



© Shutterstock

Le Journal des Transports

Septembre 2015

N°90

// ÉDITO

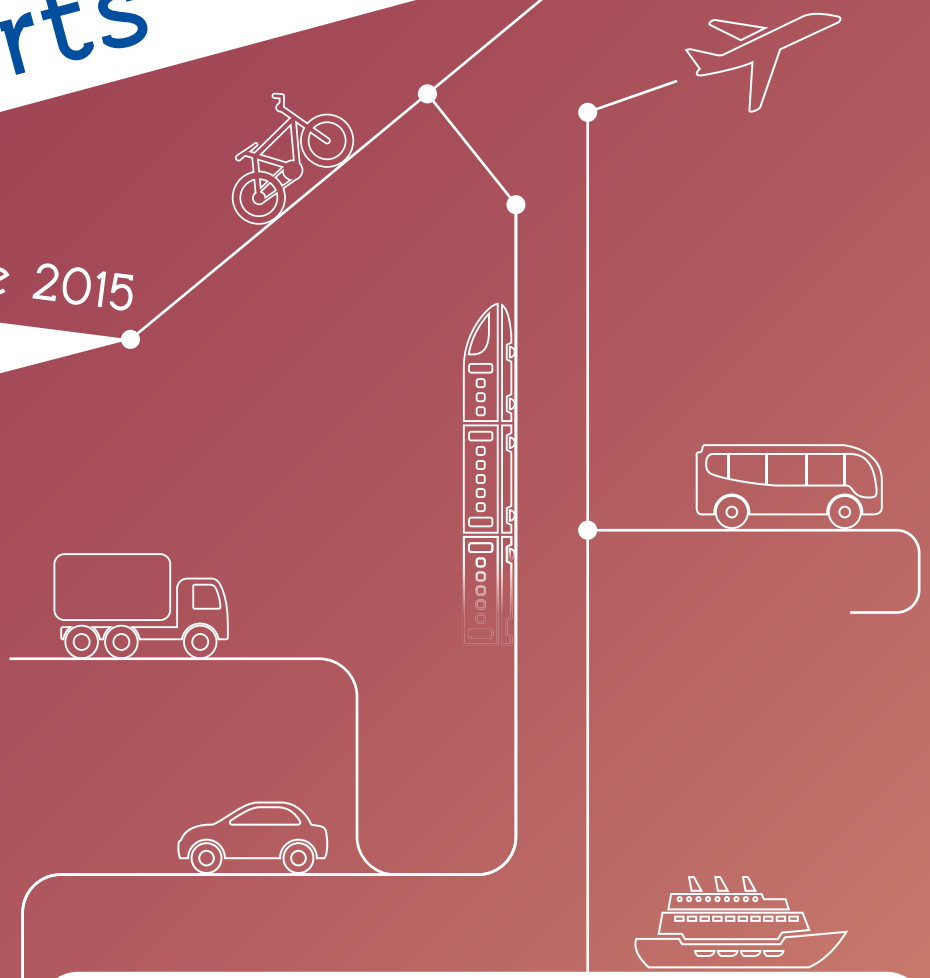
Ce numéro du journal des transports semble suspendu au milieu du guet, comme si le secteur bruissait des mutations profondes à venir sans pouvoir encore en prendre la pleine mesure.

Ainsi l'on sent que les idées qui germent çà et là trouveront sans nul doute un terreau favorable dans le tryptique NOTRE-MACRON-MAPTAM.

S'il convient d'attendre d'avoir un peu de recul pour anticiper les changements futurs, on peut se prendre à imaginer un avenir porté en filigrane par les articles du JT. Imaginons-nous ainsi dans les embouteillages aux abords de Toulon, soupirant à l'idée d'avoir préféré la voiture alors que la ligne ferroviaire entre La Pauline et Hyères est modernisée depuis le 1^{er} novembre 2015... Pourtant ce n'est pas faute d'avoir des morts sur les routes, même si en région PACA leur nombre diminue contrairement au reste du territoire national. Ce qu'il aurait fallu, c'est consulter notre smartphone avant de sauter dans la voiture, on aurait ainsi constaté que les embouteillages étaient signalés, que le train était à quai, et même que des cars longues distances nous attendaient en gare autoroutière pour rejoindre notre destination en itinéraire bis... On aurait pu également décider de flâner à bord d'un navire de croisière et faire le touriste, rien que pour bénéficier de l'accueil « cruise friendly » des commerçants de la Riviera, ou rejoindre la croisière s'amuse à Marseille, au top 5 des ports de croisière en méditerranée.

L'équipe de l'ORT vous invite à poursuivre la visite de la région le 15 octobre pour l'anniversaire de ses 20 ans et à débattre autour des défis et opportunités de l'activité croisière en PACA fin novembre. Rendez-vous sur le site de l'ORT pour tout renseignement.

Sommaire



RÈGLEMENTATIONS

- 02— Bilan provisoire août 2015 de la sécurité routière en PACA
- 03— Les accidents mortels du transport routier français, en 2014

ACTUALITÉS

- 06— Densification de la desserte ferroviaire Hyeres-Marseille dès le 1^{er} novembre 2015
- 07— Transports régionaux : de la création à la coopération
- 09— Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 10— Côte d'Azur : 8 propositions pour améliorer les déplacements et l'accessibilité
- 11— Le développement des services routiers librement organisés
- 12— Ancrage régional confirmé pour la croisière en 2015
- 14— Préambule à la demi-journée organisée par l'ORT le 25 juin 2015 sur le thème de l'Accessibilité aux personnes à mobilité réduite



Bilan provisoire août 2015 de la sécurité routière en PACA

par **Olivier GRAND**, Chargé de mission sécurité et éducation routières DREAL PACA - STI - UAPTD

Sur le début de l'année 2015 en PACA (de janvier à août), comparé à la même période de l'année 2014, on constate les baisses du nombre de personnes tuées (-14,5%), du nombre des accidents corporels (-2,8%) et du nombre des blessés (-1,9%), dont le nombre des blessés hospitalisés (-10,0%). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement + 4,6 % de tués, - 3,3 % d'accidents et - 3,3 % de blessés, dont - 1,6 % de blessés hospitalisés.

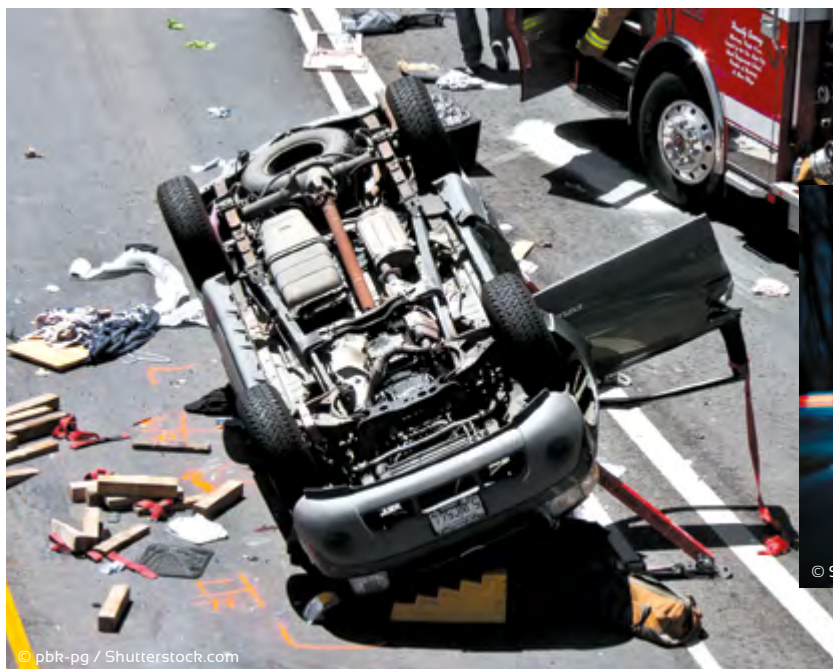
Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janv. à août 2015	4 757	194	5 977	2 436
Janv. à août 2014	4 892	227	6 093	2 707
Différence 2015 / 2014	- 135	- 33	- 116	- 271
Evolution 2015 / 2014	- 2,8%	- 14,5%	- 1,9%	- 10,0%

Les baisses régionales les plus marquées parmi les personnes tuées en PACA sont chez les automobilistes, les motocyclistes et les personnes entre 25 et 65 ans. Par contre, les morts sur la routes augmentent chez les jeunes de 18 à 24 ans.

