et de mouvements de cars et bus par jour (près de 1300 mouvements de cars interurbains et 600 mouvements de bus urbains en traversée de la gare routière), le programme de cet équipement a été revu dans le but d'alléger les flux de circulation et de repenser l'organisation générale des transports en Pays d'Aix. C'est la société EFFIA Synergies qui est devenue en mai 2014, le nouveau gestionnaire exploitation de ce pôle d'échange, après avoir géré la phase travaux depuis juin 2012.



© EFFIA

Grâce à sa disposition : d'un côté 20 quais en épis séparés en 2 zones Est/Ouest par un giratoire central et de l'autre une promenade ombragée par des arcades, sous lesquelles peuvent circuler les voyageurs, cette gare permet de fluidifier la circulation des bus et cars souvent pris en étau dans la circulation. 5 quais de régulation courte durée et 4 quais de régulation longue durée permettent également d'optimiser les temps d'occupation des quais et donc les mouvements d'autocars.

Elle est également équipée d'un espace voyageurs d'environ 600 m<sup>2</sup> situé en parallèle de la galerie, face aux quais transversaux et héberge :

- 6 guichets de vente de titres et d'information pour les réseaux du Conseil Général des Bouches-du-Rhône (Cartreize), du Conseil Régional PACA (Lignes Express Régionales) et de la CPA, *Le marché de vente de titres de transport est indépendant de l'exploitation de la gare et est détenu par EFFIA Synergies depuis 2012.*
- un poste central d'exploitation où est géré l'ensemble du système de régulation, de contrôle d'accès du site et de vidéosurveillance,
- les sanitaires publics,
- des bureaux et vestiaires pour le personnel,
- et 3 locaux conducteurs (mur végétal Est, central et Avenue Mouret).

Fermé à la circulation des véhicules particuliers, ce nouvel équipement offre à ses 40 000 usagers quotidiens la possibilité de voyager dans des conditions de confort et de sécurité optimales, d'accéder au réseau urbain Aix-en-Bus et à d'autres moyens de transport :

- le vélo : 3 locaux abrités dont 2 par gestion d'accès (10 € l'abonnement annuel),
- le train : gare SNCF à 400 mètres à pied,
- une station de taxis.

La gare est également accessible aux personnes à mobilité réduite de par ses équipements : bandes podotactiles, systèmes d'annonces sonores et 2 quais dédiés équipés de bornes d'appels afin d'assurer un accompagnement en toute sécurité.



© EFFIA



© EFFIA



© EFFIA

## Quelques chiffres clés :

- 1 925 rotations quotidiennes d'autobus et d'autocars sur le site de la gare routière.
- 6 réseaux de transport dont l'offre est améliorée plusieurs fois par an, impliquant une analyse et une réorganisation des affectations de quais et des régulations.
- 395 000 ventes de titres tous réseaux confondus en 2014.
- 210 mètres, c'est la longueur du mur végétal construit au pied du talus de l'Hôpital Montperrin, la plus grande surface verticale végétalisée publique de France.
- 21 M € est le montant hors taxes, des travaux de la gare routière, financés par la Communauté du Pays d'Aix et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur à hauteur de 7,5 M € chacune, et par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône pour 6 M €. ●

La gestion d'un tel pôle d'échange se traduit par la mise en place d'équipes dédiées à différentes fonctions :

- une mission « mouvements » : afin de gérer, optimiser et sécuriser tous les flux de véhicules et piétons (y compris les PMR) sur le site de la gare routière, cette mission est assurée par 8 agents de mouvements et 3 régulateurs systèmes présents de 6h15 à 19h30. Lors de la conception de la gare, AREP et l'architecte Jean-Marie Duthilleul avaient opté pour un plan en épi alors qu'auparavant les bus s'arrêtaient le long de trottoirs ; cela oblige donc le conducteur à effectuer une manoeuvre en marche arrière.
- une mission « accueil, information et vente », visant à apporter aux voyageurs toute l'information et les titres de transport nécessaires à leurs déplacements et ce, sous différentes formes : accueil physique en gare, accueil téléphonique grâce à une centrale d'appels basée dans la zone d'activités d'Aix-en-Provence, commercialisation des titres et abonnements des 3 réseaux, information via les 20 écrans d'information voyageurs en temps réel sur chaque quais, 5 écrans répéteurs répartis en entrée de site et dans l'espace voyageurs.

- une mission « entretien, hygiène et sécurité » dont le but est de maintenir la gare routière dans un parfait état de fonctionnement et de propreté. Elle intègre notamment le gardiennage du site pendant les horaires de fermeture de la gare routière et l'utilisation de la vidéo protection.



© EFFIA



## Le Livre Blanc des Transports Métropolitains Aix-Marseille-Provence

par **Vincent Fouchier**, Directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

Co-élaboré à l'initiative de la mission interministérielle par de très nombreux acteurs du secteur, le « Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence » a été présenté publiquement lors de la 3<sup>ème</sup> conférence métropolitaine, le 11 décembre dernier à Marseille. Il constitue un apport au débat politique et social local en envisageant des réponses concrètes et cohérentes au handicap premier d'Aix Marseille Provence : une mobilité extrêmement contrainte.

### Qui a élaboré ce livre blanc ?

L'ouvrage Mobilités(s), Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence a été publié par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence dans la collection Interpellations stratégiques. Il a été présenté lors de la conférence métropolitaine à Marseille le 11 décembre 2014 (téléchargeable sur [www.mouvement-metropole.fr](http://www.mouvement-metropole.fr), rubrique Ressources).

Il a été concrétisé grâce à la participation active d'un groupe de travail associant des experts de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de Réseau Ferré de France, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) PACA, de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, du CEREMA, de la Banque Européenne d'Investissement, de la Caisse des Dépôts et Consignations, de la Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) PACA. L'Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM), avec l'appui des cabinets Euréca, FCL et Transamo en ont assuré une part importante de la rédaction et la cartographie. Il a été co-financé par la Caisse des Dépôts et Consignations. Certains représentants des collectivités ont accepté, à titre personnel, de prendre part aux différents travaux menés, mais cette participation ne saurait engager les institutions concernées ; c'est le principe même du Livre blanc.

### Quel est le constat initial de la situation des déplacements métropolitains ?

La métropole Aix-Marseille-Provence existe d'abord par les mobilités qui s'y déploient et qui y dessinent une grande intensité d'échanges et de mises en relation. Mais les

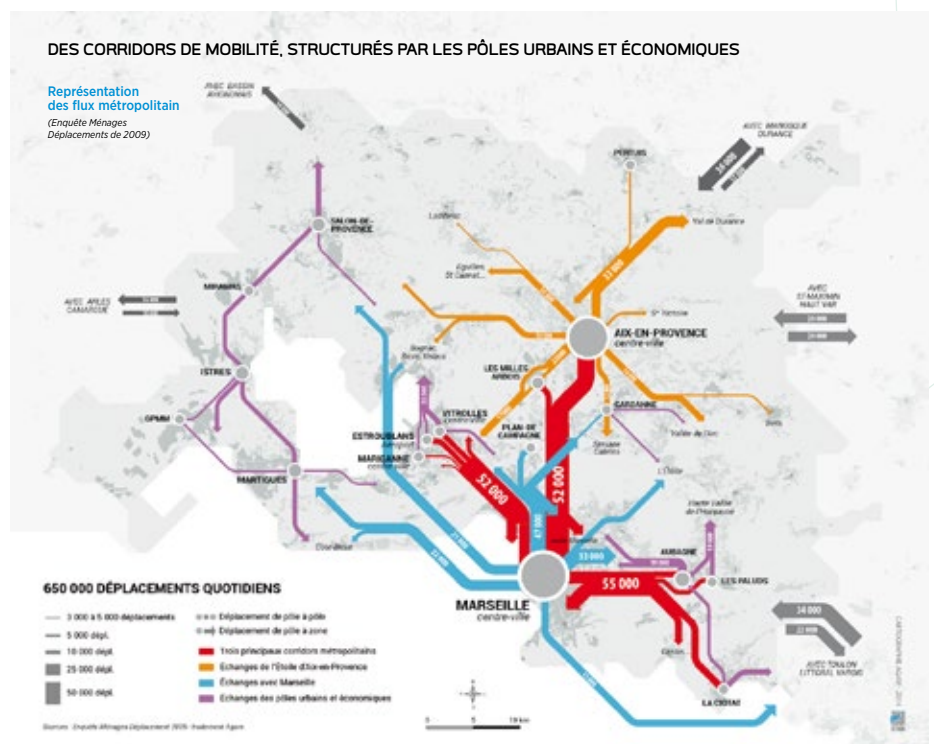
caractéristiques de la métropole expliquent les singularités des déplacements observés : sa taille, son relief, son polycentrisme.

**Chaque jour, 650 000 déplacements d'échelle métropolitaine\* sont effectués.** Ils ont augmenté de 50 % entre 1997 et 2009\*\*. Le problème est qu'ils se font à 96 % en automobile, malgré la performance des navettes autoroutières du conseil général ou des TER de la Région. Et, malgré les efforts déployés par les Collectivités, on compte pour Aix-Marseille-Provence seulement

110 voyages en transports collectifs urbains par habitant contre 323 pour le Grand Lyon, ... et cet écart se creuse.

Pour les 250 000 métropolitains qui, par choix ou nécessité, ne possèdent pas de véhicule, la situation n'est pas enviable quand il s'agit d'effectuer des déplacements d'échelle métropolitaine.

\* Plus de 7 km ou plus de 10 km à partir de Marseille  
 \*\* L'ensemble des données est issu de l'Enquête ménages déplacements 2009 sur le département des Bouches-du-Rhône.



Représentation des flux métropolitains



© Shutterstock

La qualité de vie des citoyens métropolitains, sur-dépendante de l'automobile, est donc ici en cause. Elle est altérée de mille manières : difficulté d'accès physique aux secteurs d'activité, et donc à l'emploi, pollution atmosphérique et conséquences sanitaires, dégradation de l'environnement naturel, réduction du pouvoir d'achat des ménages... Au terme d'une vie, ce sont 6 mois d'espérance de vie en moins à cause de la pollution et 6 mois perdus dans les embouteillages, soit un an de vie gâché !

### Quels sont les objectifs proposés ?

L'analyse de la situation actuelle révèle les trois causes principales de la faiblesse de l'offre de transports collectifs métropolitains, sur lesquelles le Livre blanc concentre ses propositions :

- **unifier l'offre de transports dans un réseau multimodal**

Le territoire métropolitain est actuellement couvert par huit Autorités Organisatrices des Transports (AOT) différentes. De plus, l'offre de transports collectifs est non seulement faible - 2/3 en moyenne des métropoles comparables - mais extrêmement déséquilibrée entre les différents pôles urbains. Or, un déplacement métropolitain en transports collectifs n'est envisageable que si l'on facilite une chaîne multimodale de déplacements, inscrite dans un réseau de transports géré de manière unifié (niveau de service, horaires, tarifs, information voyageurs, etc.).

- **penser le développement urbain pour en minimiser l'impact sur la mobilité**

L'étalement urbain déjà constaté, qui rend difficile une offre attractive en transports en commun, risque de se prolonger à l'avenir faute d'actions déterminées et coordonnées. On attend +200 000 habitants et +100 000 emplois dans les 15 à 20 prochaines années : leur localisation en lien ou sans lien avec le futur réseau métropolitain de transports sera déterminante pour anticiper efficacement leur mobilité.

- **savoir dépenser pour la mobilité (en investissement et en fonctionnement) !**

Toutes collectivités cumulées, le différentiel de dépense publique pour les transports collectifs entre un habitant de la métropole Aix-Marseille-Provence et un habitant du Grand Lyon s'élève chaque année à 160 € pour l'investissement et 130 € pour le fonctionnement. Le Livre blanc, malgré la période difficile sur le plan des dépenses publiques, préconise une logique de fort développement de l'offre, qui sera elle-même vertueuse à terme en créant ses propres recettes récurrentes.



© Shutterstock

De très nombreux projets nationaux, régionaux, locaux d'infrastructures ferroviaires ou routières, à l'initiative de l'ensemble des acteurs publics, sont en cours d'étude ou de réalisation. Ils devraient, en grande majorité, concourir au renforcement de l'offre des transports collectifs métropolitains, mais ne trouveront leur pleine efficacité que complétés dans la constitution d'un réel réseau métropolitain.