- 14,5 % du nombre de personnes tuées

- 2,8 % d'accidents corporels

- 1,9% de blessés •



© pbk-pg / Shutterstock.com









© Shutterstock

Les accidents mortels du transport routier français, en 2014 ⁽¹⁾

Publié en juin dernier, le bilan de l'année 2014 des accidents de la route indique une hausse de 4 % du nombre de tués par rapport à 2013, soit 116 victimes supplémentaires en un an.

Cette aggravation est occasionnée, pour près de moitié par des automobilistes, pour 29 % par des piétons, 10 % des cyclistes et 9 % par des usagers de véhicules utilitaires. Très différente selon les modes, l'évolution du nombre de tués s'aggrave fortement pour les vélos et les utilitaires (+ 8 % en un an) ainsi que les piétons (+ 7 %) et plus faiblement pour les automobiles (+ 3 %) ; en revanche, le bilan s'améliore pour les motos (- 1 %) et les poids lourds (- 2 %).

Personnes tuées sur les routes en 2014, en France

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 Autres	Total
Tués en 2014	499	159	165	625	1 663	143	56	74	3 384
Répartition de la mortalité	15 %	5 %	5 %	18 %	49 %	4 %	2 %	2 %	100 %
Evolution 2013-2014	7 %	8 %	4 %	- 1 %	3 %	8 %	- 2 %	16 %	4 %

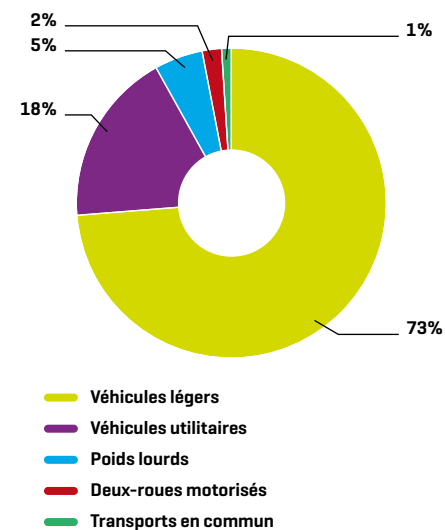
Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Sur les 3 384 personnes décédées sur la route en 2014, les automobilistes payent le plus lourd tribut avec près de la moitié des victimes : un constat peu surprenant au regard de la circulation des véhicules de tourisme, qui représente près de ¾ de la circulation routière, en terme de véhicules-kilomètres ⁽²⁾. La part des décès de motocyclistes (18 %) et de piétons (15 %) est également élevée, eu égard à celle des passagers de véhicules utilitaires (4 %) et de poids lourds (2 %). Cependant, le bilan de ces deux derniers modes est plus lourd, en terme d'implication dans les accidents mortels. En effet, 480 des tués relèvent d'une collision avec un poids lourd et 381 d'avec un utilitaire, portant l'implication cumulée de ces deux modes à 25 % des tués de la route.

(1) Rédigé à partir de « L'accidentalité 2014 du transport routier », de Manuelle Salathé, Secrétaire générale de l'ONISR.

(2) Type de véhicules x nombre de km parcourus.

Circulation routière par type de véhicule, en France (en véhicule kilomètre)



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

A long terme, la mortalité routière diminue, en France. Depuis l'année 2010, le nombre total de tués baisse de 15 % et depuis 2000 la diminution atteint 59 %. Le retournement de tendance de 2014 témoigne de la fragilité des objectifs de réduction de l'accidentalité.

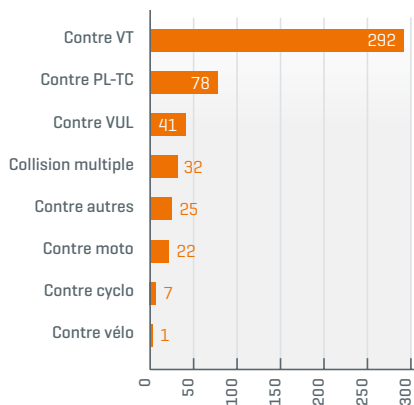




1/ La mortalité par mode en 2014

Mortalité des piétons par type de collision (499 décès)

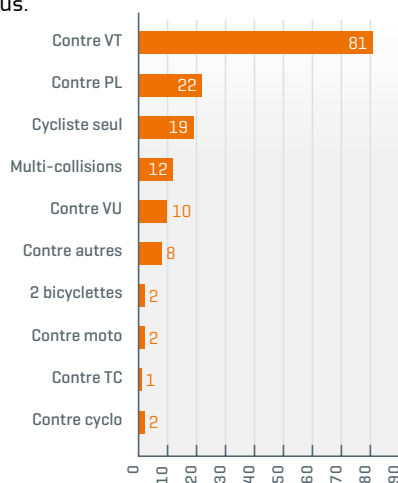
La voiture est le principal danger pour les piétons auxquels elle occasionne 59 % des tués. Remarquons aussi que 24 % des piétons tués le sont dans un accident avec un utilitaire, un poids lourd, un autocar ou un bus.



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

La mortalité des cyclistes par type de collision (159 décès)

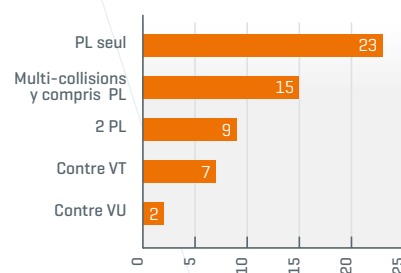
La moitié des décès de cyclistes trouve son origine dans une collision avec un véhicule de tourisme, 21 % sont renversés par un utilitaire, un poids lourd, un autocar ou un bus.



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

La mortalité dans les poids lourds par type de collision (56 décès)

41 % des usagers de poids lourds sont tués dans des accidents isolés et dans 16 % des cas, le décès est dû à la collision de deux poids lourds.