### Quels sont les scénarios d'organisation des transports publics proposés ?

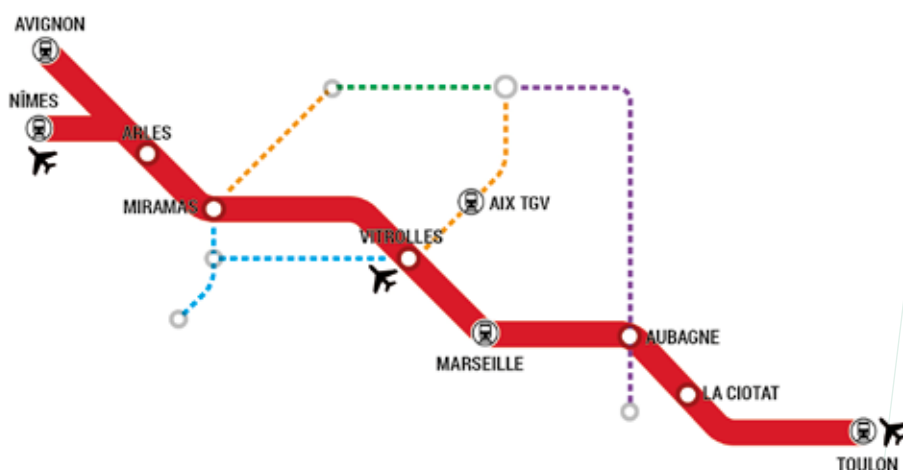
La réflexion menée débouche sur deux hypothèses majeures de schéma d'organisation des transports collectifs, décrits et évalués chacun en termes de niveau de service ligne par ligne : les scénarios Ring et Inter-pôles. Tous deux ont en commun la structuration de l'espace régional proche grâce à une Diagonale ferroviaire de Toulon à Nîmes et Avignon.

### La Diagonale : socle commun aux deux scénarios

La Diagonale dessert les « portes de la métropole » grâce à la future traversée rapide de Marseille par la Ligne Nouvelle qui rapproche les bassins toulonnais et aubagnais de l'ouest des Bouches-du-Rhône et autorise de nombreux flux stratégiques autres que les relations domicile-travail.

Partant du constat que la gare Saint-Charles est un talon d'Achille dont les limites de capacité sont atteintes en heure de pointe dès 2015, le Livre blanc propose de retenir sa transformation en gare souterraine comme une priorité commune aux scénarios d'avenir du réseau métropolitain. Il est ainsi préconisé de tirer le meilleur bénéfice métropolitain de la future Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur Paris-Lyon-Marseille-Nice, qui pourra permettre le doublement du nombre de Trains Express Régionaux et de relier, enfin, les pôles de Miramas, Vitrolles et Aubagne... grâce à une grande Diagonale ferrée.

### La Diagonale



Livre blanc des transports métropolitains - Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence - 2014



## Scénario Ring

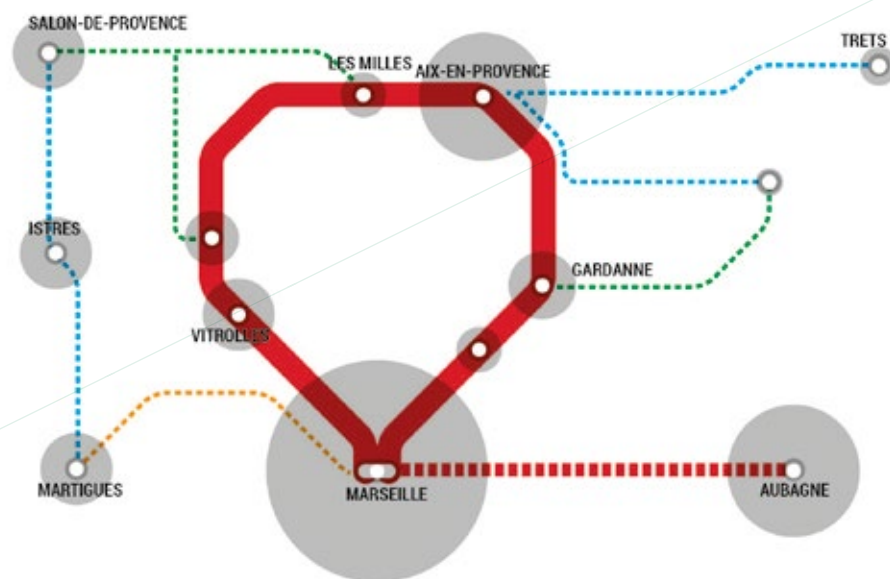
Plutôt ferroviaire, il se fonde sur un train à haut niveau de service de type RER sur un anneau reliant rapidement les grands pôles urbains : Vitrolles, Aix-en-Provence et Marseille, Aubagne. À partir de ce ring, les échanges métropolitains s'organisent par des correspondances intermodales dans les gares principales (Marseille-Saint-Charles, Aix-centre, Aubagne), mais aussi dans des pôles-gares : Arenc, Picon-Busserine, Saint-Antoine, Vitrolles-aéroport-Marseille-Provence, Gardanne, Plan d'Aillane.

## Scénario Inter-pôles

Ferroviaire et routier, il combine chaque mode de transport en fonction du meilleur service offert. Il peut s'agir de desserte ferroviaire rapide, le long de la Diagonale, ou plus fine ; de dessertes routières rapides par autocars à cadencement élevé sur des voies autoroutières dédiées, reliant des pôles d'échanges multimodaux maillant largement le territoire. Au-delà des gares urbaines principales (Marseille-Saint-Charles, Aix-centre, Aubagne), des pôles d'échanges majeurs organisent l'intermodalité, notamment avec les transports en commun en site propre (TCSP) urbains : Arenc, La Barasse, Capitaine-Gèze, Frais-Vallon, La Fourragère, Saint-Loup, Vitrolles-aéroport-Marseille-Provence, les Florides, Plan d'Aillane, le Krypton, Plan-de-Campagne, Coudoux.