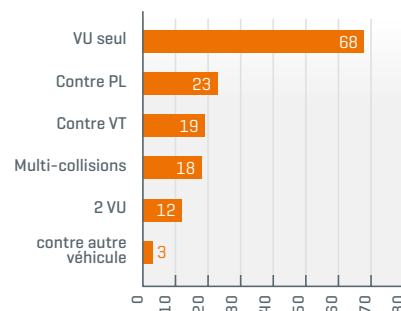
Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

*A long terme,
la mortalité routière
diminue en France.*



La mortalité dans les véhicules utilitaires par type de collision (143 décès)

Les décès d'utilisateurs de véhicules utilitaires sont occasionnés dans 48 % des



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

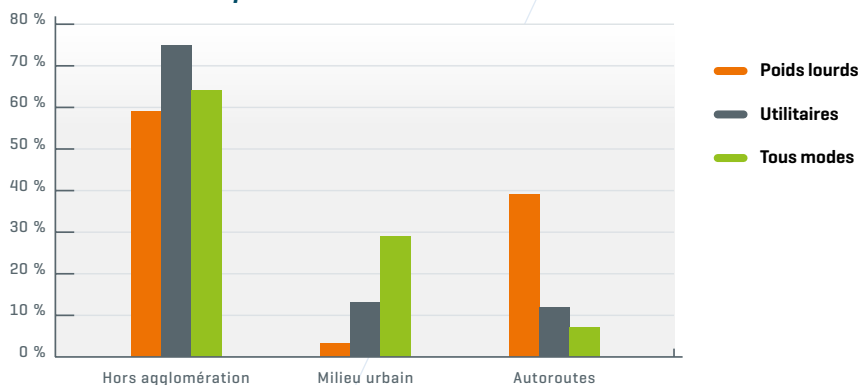


© Shutterstock

cas par des accidents isolés 2/ Les lieux d'accidents

Globalement, la mortalité routière survient très majoritairement hors agglomération (64%). Les milieux urbains (29%) et les autoroutes (7%) ne provoquent qu'un peu plus du tiers des tués. Toutefois, la mortalité varie selon les modes. Pour les poids lourds, par exemple, l'importance du milieu urbain est insignifiante (2% des tués). De leur côté, les camions connaissent proportionnellement plus de tués sur autoroutes (39%) que l'ensemble des modes. Et, pour les véhicules utilitaires, la proportion de tués est similaire sur autoroute (12%) et en milieu urbain (13%) et leur plus forte menace est en zone rurale (75% des tués).

Les lieux d'accidents par mode



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.



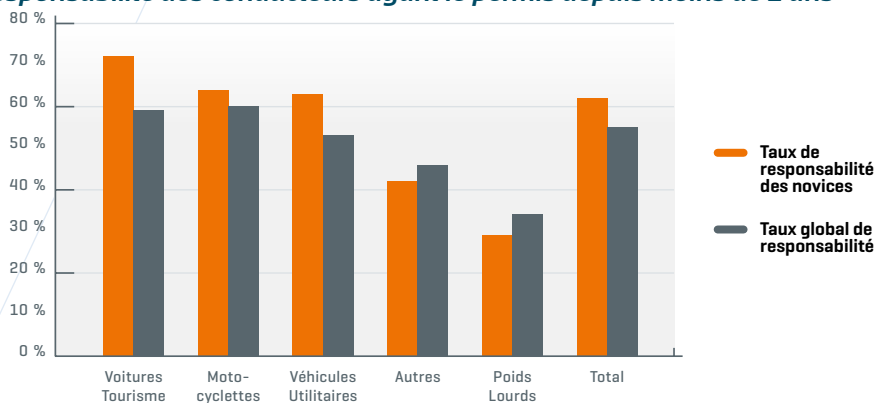
© Shutterstock

3/ Accidentalité et ancienneté du permis

En 2014, la responsabilité des conducteurs est engagée dans 55% des accidents mortels. Le taux d'implication est supérieur pour les conducteurs de motocyclettes (60%) et d'automobiles (59%) et avoisine la moitié pour les conducteurs d'utilitaires. A l'opposé, un tiers seulement des chauffeurs de poids lourds a sa responsabilité engagée.

Globalement, la faute des conducteurs dans les accidents mortels (55%) est davantage reconnue lorsqu'ils détiennent un permis de moins de deux ans d'ancienneté (62%). Avérée pour les conducteurs de voitures de tourisme (72%), de motocyclettes (64%) et d'utilitaires (63%), cette affirmation est invalidée pour les chauffeurs de camions.

Responsabilité des conducteurs ayant le permis depuis moins de 2 ans



Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

Les causes d'accidents

De multiples causes accroissent l'accidentalité routière : imprudence, malaise, fatigue, alcool, usage de stupéfiants... Ainsi, en 2014, 21% des automobilistes tués ne portent pas la ceinture de sécurité, omission aggravée pour les usagers de véhicules utilitaires (27%) et de poids lourds (37%).

De même, 28% des décès surviennent dans des accidents révélant une consommation excessive d'alcool et 23% décèdent un usage de stupéfiants. Les tests d'alcoolémie auprès des conducteurs impliqués dans les accidents mortels indiquent que 17% ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l dans le sang mais l'alcoolémie est moindre chez les conducteurs d'utilitaires (13%) et de poids lourds (2%). Dans les accidents mortels, 13% des conducteurs consomment des stupéfiants, mais ils sont 9% à bord de véhicules utilitaires et 5% à bord de camions.

Enfin, proportionnellement au nombre de tués, fatigue et malaise sont plus redoutables pour le conducteur roulant sur autoroute (18% des tués) qu'en agglomération (6%) et en zone rurale (10%). ●



Densification de la desserte ferroviaire Hyères-Marseille dès le 1^{er} novembre 2015

par **Dominique ROVETTA**, Responsable des projets TER et SNCF Mobilités PACA, SNCF Mobilités - Direction Régionale PACA - Direction Stratégie & Territoires

Depuis le 29 juin 2015 et après 10 mois de travaux de modernisation, la ligne ferroviaire entre La Pauline et Hyères est de nouveau opérationnelle.

Aux 7 allers retours quotidiens actuels vont se rajouter, dès le 1^{er} novembre 12 TER dans chaque sens, permettant ainsi à 38 TER et 2 TGV de relier Hyères à Marseille, sans changement de train. Les varois de cet axe pourront ainsi se déplacer plus facilement en évitant les bouchons routiers aux abords de Toulon.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Autorité Organisatrice des transports TER, a pu programmer des départs toutes les ½ heures, en heure de pointe, reliant Hyères à Toulon en 20 minutes, à la Seyne en 25 minutes et à Bandol en 40 minutes.



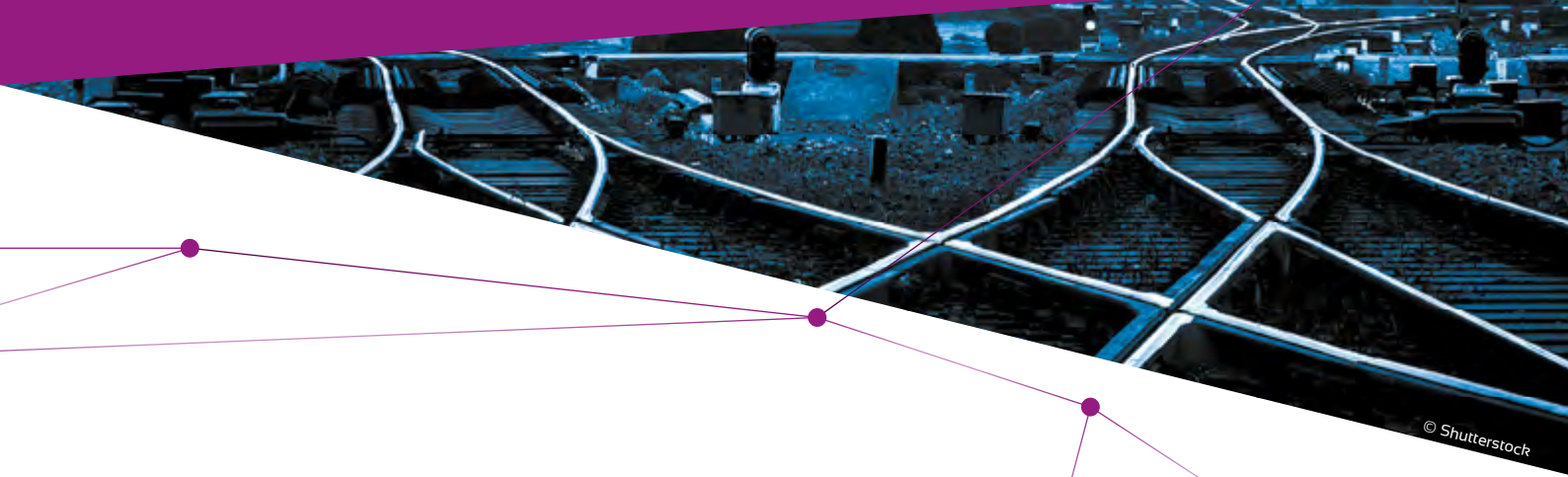
© Shutterstock

Ce projet, d'un montant de 35 millions d'euros financé par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Var, la communauté d'agglomération de Toulon Provence Métropole et SNCF, a permis de renouveler la totalité des infrastructures ferroviaires entre La Pauline et Hyères, moderniser le système d'exploitation, supprimer un passage à niveau, allonger les quais pour recevoir des trains plus longs, créer une passerelle munie d'ascenseurs à La Pauline afin de sécuriser le franchissement des voies, pour offrir in fine une meilleure desserte et un plus grand confort pour les usagers. ●

Des départs toutes les 30 minutes, reliant Hyères à Toulon en 20 minutes, à la Seyne en 25 minutes et à Bandol en 40 minutes.



© SNCF Mobilité



© Shutterstock

Transports régionaux : de la création à la coopération

par **Jean-Yves Petit**, vice-président de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

L'organisation de la mobilité est à l'aube d'une véritable révolution, pour deux raisons principales :

- la création de nouvelles infrastructures ou de nouveaux services de transport se heurte à des **difficultés croissantes de financement** que seule une vision à long terme permet de dépasser.
- le développement rapide des **nouvelles technologies de l'information** multiplie les opportunités d'une mobilité multimodale spontanée.

Après deux décennies de développement des infrastructures et des services, un maître-mot semble pouvoir définir la mobilité de demain : **la coopération.**

Coopération entre autorités organisatrices de transport

Nos réseaux de transport s'ignorent encore trop souvent, les usagers restant, pour l'immense majorité d'entre eux, captifs d'un mode de transport, quand ce n'est d'une seule voiture ou d'une ligne de bus.

A l'image de ce qui se passe en Suisse par exemple, une meilleure coopération entre ces modes devrait amener à ce qu'au droit de chaque gare, de chaque pôle d'échange, l'utilisateur trouve, à chaque fréquence de train ou de tramway, des correspondances de bus efficaces, des parcs vélos sécurisés, des voitures en auto-partage...



© Shutterstock

D'indéniables progrès ont été accomplis ces dernières années en ce sens, grâce à un dialogue nourri entre la Région et les différentes AOT du territoire, et des rencontres sur des thèmes et projets aussi concrets que la tarification, l'information voyageurs, l'aménagement des pôles d'échanges, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

L'adoption récente des lois ferroviaires, MAPTAM, NOTRe et celle sur la transition énergétique donne désormais l'occasion de **changer de braquet**, avec notamment :

- la création d'un **titre unique** valable sur tous les modes de transport.
- la généralisation de la **carte ZOU !** à l'ensemble des réseaux départementaux.
- une **coordination systématique des horaires** des cars avec ceux des trains dans le cadre d'un schéma régional de l'intermodalité avec la volonté d'assurer un véritable maillage du territoire.



© endermasali / Shutterstock.com



- un **schéma directeur régional des gares** et des pôles d'échanges permettant une meilleure intégration dans leur proche environnement et déterminant leurs fonctions et leurs niveaux de services .

et ce dans un contexte où la Région, au rôle renforcé, maîtrisera davantage qu'à l'heure actuelle, sa relation avec l'exploitant ferroviaire : liberté tarifaire, pleine propriété du matériel roulant, **nouvelle convention TER**, développement des services de la Régie Régionale des Transports...

Coopération entre utilisateurs des réseaux

Plus encore sans doute que la coopération entre AOT, la révolution numérique touche les utilisateurs eux-mêmes, leur permettant désormais de construire en temps réel ou presque leurs déplacements en fonction des multiples informations disponibles sur leur smartphone :

- choisir un **covoiturage** plutôt que l'auto-solisme ou même qu'une ligne régulière de transport collectif
- emprunter un véhicule en **autopartage**
- basculer d'une ligne de transport sur une autre ligne ou un autre mode de transport **en fonction des aléas** rencontrés (retard, annulation ...)
- jouer, pour un transporteur lui-même, la **complémentarité** avec un autre en profitant d'un réseau maillé de transports différents ou de la disponibilité de véhicules ...

Ces nombreuses possibilités se traduisent notamment par l'émergence d'applications sur smartphone à l'initiative de personnes publiques ou privées, ces dernières se caractérisant souvent par une plus forte réactivité.

Là aussi, le maître-mot est la coopération :

- coopération avec des exploitants de réseaux et des AOT qui doivent pouvoir garantir une base de données consolidée, théorique, prévisionnelle, accessible en **open data**, mais aussi temps réel
- coopération avec (et au sein de) communautés d'utilisateurs permettant de **vérifier** et de garantir la meilleure qualité de service possible.

Veillons aussi à ce que cette révolution ne laisse pas les plus fragiles au bord du chemin.

Là est sans doute un des défis de la société de demain ! ●



© Shutterstock



© Shutterstock

Coopération
avec des exploitants de réseaux, des AOT
et avec des communautés utilisateurs



© Philip Lange / Shutterstock.com

Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent

par **Antoine THOMAS**, - AFT - Chargé de mission Objectif CO₂

Neuf entreprises de transport routier de marchandises signent la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂.

Huit nouvelles entreprises de transport de marchandises de la région PACA se sont engagées dans une démarche de réduction des émissions de CO₂, en signant la charte d'engagements volontaires le 1er juillet 2015 au siège de la DREAL PACA à Marseille.

Les signatures des entreprises **BAILO** et **SN SMTM** (Gémenos), **COLIS ROUTE EXPRESS** (Mallemort), **MCP** (Marseille), **Transports MORTIGLIENGO** (Carros), **Transports RYBA** (Vitrolles), **TLC** (Cavaillon) et **Groupe TRANSCAN** (Le Broc) portent à **29 le nombre d'entreprises engagées dans la démarche "Objectif CO₂ - Les transporteurs s'engagent" au niveau régional.**

Fort d'une première expérience positive avec une baisse d'émanations de CO₂ sur les trois dernières années, l'entreprise **Transports DUCOURNAU** a également signé son réengagement dans la démarche.



© AFT

De gauche à droite : Michel MATTAR (Secrétaire Général TLF Méditerranée), Thierry LAFFONT (Directeur Régional ADEME), Stéphane COPPEY (Conseil Régional), Eric LEGRIGEOIS (Directeur Adjoint DREAL PACA), Stéphanie et Philippe TEXIER (MCP), Philippe ROTH (COLIS ROUTE EXPRESS), Franck CANNATA (Groupe TRANSCAN), Chloé NATALINI et Céline MARINO (BAILO et SN SMTM), Richard BODEZ (Transports RYBA), Patrick MORTIGLIENGO (Transports MORTIGLIENGO) et Laurent CZIMER (TLC).



Origine

Élaborée en 2008 par le MEDDE et l'ADEME, en collaboration avec les organisations professionnelles, la charte s'inscrit dans une démarche globale de lutte contre le changement climatique et plus précisément de réduction des émissions de CO₂ en phase avec les conclusions du Grenelle Environnement.

Le secteur des transports émet 27 % des gaz à effet de serre. Pour ce qui est du CO₂ seul, le transport routier comptait en 2012 pour 33 % des émissions nationales. C'est pourquoi, cette démarche intitulée « Objectifs CO₂ : les transporteurs s'engagent » est proposée aux entreprises qui souhaitent s'engager à améliorer leur performance environnementale, en appliquant une méthodologie nationale cohérente et fiable.

A qui s'adresse t-elle ?