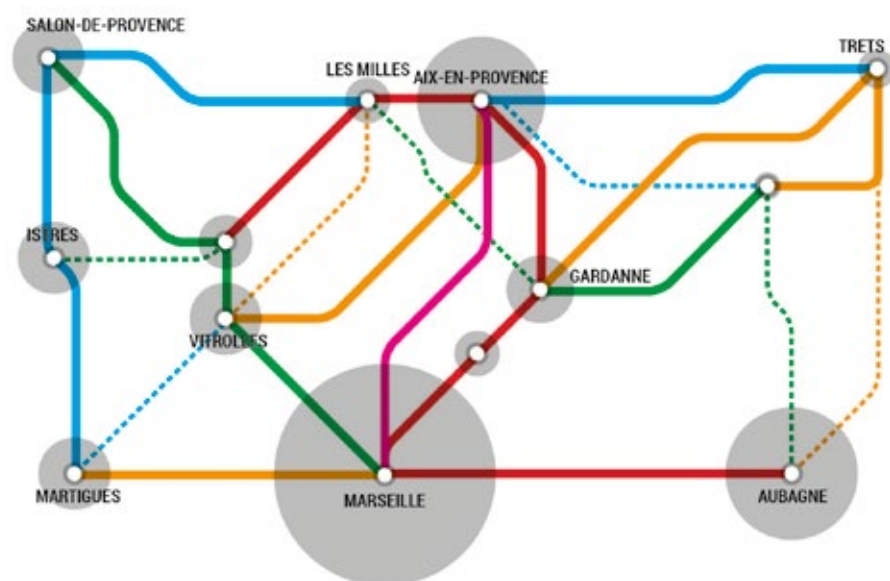
Les deux scénarios (combinés l'un et l'autre avec la Diagonale) permettent d'atteindre l'ambition fixée pour Aix-Marseille-Provence : doubler en quinze ans la fréquentation des transports collectifs. Le bilan global de leurs avantages respectifs en termes d'impact environnemental, de coût, ou de nombre de personnes transportées demeure très proche. En fait, ils diffèrent par les stratégies d'aménagement induites, le phasage et les capacités résiduelles en 2030.

## Le Ring



*Livre blanc des transports métropolitains - Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence - 2014*

## L'inter-pôles



*Livre blanc des transports métropolitains - Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence - 2014*



© Shutterstock

### Quel coût et quels financements pour le développement de la nouvelle offre de transports publics ?

La dépense totale nécessaire, quel que soit le scénario, s'élève à 7 milliards d'euros d'ici 2030.

Cette somme peut apparaître inatteignable. Elle correspond pourtant à 1,4 % du PIB métropolitain, soit un effort de rattrapage significatif mais atteignable. L'investissement proposé se porterait à presque 90 % vers les modes alternatifs à la voiture et comprendrait des moyens dédiés aux « conditions de réussite » du réseau (le foncier, les modes doux, l'innovation technologique, etc.).

La stratégie de financement du futur réseau des transports métropolitains découle de son projet : un réseau plus attractif et plus utilisé dégagera les capacités principales de son financement. L'équilibre financier pourrait être retrouvé dès 2030. Il générera sur le long terme ses propres capacités de financement positives : c'est le premier principe de financement retenu.

Le second principe de financement est de cibler sur les principaux bénéficiaires les ressources budgétaires nouvelles nécessaires. Par exemple, l'égalisation du Versement Transport, les amendes de stationnement, une taxe de séjour hôtelière.

L'équation financière, pour répondre à un tel niveau d'ambition, est détaillée dans le Livre blanc et repose sur :

- des coûts de fonctionnement maîtrisés
- de nouvelles ressources très ciblées : la contribution des entreprises, l'ajout d'une taxe de séjour et les amendes de stationnement
- le doublement des recettes tarifaires
- le cofinancement, l'emprunt ou des recettes nouvelles dédiées permettront de compléter le financement de l'effort d'investissement.

### Quelles sont les suites du livre blanc ?

Le Livre blanc montre qu'il est urgent d'agir. Il propose un projet ambitieux à quinze ans, qui peut être mis en oeuvre au plus tôt. Doubler la fréquentation des transports collectifs dans la métropole en quinze ans est possible... et finançable. Le Livre blanc a permis de poser les termes d'une réflexion collective déterminante pour le devenir de l'organisation des transports au sein de la métropole. Cette contribution va devoir désormais se transformer, au terme d'un large débat impliquant les élus des Collectivités, l'Etat et les partenaires, en un Plan de mobilisation collectif, pour passer des deux scénarios au réseau métropolitain. ●



© Shutterstock

**7 milliards d'euros investis d'ici 2030, correspondant à 1,4 % du PIB métropolitain**

### Graphique schématique du plan de financement.

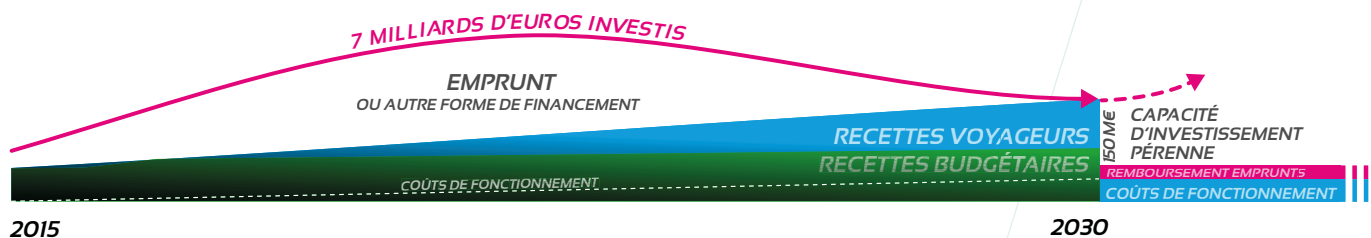
Livre blanc des transports métropolitains - Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence - 2014

**Sur 15 ans**  
7 milliards d'investissement

**Sur 30 ans (période d'emprunt) :**  
1,2 milliard de fonctionnement du réseau supplémentaire

2,4 milliards de recettes budgétaires nouvelles  
4,6 milliards de recettes des voyageurs supplémentaires