Basée sur le volontariat, elle s'adresse à toutes les entreprises de transport routier de marchandises (pour compte propre ou compte d'autrui), quelle que soit leur taille ou leur activité.

Principe

Concrètement, les entreprises signataires s'engagent, sur 3 ans, à mettre en œuvre des actions permettant de diminuer la consommation de carburant de leurs véhicules et, par conséquent, leurs émissions de CO₂. La signature de la charte ouvre le droit d'utiliser le logo et le nom associés à la démarche et de figurer sur la liste des entreprises signataires.

Pourquoi adhérer ?

- Evaluer et suivre ses émissions de CO₂.
- Réduire son impact environnemental.
- Valoriser son engagement en faveur de l'environnement.
- Faire des économies.
- Répondre à une demande des chargeurs et des donneurs d'ordre.
- Anticiper les futures réglementations.

Déploiement en PACA

En PACA, le déploiement de la démarche prend appui sur la forte implication des organisations professionnelles et des acteurs institutionnels (DREAL PACA, ADEME, REGION) mais également sur l'animation et l'accompagnement des entreprises volontaires. Cet accompagnement est assuré par un chargé de mission de l'Association pour le développement de la Formation dans les Transports (AFT) compétent pour sensibiliser, informer et apporter un conseil méthodologique aux entreprises pour les différentes phases de la démarche. Celle-ci s'appuie sur les outils et guides méthodologiques développés par l'ADEME en partenariat avec le MEDDE et les représentants de la profession.

Contact

Antoine THOMAS
Chargé de mission Objectif CO₂
04 91 46 65 55
antoine.thomas@aft-dev.com ●



Côte d'Azur : 8 propositions pour améliorer les déplacements et l'accessibilité

par **Christophe GLORIAN**, Chargé de projet Aménagement du Territoire - Transports, CCI Provence Alpes Côte-d'Azur

A l'heure où les notions d'accessibilité pour tous peuvent être remises en cause, l'APF dresse un certain nombre de constats sur les services de transports régionaux en PACA.

Les représentants socio-économiques rappellent régulièrement les **principaux enjeux en matière d'accessibilité** et les **graves difficultés de déplacement** auxquelles sont confrontés les actifs :

- La Côte d'Azur souffre de son **enclavement ferroviaire** et de la **limitation beaucoup trop forte de la desserte intercontinentale** de l'aéroport.
- Les principaux axes subissent une **congestion quotidienne** et des situations de blocage de plus en plus fréquentes.
- La **desserte des zones d'activités** reste globalement insatisfaisante et des problèmes d'interconnexion entre les réseaux de transports en commun persistent.
- Les transporteurs connaissent des **difficultés croissantes de livraison** en secteur urbain.

L'ensemble de ces dysfonctionnements a des conséquences fortes, au-delà du simple problème de mobilité sur le territoire :

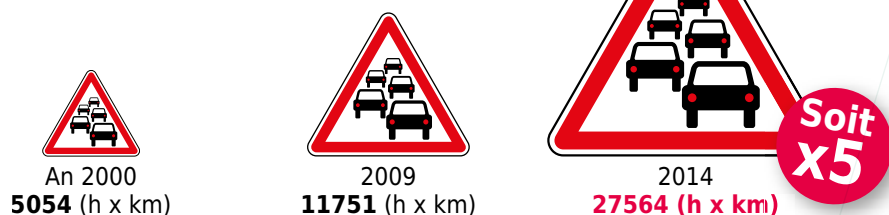
- Il **pénalise chaque jour davantage le fonctionnement des entreprises et dégrade la qualité de vie des azuréens** (perte de temps, complexification des déplacements et des livraisons, surconsommation de carburant, coûts induits, stress, pollution...).
- Le territoire perd peu à peu de son attractivité à la fois pour les entreprises, les actifs et les touristes.

Malgré les efforts significatifs entrepris par les collectivités et les acteurs du transport ces dernières années, la situation continue de s'aggraver et devient très pénalisante pour les entreprises et les actifs. Au vu de ces difficultés, la CCI Nice Côte d'Azur et ses partenaires socio-économiques ont **proposé 8 orientations prioritaires et pour chacune d'elles des objectifs ciblés** :

1. Renforcer la desserte aérienne internationale.
2. Déployer la nouvelle ligne ferroviaire.
3. Regrouper les réseaux de transport en commun.
4. Rééquilibrer l'offre de transport en commun et son financement.
5. Mieux desservir les zones d'activités.
6. Optimiser les infrastructures existantes et la gestion des trafics.
7. Penser globalement l'urbanisation et les transports.
8. Améliorer la livraison du dernier kilomètre.

En savoir + : <http://www.cote-azur.cci.fr/PRESIDENT/Transports-et-deplacements-8-propositions-pour-passer-du-rouge-au-vert>

Evolution du volume d'encombrement généré (en h x km) sur l'A8 dans les Alpes-Maritimes + 135% entre 2009 et 2014



Source : Observatoire des Déplacements des Alpes-Maritimes complété avec les données Vinci Autoroutes.

CCI NICE CÔTE D'AZUR





© Shutterstock

Le développement des services routiers librement organisés

par **Jean Paul LIEUTAUD**, Président de la FNTV Provence Alpes Côte d'Azur

La France redécouvre le transport par autocar. Ce regain d'intérêt pour un mode de transport qui m'est très cher n'est pas le fruit des 30 années de décentralisation appliquées aux transports publics départementaux ou des 2,2 millions d'élèves qui empruntent tous les jours un « car scolaire »,

Ce regain d'intérêt, cette mise en lumière sont le fruit des mesures inscrites dans un texte de loi publié dans le courant de l'été : la Loi MACRON.

Revenons en quelques mots sur ce texte et ses effets :

Qu'y a-t-il dans la Loi MACRON ?

La Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (CAECE ou Loi MACRON) permet désormais à toute entreprise de transport de voyageurs établie en France d'assurer des services réguliers interurbains selon un régime libre – ouvert depuis la promulgation de la loi le 8 août dernier – ou régulé au-dessous d'un seuil kilométrique de 100 kms – à partir du 1^{er} octobre (les mesures d'application entrant en vigueur à partir de cette date).

Une activité libre

Nous avons ainsi pu constater depuis la fin de l'été des annonces d'ouverture de ligne, dans, à destination ou à partir de la Région Provence Alpes Côte d'Azur. Deux opérateurs français se sont plus particulièrement distingués : TRANSDEV qui a inauguré très tôt son offre nouvelle baptisée ISILINES et la SNCF qui a annoncé début septembre l'ouverture d'une offre routière nouvelle (et plutôt massive) labellisée OUIBUS. D'autres annonces devraient suivre très prochainement.

Une activité régulée

Au-delà d'un seuil fixé à 100 kms, l'activité est libre.

Au-dessous de ce seuil, les « services librement organisés » font l'objet d'une régulation organisée par l'ARAFER (autorité de régulation

des activités ferroviaires et routières) et impliquant les Autorités Organisatrices concernées. Il s'agit notamment de s'assurer que le service ne porte pas « une atteinte substantielle à l'équilibre économique d'une ligne ou de plusieurs lignes de service public de transport ou à l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport organisé par une autorité organisatrice ».

Des prescriptions techniques minimales

S'agissant des prescriptions techniques minimales à appliquer pour l'exploitation des services dits « MACRON », la Loi dispose que ces services sont exécutés exclusivement par des autocars répondant aux normes environnementales les plus avancées.

A priori jusqu'au 31 décembre 2017, les véhicules doivent répondre aux normes EURO V ou EURO VI. A partir du 1^{er} janvier 2018, tous les véhicules affectés aux services librement organisés devront être conformes à la norme EURO VI.