3,3 milliards de « prêt-relais »  
3 milliards de remboursement d'intérêts



2015

2030



## Vers un développement de l'usage du vélo en région PACA

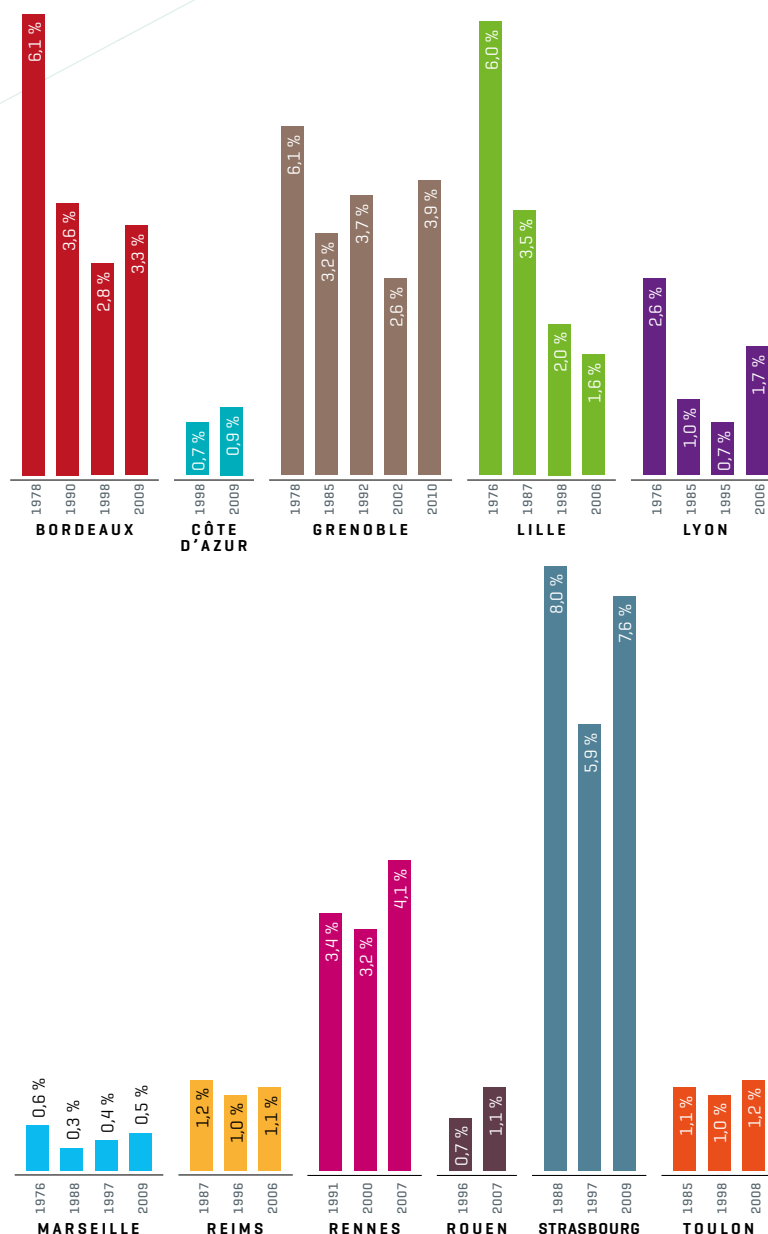
par **Sébastien Baholet**, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur  
et **Isabelle Gossmann**, DREAL PACA/STI/UAPTD

Si l'augmentation des déplacements en voiture particulière s'est infléchi sur la région PACA au cours de ces dernières années, ils représentent toujours la majorité des déplacements effectués, y compris au sein des grandes agglomérations. Afin de limiter les impacts sanitaires et environnementaux de ces déplacements mécanisés, l'État et la Région souhaitent développer les modes alternatifs à la voiture et en particulier l'usage du vélo.

Le vélo est un mode de déplacement très peu développé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur malgré les potentialités que présente le territoire. Il représente 0,8 % du total des déplacements dans la région versus 2,6 % en France. En particulier, les agglomérations de la région sont très loin derrière les autres agglomérations françaises en termes d'infrastructures mises en place et d'usage, avec en moyenne à peine 1 % des déplacements quotidiens effectués en vélo, là où Lyon et Lille sont à 2 %, Bordeaux, Rennes et Grenoble à 4 %, Strasbourg à 8 %.

Le vélo est reconnu pour ses bénéfices sur la santé et sur l'environnement. Il présente par ailleurs un faible coût d'aménagement au kilomètre et un rapide retour sur investissement pour les aménagements touristiques. Compte-tenu du contexte budgétaire actuel et du contexte environnemental et sanitaire dans nos agglomérations, le vélo constitue une alternative d'avenir pour les déplacements d'une distance comprise entre 3 et 10 kilomètres.

Parts modales du vélo en milieu urbain (Source: Enquêtes Ménages déplacements)







© Région PACA

La révision du Schéma régional des véloroutes et voies vertes constitue un premier pas important dans cette démarche de développement du vélo à l'échelle régionale. Si ce document de planification vise à établir des itinéraires et des services pour en priorité, les touristes à vélo (itinérants ou en séjour fixe), il est souhaitable qu'il participe à la structuration du réseau cyclable urbain, support de déplacements pendulaires.



© Région PACA

Aménagement de l'EV8 à Volx



© Région PACA

Aménagement cyclable à Cagnes-sur-Mer

La révision du Schéma régional des véloroutes et voies vertes, copilotée par la Région et la DREAL et réalisée par le CEREMA, est en cours depuis juillet 2014, en partenariat avec les Collectivités de la région. Il s'agit d'actualiser le schéma d'orientation des itinéraires de véloroutes et voies vertes réalisé par la Région en 2007, qui comportait au total 1500 kilomètres. En effet, au rythme où les infrastructures se développent, il faudrait au moins 80 ans pour réaliser l'ensemble du schéma de 2007.

Cette révision a pour objectif de :

- Prioriser la réalisation des itinéraires les plus attractifs,
- Assurer une continuité des itinéraires et affiner les tracés,
- Mettre en place une signalisation cohérente,
- Proposer des services de qualité sur le réseau,
- Établir un échéancier des réalisations et évaluer le montant des investissements,
- Lancer une dynamique régionale pour la réalisation des itinéraires.

Par ailleurs, cette démarche qui a la particularité d'associer professionnels du tourisme et acteurs des déplacements et du vélo devrait permettre d'amplifier de façon significative les retombées économiques liées au tourisme. A titre d'exemple, la réalisation des 12 000 km manquants du schéma national véloroutes et voies vertes adopté d'ici 2020 engendrerait la création de 12 000 emplois dans l'hébergement, la restauration, le commerce, l'aménagement et plus de 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires supplémentaires dans ces secteurs d'activités.

La révision du schéma régional s'inscrit en conformité avec le schéma national des véloroutes et voies vertes révisé en 2010 et intégrera par conséquent les itinéraires nationaux et européens qui traversent la région. Un financement de l'Etat et de la Région pour la réalisation des deux itinéraires européens est inscrit respectivement au CPER (5 M € Etat/Région) et au CPIER Plan Rhône (1 M € Etat, 3,6 M € Région) 2015-2020. Cet engagement marque la volonté de l'Etat et de la Région de voir se réaliser d'ici à 2020 une continuité de ces itinéraires sur la région PACA.

#### L'EuroVelo 8, véloroute de la Méditerranée

A terme, l'EuroVelo 8 s'étendra sur 5 388 km de Chypre à Cadix, en Espagne, traversant Venise, Nice ou encore Barcelone. 700 km seront aménagés en France, pour moitié en Provence-Alpes-Côte d'Azur, et moitié en Languedoc-Roussillon. Un tiers du parcours est réalisé en 2015 mais de manière très discontinue. Collectivités, Services de l'Etat et Associations s'organisent en 2015 pour

planifier l'ouverture continue de la partie française à l'horizon 2020.