Les véhicules affectés à ces services doivent en outre être conformes à la réglementation relative à l'accessibilité dès lors que le véhicule est acquis spécifiquement pour ce type de service ou dans le cadre d'un renouvellement de véhicules.

La loi rappelle également la nécessité que le véhicule soit équipé d'un EAD (Ethylotest anti démarrage).

Les premières impressions de la Profession

Nous manquons encore de recul pour analyser très précisément les effets de la Loi MACRON.

Contrairement à ce qui a pu être dit et écrit, la Loi MACRON ne réinvente pas le transport par autocar. Nos entreprises s'inscrivent dans une histoire longue et depuis 1982 (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), les départements et les régions ont construit une offre de transport public qui s'est appuyée très largement sur les performances et les vertus de notre mode.

La Loi MACRON a cependant de nombreux mérites :

- Elle permet de déverrouiller une offre de transport par autocar de moyenne et de longue distance et de répondre ainsi à une demande de déplacement qui n'était pas ou mal satisfaite,
- Elle est un formidable coup de projecteur pour le transport routier de voyageurs et ses entreprises,
- Elle dynamise notre secteur d'activités et offre l'opportunité de repenser le positionnement de notre mode et le service offert à nos clientèles.

Pour autant des interrogations demeurent quant aux effets à moyen et long terme de la mise en place des services librement organisés.

A vrai dire, c'est le seuil kilométrique retenu (100 kilomètres – la FNTV a milité pour un seuil de régulation fixé à 200 kilomètres) qui suscite notre vigilance. Nous regardons en effet avec beaucoup d'attention l'impact de la mise en place (dans les périmètres des régions) de « services libres » qui concurrencent très directement une offre routière et/ou ferroviaire conventionnée.

Un cycle nouveau

A l'heure où ces quelques lignes seront imprimées, il sera encore trop tôt pour livrer un verdict définitif sur un texte que notre Profession a accompagné et accueilli avec enthousiasme.

Nous croyons néanmoins que le transport par autocar vit des mutations profondes, des mutations qui sont moins la conséquence de la Loi MACRON que la conséquence de la mise en application conjuguée de 3 textes majeurs publiés cet été : la Loi MACRON certes mais aussi la Loi NOTRe qui rebat les cartes entre les AOT locales et régionales et la loi de transition énergétique qui nous oblige à une réflexion en profondeur sur notre modèle de production.

C'est un cycle nouveau qui s'ouvre pour les acteurs du transport public et nous aurons je l'espère l'occasion d'y revenir ... ●



Ancrage régional confirmé pour la croisière en 2015

par **Christophe GLORIAN**, Chargé de projet Aménagement du Territoire - Transports, CCI Provence Alpes Côte-d'Azur

Une clientèle à haute contribution et une baisse conséquente de la saisonnalité

En 2015, les ports de la rade de Toulon prévoient l'arrivée de près de 230 000 croisiéristes et 119 escales (dont une dizaine inaugurales). En légère baisse par rapport à 2014 mais diminution compensée par la montée en gamme des commandes de prestations. Parmi les faits marquants de la saison croisière, deux escales au mouillage qui ont permis de pallier la saturation chronique des quais et d'accueillir des escales non programmées grâce aux qualités nautiques exceptionnelles de la rade.

On note une baisse conséquente de la saisonnalité avec des paquebots programmés toute l'année du 6 janvier 2015 au 24 décembre 2015.

Ces résultats positifs sont le fruit de l'orientation stratégique et des efforts de communication et de prospection menés par la CCI du Var et de l'équipe croisière à la direction des ports.

Ils ont permis de valider auprès des armateurs un positionnement de Toulon sur le segment «premium»* avec des services haut de gamme. L'intérêt pour la destination «Toulon» se confirme pour ce type de clientèle et 2016 s'annonce d'ores et déjà un excellent cru : 141 escales sont prévues avec 300 000 passagers.

Afin de répondre aux critères des embarquements en tête de ligne partielle et d'optimiser l'accueil des passagers en transit, un terminal croisières est en cours de réalisation à La Seyne-sur-Mer. Un investissement de 1,5 million d'euros pour une mise en service prévue au premier semestre 2016.

La démarche qualité accueil « Cruise Friendly »

Face à de tels enjeux de développement, les équipes de la CCI du Var et son Club croisières redoublent d'efforts afin d'augmenter la qualité de l'accueil, de fidéliser la clientèle

et de veiller à ce que l'expérience à terre soit positive, voire inoubliable, par la mise en place depuis 2013 d'une charte qualité accueil croisiéristes baptisée «Cruise Friendly».

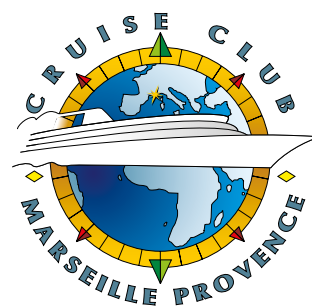


Cette année, 91 partenaires locaux ont adhéré à la démarche à Toulon et à la Seyne (commerçants, restaurateurs et autres professionnels du tourisme).

Marseille Provence dans le TOP 5 des ports de croisière en Méditerranée

En 2014, Marseille Provence signe pour la deuxième année consécutive la meilleure performance du TOP 10 avec une croissance de +10%. Dans un contexte où 7 des ports du TOP 10 affichent des résultats à la baisse, Marseille accède au TOP 5 avec 1 an d'avance sur les objectifs affichés par le Club de la Croisière Marseille Provence.

Pour soutenir les performances exceptionnelles de Marseille sur le marché de la croisière et assurer une qualité de service optimale, la place portuaire n'a cessé d'évoluer ces dernières années avec la mise en service du terminal Joliette réservé aux navires «luxe»* de moins de 200 mètres et du terminal B opéré par le Marseille Provence Cruise Terminal.



Parmi les temps forts de cette saison

L'arrivée à Marseille des navires de la compagnie RCI : *Anthem of the Seas* en avril et le plus gros navire de croisière au monde en mai : *Allure of the Seas*.

Le dimanche 9 août 2015, le Grand Port Maritime de Marseille a accueilli simultanément 7 navires de croisière de 6 compagnies différentes qui représentent près de 21 000 passagers en transit ou en tête de ligne. Nouveau record pour le territoire après l'accueil de 17 000 passagers le 7 juin dernier.

La croisière représente l'un des piliers de l'économie de Marseille-Provence, constat affirmé par 3 études successives, menées ces dernières années par la CCI Marseille Provence. Ambassadeurs du territoire, les croisiéristes qui aujourd'hui transitent à Marseille sont les touristes de demain : 7 passagers sur 10 se disent prêts à revenir à Marseille.

La croisière représente l'un des piliers de l'économie de Marseille-Provence

Pour 2015, des prévisions consolidées toujours en hausse

1,5 millions de passagers dont 500 000 en tête de ligne avec 465 escales et 68 navires de 30 compagnies différentes.



© Shutterstock



© CMOIRENC

Bassin Rhône Saône - Capacité d'accueil des sites d'escale paquebots fluviaux (en retenue normale).



Source : VNF DTR5 - DDev EGTo - Décembre 2014

La destination Côte d'Azur avec le French Riviera Cruise Club accueille pour cette saison croisière 2015 de très belles escales.

Le port de Nice, avec en majorité des escales tête de ligne à quai, au cœur de la ville accueille toujours ses clients fidèles comme le Club Med 2, la compagnie Azamara croise club, compagnie Ponant dont la fidélité de longue date a été récompensée par une journée festive dédiée à la compagnie et ses passagers. Fidèle aussi à tous les ports FRCC, Windstar croise a choisi de baptiser son navire Star Breeze à Nice en mai dernier. Ce baptême était le troisième célébré dans le port de Nice.