© Région PACA

#### La ViaRhôna – EuroVelo 17

L'EuroVelo 17 se compose de la véloroute du Rhône en Suisse et de la ViaRhôna en France. Son ouverture complète est prévue en 2016, mais des tronçons sont déjà ouverts, par exemple près de 40 km en voie verte entre Arles et Port-Saint Louis. Le financement de l'itinéraire est assuré par les Départements, les Régions, la CNR (Compagnie Nationale de Rhône), l'Europe, les Collectivités Locales et l'Etat qui prévoient de le terminer d'ici 2020, dans le cadre du Plan Rhône.



© Région PACA

La Région s'est par ailleurs dotée en 2010 d'un cadre d'intervention en faveur des déplacements à vélo. Ainsi, des financements sont octroyés aux Collectivités Locales qui aménagent des tronçons du schéma régional des véloroutes et voies vertes, qui développent des liaisons cyclables desservant des équipements régionaux tels que gares TER et lycées, ou qui construisent des parcs à vélos en gares. ●



# Commission « avenir des trains d'équilibre du territoire » (TET) : un consensus interrégional pour la sauvegarde des lignes tout en adaptant leurs services

par **Christophe Glorian**, C.C.I.R.

Les 29 et 30 janvier, le Vice-Président délégué aux transports et à l'éco-mobilité du Conseil Régional Jean-Yves PETIT, a invité le Président de cette commission, le député Philippe DURON à participer à des échanges avec des acteurs politiques, socio-économiques, associatifs, concernés par les dessertes de Trains d'Équilibre du Territoire. Les représentants du Conseil Régional Languedoc-Roussillon ont également participé, partageant plusieurs lignes communes aux 2 régions :

La « transversale Sud » Nice-Bordeaux et la « Cévenole » Clermont-Ferrand - Nîmes - Marseille en train de jour. Et en service nuit : Nice-Port-Bou / Nice-Paris / Nice-Luxembourg / Paris-Briançon.



© Shutterstock

## Une vive inquiétude partagée

En effet, beaucoup de témoignages se recourent et traduisent l'affaissement de la qualité de service depuis plusieurs années. Les TET sont délaissés au profit des TGV et des TER. Les wagons des TET ne

correspondent plus aux critères de confort actuel et les locomotives sont régulièrement en rade. Conséquence, une fréquentation en baisse qui fait le jeu de l'opérateur ferroviaire de réduire les investissements au nom de la rentabilité.



© C.C.I.R.

Rencontre à l'Hôtel de Région: J.Y. PETIT et 3 députés: P. DURON, J. GIRAUD, J.J. FILLEUL



© Shutterstock

### Un cordon ombilical pour des territoires difficiles d'accès

Cette situation est avant tout le résultat d'une absence de concertation entre l'opérateur ferroviaire et les autorités organisatrices des transports. Si elle existe, quelle est la stratégie de la SNCF sur les TET ? Tous les acteurs présents ont souligné le caractère vital du maintien de la ligne pour leur territoire et son économie. Ces trains sont nécessaires pour l'attractivité de nos territoires, tant économique que démographique. Ils contribuent également aux objectifs de transition énergétique.



© Shutterstock



© Shutterstock

*A été souligné le caractère vital du maintien des lignes pour leur territoire et son économie*

### Des propositions pour sauvegarder ce service d'intérêt national

Pour leur maintien, voire leur renforcement, la question stratégique d'une meilleure articulation entre les services TET, les TGV et les services TER/LER est légitime tant sur les correspondances que sur les tarifications et l'information. Pour aller dans le sens d'une vision multimodale renforcée, il serait nécessaire d'initier un schéma de desserte nationale visant à rechercher une complémentarité des services TET avec les offres de transports régionales, interurbaines et locales. Le choix des gares desservies devra contribuer à la consolidation de pôles multimodaux. ●



## Un contrat de plan gagnant – gagnant pour les Territoires, pour l'Écologie et pour l'Emploi

par **Jean-Yves PETIT**, Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

Avec une enveloppe de plus d' **1.6 milliards d'Euros** d'investissement sur la période 2015-2020 (mi-Région, mi-Etat), et après 2 ans d'âpres négociations, ce nouveau CPER<sup>(1)</sup> illustre l'engagement fort de la Région et de l'Etat pour financer des projets structurants sur l'ensemble du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les domaines de :

- la mobilité multimodale avec **775 M€**,
- la transition écologique et énergétique pour près de **280 M€**,
- le développement des territoires avec plus de **300 M€**,
- l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, l'économie de la connaissance...

...l'**emploi** étant le fil vert avec une déclinaison du CPER dans **les filières d'avenir** (dont les énergies marines ou la rénovation énergétique des bâtiments), **l'usine du futur** ou encore **le numérique**.

Seront ainsi soutenus **de grands projets innovants** comme :

- l'éolien flottant,
- les réseaux intelligents,
- le développement de la filière liée aux ballons dirigeables,
- ou encore la plate-forme d'innovation Fos-Caban (PIICTO) d'accueil de pilotes et de démonstrateurs industriels, liée aux énergies renouvelables.

**En ce qui concerne la mobilité multimodale**, les principaux projets retenus sont :

- **sur le volet ferroviaire** (227 M€ Région, 190 M€ État) :
  - la poursuite de la modernisation de la Ligne des Alpes, tant entre Marseille et Pertuis/Manosque que sur l'étoile de Veynes et entre Montdauphin et Briançon,
  - la réouverture au trafic régulier de voyageurs de la ligne Aix - Etang de Berre (études), en vue de rétablir une connexion directe avec l'aéroport Marseille-Provence,
  - la poursuite de la modernisation de la ligne des Chemins de Fer de Provence,

- la fiabilisation des voies et de la signalisation sur les lignes des Alpes Maritimes entre Mandelieu et Vintimille, mais aussi entre Nice et Breil/Tende/Cunéo,
- et même, au finish, l'inclusion, dans les études, de la poursuite de la réflexion sur la ligne Carnoules - Gardanne en vue de sa réouverture au trafic régulier de voyageurs, sur de nouvelles bases techniques et financières et avec un projet de territoire à construire ...