La rade de Villefranche-sur-Mer a accueilli cette saison un des derniers nés de la compagnie RCCL l'Anthem of the seas. Ce navire, équipé des dernières innovations à bord avec une forte capacité passagers est un nouveau challenge relevé. De nouvelles compagnies comme Prestige Croises ont pu découvrir l'escale d'Antibes qui connaît un succès auprès des compagnies premium et luxe (grands yachts) toujours à l'affût de nouvelles escales cosy. Le port de Cannes connaît une bonne saison avec la fidélité du Norwegian Epic en escale tous les vendredis et le MSC Divina tous les lundis.

Rhône-Saône : premier bassin français pour une activité croisière en fort développement

L'activité des paquebots fluviaux connaît depuis 10 ans un essor très important sur le bassin Rhône Saône. Au nombre de 7 en l'an 2000, on en compte 26 en 2015. Il s'agit de l'activité du tourisme fluvial la plus génératrice de retombées économiques pour les territoires. Elle participe au rayonnement national et international des régions traversées.

Les principales villes d'escale sont Lyon, Avignon, Viviers et Arles qui accueillent chacune plus de 500 escales chaque année. L'origine des clientèles est diverse selon les compagnies, cependant globalement 75 % de la clientèle est étrangère. Les 25 % de croisiéristes français sont exclusivement transportés par la société alsacienne CroisiEurope.

Le bassin Rhône Saône est aujourd'hui le premier bassin français de croisière fluviale devant le bassin de la Seine et celui de la Garonne.

L'activité paquebots pour 2014 en chiffres :

- 24 paquebots / 800 croisières / 3 500 lits / 5 000 jours de navigation.
- 5 500 escales sur 31 sites / 110 000 passagers / taux de remplissage > 90 %.
- 144 000 000 € de retombées économiques estimées sur les territoires.

La politique publique de développement de l'activité paquebots fluviaux

Pour soutenir le développement de l'activité, les trois gestionnaires de la voie d'eau, que sont Voies Navigables de France, la Compagnie Nationale du Rhône et la Métropole de Lyon, mènent depuis 2000 une politique volontariste d'équipements en concertation avec les compagnies. Cette politique commune assure ainsi une cohérence d'axe.

Définition du produit touristique « Paquebots fluviaux » :

Les paquebots fluviaux sont des hôtels "clubs" flottants dont la qualité de prestations est celle d'un hôtel 3 ou 4 étoiles. D'une capacité de 50 à 190 passagers, ils proposent des croisières, en général d'une semaine, combinant navigation et visites de sites organisées à terre (accessibles à pied ou à moins d'une heure d'autocar).

L'axe Saône-Rhône est aujourd'hui, à l'instar du Rhin, du Danube ou des châteaux de la Loire, une destination fluviale à part entière. Les accroches marketing sont essentiellement ciblées sur la Bourgogne et la Provence, le patrimoine historique gallo-romain (Lyon, Vienne, Avignon, Arles...), la gastronomie, l'œnologie (les vallées de la Saône et du Rhône et de leurs affluents, qui produisent des vins prestigieux). La richesse patrimoniale et culturelle de ces deux vallées est garante de l'attractivité de la destination.

* Premium : prestations haut de gamme sur grands navires.
 * Luxe : navires luxueux de petites tailles, grands yachts. ●



Préambule à la demi-journée organisée par l'ORT le 25 juin 2015 sur le thème de l'Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

par Marie PROST-COLETTA, Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité

L'accessibilité est un sujet lourd car il touche l'humain. Il s'agit, en effet, de remettre l'humain au cœur des transports. Quand on traverse une gare, on s'aperçoit que partout où les fauteuils passent, tout le monde circule aisément.

C'est un second souffle pour l'accessibilité, car les élus du Sénat et de l'Assemblée nationale travaillent à la ratification de l'ordonnance, ordonnance qui donne une nouvelle impulsion à cette politique.

En 1975, le jeune Jacques Chirac, avec les associations, a porté la loi en faveur des personnes handicapées. C'est la base. En 2005, le président Jacques Chirac veut donner une place égale à tous les citoyens, par une loi qui prend en compte le handicap dans la vie quotidienne et intègre, dans la société, toutes les personnes handicapées. C'est une loi qui met en évidence la nécessité d'évolutions radicales de notre société : les malvoyants et les aveugles ont aussi le droit de pratiquer les trottoirs, les personnes âgées doivent pouvoir accéder à toutes les prestations, facilitation des déplacements en toute sécurité pour tous... Elle s'appuie sur un respect de la personne et prône une politique d'inclusion de tous dans notre société.

Notre cadre de vie est générateur de handicaps, surtout en présence de voitures, notamment les voitures qui sont sur les trottoirs. Il n'y a rien de pire que de voir une personne en fauteuil roulant ou une personne avec une poussette, un déambulateur sur la rue pendant que les voitures occupent les trottoirs. Il faut lutter contre le fait que notre société crée du handicap. Ce principe a enfin été affiché. Il a fallu d'ailleurs attendre la fin du siècle précédent pour que les sociologues mettent

ce point bien en évidence et aujourd'hui je crois que nous l'avons tous compris. Nous avons maintenant une loi qui nous dit qu'il nous faut travailler à l'amélioration de notre cadre de vie, et le transport fait bien entendu partie de ce cadre de vie.

La date du 1^{er} janvier 2015 a été moteur, car elle a permis de mobiliser les différents acteurs mais est-ce qu'une date était suffisante pour faire que tout le monde soit au rendez-vous tant attendu par toutes les personnes handicapées ? Je remercie Jean-Marc Ayrault, Premier ministre qui nous a dit "vous avez le droit de travailler la question, je vous demande de ré-ouvrir le dossier de l'accessibilité", ce qui n'avait pas été possible depuis l'adoption de la loi. Il l'a fait parce qu'il était intimement convaincu que l'accessibilité, politique transversale dans notre société, permettait d'améliorer le lien social. Néanmoins, quand on regarde dans sa ville le nombre d'établissements recevant du public qui sont accessibles, le chiffre est triste face à la date du 1^{er} janvier 2015, face à l'attente et à l'espérance qui a été donnée aux personnes handicapées. Il faut bien comprendre que la colère d'aujourd'hui est une colère face à une société qui s'est donné un objectif ambitieux à travers ses élus mais qui n'a pas pu, pas su le tenir.



Pourquoi ?

La première chose est de bien avoir conscience du fait qu'il nous fallait faire évoluer nos mentalités collectives ; est-ce que les personnes handicapées qui ne sont pas suffisamment nombreuses dans la rue étaient suffisamment reconnues ? Est-ce qu'on était prêts à mettre la main au portefeuille pour des gens qu'on ne connaît pas, des gens qu'on ne voit pas ? Il y a un vrai problème de changement de regard.

Est-ce que les personnes handicapées qui ne sont pas suffisamment nombreuses dans la rue étaient suffisamment reconnues ?

Par ailleurs se pose aussi toute la problématique du portage politique. Est-ce que les élus se sont réellement emparés de la question après avoir dit qu'il fallait le faire ? Depuis le début de l'année, il y a plus de 100 réunions par mois. Je ne vais pas à toutes, mais l'important n'est pas qu'une personne porte mais que tous soient sensibilisés, convaincus de la nécessité de rendre nos services et prestations accessibles. C'est ce contexte indispensable pour faire évoluer notre cadre de vie qu'il faut atteindre.

Je peux vous assurer que je reçois énormément d'organismes de tous les secteurs de notre société (économiques, culturels, culturels...) et beaucoup travaillent à la question. Je ne pourrais pas citer tous les acteurs que j'ai pu toucher sans oublier ceux que je n'ai pas touchés mais j'apprends que progressivement eux aussi véhiculent la parole et prouvent cette volonté de mettre en place les nouveaux outils sur lesquels nous avons travaillé.