(1) CPER : Contrat de Plan Etat Région



© Shutterstock



© Shutterstock



© Shutterstock

● **sur le volet routier** (Région 72 M €, Etat 135 M €), les choix ont tenu compte (pas encore assez ?) de la stabilisation des trafics et des arbitrages de la commission Mobilités 21 :

- contournements routiers de Miramas (crédits remboursables si cette section est intégrée dans une autoroute à péage) et, partiellement, de Port-de-Bouc,
- une ligne de crédits d'environ 9 M € pour les mobilités actives, qui permettra de mener à bien des projets importants pour le développement de l'activité touristique : EuroVéloRoutes ViaRhôna et de la Méditerranée (EV8).

*cf article précédent p.17*



© Shutterstock

● **sur le volet portuaire et fluvial** : plusieurs projets d'importance également.

Ce nouveau CPER n'est pas parfait : certains auraient souhaité y trouver plus de ferroviaire, d'autres plus de routes, d'autres encore plus de moyens financiers. Pour ma part, en tant que Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, je tiens à saluer le travail de toutes celles et tous ceux qui ont contribué à ce résultat, et tout particulièrement le travail participatif et collaboratif auquel a accepté de participer l'ensemble des partenaires institutionnels, appelés à contribuer techniquement et financièrement aux différents projets retenus. Merci également aux associatifs et aux membres du Conseil Économique Social et Environnemental pour leur présence active aux réunions d'information.

Gageons que les Présidents représentant ces collectivités auront à cœur de confirmer les orientations élaborées ensemble. Gageons aussi que les établissements publics sur lesquels ces projets devront s'appuyer mettront en œuvre, dans les temps voulus, les moyens nécessaires à leur réalisation.

Il nous faut être à la hauteur des besoins et des attentes des habitants de Provence-Alpes-Côte d'Azur ! ●



# L'Emploi dans les Transports et la Logistique

par **Antoine THOMAS**, Conseiller emploi-formation régional, AFT - Association pour le Développement de la Formation professionnelle dans les Transports.

*En PACA, l'emploi dans les transports a connu une baisse en 2013 malgré le dynamisme du transport de personnes et de la logistique, comme le révèle le Rapport annuel 2014 de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL).*

## Une situation contrastée, comme l'an passé

### Le transport de personnes et la logistique, des atouts indéniables pour le dynamisme de l'emploi

La branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport compte désormais 45 653 salariés, soit une baisse de 1 %, après +0,4 % en 2012.

Les prestataires logistiques, le transport sanitaire, le transport routier de voyageurs et la location continuent de créer des emplois, tandis que le transport routier de marchandises, le déménagement et les activités auxiliaires enregistrent de nouvelles baisses d'effectifs.

### Moins d'entreprises dans le secteur

Le nombre d'établissements employant des salariés s'est contracté de 1,7 % en 2013. La morosité économique a conduit simultanément à une diminution des créations d'établissements (-31 % en 2013) et à une augmentation des défaillances d'entreprises (+16 %).

## Des embauches mais peu d'emplois permanents

### Hausse des recrutements

Les recrutements progressent de 7 % en 2013, soutenus par la dynamique du marché de l'emploi du transport de personnes (+4,5 %) et de la logistique (+7 %) mais également du déménagement (+23 %) et de la location (+13 %). Les recrutements ont, en revanche, reculé dans le transport routier de marchandises (-1 %) et chez les auxiliaires de transport (-6 %).

### Mais encore une majorité en CDD

Comme en 2012, trois recrutements sur quatre ont été en CDD. Toutefois, les entreprises du secteur recrutent plus massivement en CDI que l'ensemble des secteurs en PACA. En tête des recrutements en CDI, la location (66 % des embauches) et le transport routier de marchandises (44 %). A l'inverse, le transport routier de voyageurs et le déménagement sont les secteurs du transport qui recrutent le moins en CDI : respectivement 16 % et 8 %.

## Un marché de l'emploi moins favorable aux plus jeunes

En 2013, les embauches de jeunes de moins de 25 ans ont régressé de 3 %, tandis que les recrutements de personnes de plus de 50 ans ont augmenté de 17 %. La moitié des recrutements ont néanmoins bénéficié aux moins de 35 ans.

### Moins de femmes recrutées

Le nombre de femmes recrutées est en net recul en 2013 (-9 %). Elles ne représentent plus que 9 % des recrutements, contre 11 % en 2012. La part des femmes recrutées est plus importante chez les auxiliaires de transport, les prestataires logistiques et dans le transport sanitaire : respectivement 27 %, 25 % et 24 % des personnes recrutées.

### Des seniors plus nombreux

34 % des salariés du secteur ont 50 ans ou plus en 2013, contre un salarié sur quatre en 2003. Inversement, 33 % ont moins de 40 ans, contre près de 50 % il y a dix ans. En particulier, près de la moitié des effectifs de conducteurs ont 50 ans ou plus dans le transport routier de voyageurs.

Au-delà du vieillissement de la population, l'augmentation de la part des seniors dans l'emploi s'explique par l'évolution du cadre législatif des départs en retraite.

**34 % des salariés du secteur ont 50 ans ou plus en 2013**



© Shutterstock

## Accès aux métiers du transport et de la logistique

### Recul de la formation initiale, progression de la formation professionnelle

En 2013, les titres professionnels délivrés en transport et logistique ont progressé de 13 % tandis que les diplômes obtenus par la voie scolaire ou l'alternance ont diminué de 2 %. En matière de conduite routière, deux fois plus de personnes ont été formées par les titres professionnels que par les diplômes.

### Les formations les plus attractives

On observe en 2013 une progression du nombre de personnes certifiées, en particulier dans les domaines suivants :

- La conduite routière en transport de voyageurs : +35 % de titres professionnels (TP) « Conducteur (trice) du transport routier interurbain de voyageurs » délivrés ;
- La manutention et le magasinage : +38 % de titres professionnels (TP) « Agent(e) magasinier(ère) » délivrés.

### Des dispositifs de recrutement par la formation plus ou moins utilisés

Le nombre de personnes en contrat de professionnalisation s'est replié de 4 %. D'autres dispositifs de financement de la formation ont été moins utilisés en 2013, comme les POE<sup>(1)</sup>. L'OPCA-TRANSPORTS a ainsi financé 2 fois moins de POE individuelles.

En revanche, les formations dans le cadre du plan de formation ont progressé de 9 % dans les établissements de moins de 10 salariés, et de 63 % dans les autres.

Le nombre de salariés ayant fait valoir en 2013 leur Droit Individuel à la Formation est également en progression (+17 %).

On dénombre par ailleurs une forte hausse des contrats de sécurisation professionnelle (CSP), dispositif visant le retour à l'emploi de salariés faisant l'objet d'une procédure de licenciement économique.

Rapport complet sur le site de l'OPTL : [www.optl.fr](http://www.optl.fr)

(1) Préparations Opérationnelles à l'Emploi (POE) : ce dispositif permet depuis 2011 de former, avec des financements Pôle emploi et OPCA-TRANSPORTS, des demandeurs d'emploi préalablement à leur prise d'un poste en CDI ou en CDD d'au moins douze mois. D'une durée de 400 heures maximum, elles peuvent être utilisées pour une formation pré-qualifiante précédant un contrat de professionnalisation.



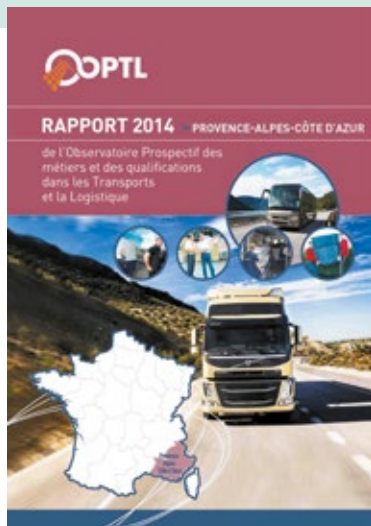
© Shutterstock

## A propos de l'OPTL

S'inscrivant dans les objectifs fixés par l'ANI, l'Accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport du 25 novembre 2004 a mis en place un Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), qui présente chaque année depuis 23 ans un bilan de l'évolution des emplois et des qualifications. Afin de mieux marquer les liens entre l'OPTL et la Commission paritaire nationale professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des Transports (CPNE), l'OPTL a été placé "sous l'égide" de cette dernière.

Conformément aux principes posés par les signataires de l'ANI, l'OPTL est doté d'un Comité paritaire de pilotage.

En région, l'OPTL dispose de représentations régionales dont sont membres les représentants régionaux des instances membres de l'Observatoire prospectif national. ●



© Taina Sohlman / Shutterstock.com

# Carnet

Décès de  
Michel MARTIN



Michel Martin qui avait la responsabilité de l'Observatoire Régional des Transports depuis plus d'un an, nous a quittés brutalement le 17 janvier 2015.

Comme en témoignent les nombreux messages de sympathie qui nous sont parvenus, et la présence de nombre de ses relations professionnelles lors de ses obsèques,

tous les membres de l'ORT PACA ainsi que tous les partenaires qu'il a côtoyés ont salué ses qualités humaines et professionnelles.

Sa discrétion était l'effet d'un très grand respect pour ses interlocuteurs et s'accompagnait d'une grande capacité d'écoute et d'attention portée aux avis des autres.

Au-delà de cette discrétion, il y avait aussi son engagement et son investissement professionnels marqués par sa compétence et son expérience d'économiste éprouvées depuis son arrivée à la DRE en 1979, puis les 10 ans passés au CETE Méditerranée qui l'ont amené à s'investir dans les études foncières, puis dans les études socio-économiques sur les grands projets routiers. Revenu à la DRE, devenue ensuite DREAL, il devient Adjoint au Chef de l'Unité Animation des Politiques de Transports et de Déplacements où il est responsable des études de transports ; il suit également le dossier LGV. En 2013, lui est confiée la responsabilité de l'ORT.

Là aussi se manifestent son professionnalisme et ses qualités d'organisateur. Ses compétences et son souci de perfection ont assuré à l'ORT un succès croissant dont témoignent

la qualité et l'augmentation de la fréquentation des manifestations de l'Observatoire.

Outre son investissement dans le pilotage de l'ORT, sa grande connaissance du secteur des transports lui a permis indifféremment d'intervenir lors de plusieurs journées de l'ORT pour présenter des études, de mener les interviews pour la rubrique Entretiens du Journal des Transports, de rédiger entre autres les comptes-rendus des manifestations qu'il lui semblait impératif de faire figurer dans cette publication pour une plus large diffusion des débats. Il savait aussi fédérer les bonnes volontés autour des diverses activités de l'ORT et avait à cœur le bon accomplissement des missions de cette association.

Comme l'écrivait Amadou Hampaté Ba : « Lorsqu'un homme meurt, c'est une bibliothèque qui brûle. » C'est ce sentiment que nous laisse sa disparition, lui qui aimait tant les livres et tout simplement la vie.

Nous lui dédions ce premier numéro du Journal des Transports et aussi tout le programme de l'ORT pour 2015 qu'il avait lui-même bâti et soumis à l'approbation du Conseil d'Administration. ●



## COLLOQUE ORT JEUDI 23 AVRIL 2015

La transition énergétique est l'un des chantiers majeurs de l'Etat et de la Région. En marge de l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et de la tenue de la première Conférence Régionale pour la Transition Énergétique (CRTE), l'Observatoire Régional des transports PACA organise un colloque qui aura pour thème "La transition énergétique dans les transports en PACA", auquel il associera les institutionnels et les professionnels concernés.

Ce colloque se tiendra à l'amphithéâtre des 13 vents au CEREMA - Aix-les-Milles - de 09h00 à 16h30.  
Les inscriptions sont ouvertes sur le site internet de l'ORT : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

## CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LA LOGISTIQUE JEUDI 21 MAI

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) organise une conférence régionale sur la logistique qui se déroulera à l'école de commerce et de management EMD, Rue Joseph Biaggi, à Marseille (3<sup>ème</sup>) - de 09h30 à 16h30.

Cet événement territorial a vocation à alimenter la conférence nationale sur la logistique, qui se tiendra à la fin du premier semestre 2015.

Cette journée sera donc l'occasion de partager un diagnostic régional de l'organisation logistique du territoire et de mettre en exergue nos spécificités régionales. Trois axes seront donc développés : le système portuaire et logistique du territoire métropolitain Marseille - Aix Provence, l'approvisionnement de l'Est de la région PACA et l'organisation des chaînes logistiques dans l'économie circulaire.

Le rapport du comité scientifique "La logistique en France : état des lieux et pistes de progrès" sous l'égide de Michel Savy est d'ores et déjà disponible sur le site internet de la DGITM à l'adresse suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Conference-nationale-sur-la.html>



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03  
Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 - Site : [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

Directeur de la publication : **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT  
Conception et réalisation : [agci.fr](http://agci.fr) - Imprimé sur papier 100% recyclé



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