© Shutterstock

Un délai de 10 ans ?

Il n'y a pas eu suffisamment de volonté collective, pas vraiment de portage politique, des crédits importants à mettre en place sur une période qui était très courte. Dans le secteur du transport, on ne change pas tout le matériel en 10 ans. Quant aux infrastructures, que faire face au problème du coût des infrastructures ? on avait là aussi une difficulté majeure. Fallait-il laisser le juge régler la question de l'accessibilité ? Est-ce qu'il fallait renoncer à nos engagements internationaux ? nonobstant la convention de New York, l'union européenne aussi nous a demandé de prendre en compte tout le monde. La réponse est non !

Le Premier ministre et le Président de la République ont voulu relever le défi. Le Premier ministre a demandé à la Sénatrice Claire-Lise Campion de lui faire des propositions. Sur la base de celles-ci, le Premier ministre nous a demandé de tenir une grande concertation : 140 h de discussion, 40 réunions pendant 3 mois et demi. On avait la commande de travailler par ordonnance pour compléter le plus rapidement possible la loi du 11 février 2005. Il ne s'agissait nullement de déplacer la date du 1^{er} janvier 2015. Cette date est toujours là, ceux qui n'entrent pas dans le nouveau dispositif prévu par l'ordonnance sont toujours passibles du juge et des sanctions prévues à l'article L.152.4 du code de la construction et de l'habitat (45 000 € ou 225 000 € pour une personne morale, et la réalisation des travaux restent une obligation). Donc la date du 1^{er} janvier est toujours là et les sanctions aussi, ceux qui voudraient croire le contraire se trompent.

Nous avons travaillé sur le secteur des établissements recevant du public parce que c'était le secteur que la Sénatrice avait mis en évidence. Sur le secteur du transport, même si les acteurs n'étaient pas prêts à parler entre eux, nous avons pu lancer les travaux. Ce dispositif d'agenda d'accessibilité programmée a un double avantage, il permet de jouer gagnant/gagnant. Il desserre la contrainte temps pour ceux qui ne se sont pas mis en accessibilité et pour les personnes handicapées de gagner l'assurance d'avoir plus d'accessibilité dans le cadre bâti ancien.

L'agenda d'accessibilité dans le secteur du bâti nous intéresse pour nos gares, qu'elles soient ferroviaires ou routières, mais pour le secteur du transport on avait, avant de pouvoir travailler la question de l'agenda, à se poser une question : qu'est-ce que l'accessibilité en matière de transport ? nous n'avions pas été très précis au niveau du matériel. Cette question, de façon à conforter la volonté du législateur sur l'obligation de ne mettre en circulation que du matériel roulant accessible, a été retravaillée ainsi que la question des points d'arrêt. Il s'agissait de préciser les priorités et définir par où fallait-il commencer pour leur mise en accessibilité. En effet, si en ville, là où la population est dense, les points d'arrêt sont globalement accessibles, en interurbain le compte n'y est pas du tout. Or si le matériel est accessible, mais les points d'arrêt ne le sont pas, l'objectif d'accessibilité n'est pas atteint.

L'ordonnance a pu paraître, elle a permis à beaucoup d'Autorités Organisatrices de Transport de travailler et de reprendre leur copie pour préparer la mise en accessibilité

de leur territoire, avec un délai de 3, 6 ou 9 ans selon le type de transport puisqu'il y a des investissements plus ou moins lourds à faire sur les différents types de transport. Nous avons veillé dans le dispositif à rendre publics les travaux menés par les AOT pour que, dans le renouvellement de leur matériel de transport routier de voyageurs, elles appliquent réellement la loi de 2005 et qu'elles mettent réellement en place du matériel accessible sur le territoire.

Si en ville, là où la population est dense, les points d'arrêt sont globalement accessibles, en interurbain le compte n'y est pas du tout !

Nous sommes, actuellement, en phase de ratification de l'ordonnance. On peut espérer que la publication de la loi de ratification aura lieu au plus tard début septembre.

Ainsi, nous avons des bases solides pour continuer à travailler l'accessibilité de nos transports publics de voyageurs. Ce que je peux dire sur votre secteur, c'est qu'au niveau des AOT que j'ai rencontrées, tant les Régions que les Communes, il y a une vraie volonté de s'engager dans les schémas directeurs d'accessibilité - agendas d'accessibilité.

Nous avons remis le travail de l'accessibilité sur le dessus de la table et nous allons pouvoir voir avancer la mise en accessibilité de nos Cités. ●



© Shutterstock



Brèves

Métropole Aix-Marseille :

Le décret n° 2015-1085 du 28 août 2015 relatif à la création de la métropole d'Aix-Marseille-Provence stipule que « le siège de la métropole d'Aix-Marseille-Provence est fixé à l'adresse suivante : immeuble Le Pharo, 58, boulevard Charles-Livon, 13007 Marseille et que le receveur des finances de la commune de Marseille assure les fonctions de comptable de la métropole d'Aix-Marseille-Provence ».

<http://www.legifrance.gouv.fr>

Schéma d'organisation logistique :

Le Schéma Régional du Développement Durable du Territoire (SRADDT) qui a été adopté le 26 juin 2015 par l'Assemblée Régionale fait référence à la création d'un schéma d'organisation logistique. La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République crée, quant à elle, la notion de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) lequel remplace le SRADDT.

<http://www.regionpaca.fr>

Démarche ville- port :

Le rapport n° 009989-01 « appui au préfet de la région PACA sur deux démarches de développement à Marseille - Compte-rendu

sur la démarche Ville-port » a été élaboré par monsieur Marc Nolhier du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Il peut être consulté à cette adresse :

http://www.cgedd.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/009989-01_rapport_cle28af92.pdf.

Transition énergétique :

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe les grands objectifs du nouveau modèle énergétique français. Elle aura des impacts en terme de transports et logistique.

<http://www.legifrance.gouv.fr>

Contrat de Projets et contrats de Plan Etat Région (CPER) :

Pour mémoire, le Contrat de Projets Etat-Région couvrant la période 2007 - 2013 a été prolongé par l'avenant n°10 en 2014, il a permis d'investir plus de 2,5 milliards d'euros en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Le 29 mai 2015, c'est le contrat de Plan Etat Région couvrant la période 2015 - 2020 qui a été signé par l'Etat et la Région.

<http://www.regionpaca.fr/amenager-le-territoire/contrat-de-plan-etat-region/avenant-deprolongation-et-cper-2014-2020.html>

Quelques références à des textes portant sur la réforme ferroviaire :

- L'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015 a été prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (*), elle « achève notamment la transposition de la directive du 21 novembre 2012 (**) établissant un espace ferroviaire unique, et étend aux gestionnaires d'infrastructure intervenant aux côtés de SNCF Réseau les règles d'accès équitable et non discriminatoire au réseau ferroviaire ».

(*) « La loi du 4 août précitée crée un groupe public ferroviaire constitué d'un établissement public dit « de tête » (la nouvelle SNCF) et de deux établissements publics opérationnels, le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) et l'opérateur de mobilité (SNCF Mobilités), avec un pilotage commun ».

(**) La directive du 21 novembre 2012 précitée établissant un espace ferroviaire unique 2012/34/UE du parlement européen et du conseil est paru au journal officiel de l'Union Européenne du 14 décembre 2012.

- Le décret n° 2015-843 du 10 juillet 2015 est relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF).
- Le décret n° 2015-844 du 10 juillet 2015 est relatif au comité des opérateurs du réseau ferré national et à la charte du réseau.
- Le décret n°2015-845 du 10 juillet 2015 est relatif aux prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF.



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

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



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

