



Observatoire Régional
des Transports

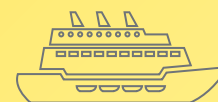
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



Le Journal des Transports

Décembre 2016

N°95



*Toute l'équipe de l'ORT PACA vous
souhaite une très bonne année 2017*

*et adresse ses remerciements à toutes les
personnes qui ont contribué à la réussite
des journées d'échanges 2016 par leurs
interventions et leur participation active,
ainsi qu'à toutes celles et ceux qui ont
procuré au Journal des Transports
les articles qui font son intérêt
et sa diversité.*

Sommaire

RÈGLEMENTATIONS

- 02— Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Octobre 2016
- 03— Sur les rails, le danger est plus rapide que vous !

ACTUALITÉS

- 04— Synthèse colloque du 17 novembre
« Libéralisation du transport par autocar : impacts attendus en PACA »
- 06— Sécurisation des quais : des solutions existent !
- 08— La concertation continue sur la zone industrialo-portuaire de Fos
- 12— Revue d'actualités

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 09— Les deux-roues motorisés en Provence-Alpes-Côte d'Azur : pour le travail et les loisirs.

AGENDA

Prochain colloque de l'ORT le 14 mars 2017 sur le thème Transports, Environnement et Innovations

RÈGLEMENTATIONS



Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Octobre 2016

par **Olivier GRAND**, Chargé d'Études Sécurité et Éducation Routières, DREAL PACA - STIM - UAPTD

Sur le début de l'année 2016 en PACA (de janvier à octobre), comparé à la même période de l'année 2015, on constate les hausses du nombre de personnes tuées (+ 9,1 %) et du nombre des blessés hospitalisés (+ 5,6 %), et les baisses du nombre des accidents corporels (- 5,6 %) et du nombre des blessés (- 3,9 %). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement + 0,8 % de tués, + 0,7 % d'accidents et + 0,9 % de blessés, dont + 2,5 % de blessés hospitalisés.

Les hausses régionales les plus marquées pour les personnes tuées en PACA sont chez les motocyclistes, les automobilistes et les personnes de plus de 24 ans. Par contre, les morts sur les routes diminuent chez les jeunes de 18 à 24 ans.



© Shutterstock.com



© fabiodevilla_Shutterstock.com

Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janv. à Octobre 2016 (provisoires)	5 665	277	7 246	3 255
Janv. à Octobre 2015 (provisoires)	6 003	254	7 537	3 081
Différence 2016 / 2015	- 338	23	-291	174
Evolution 2016 / 2015	- 5,6 %	9,1 %	- 3,9 %	5,6 %



© Shutterstock.com

+ 9,1 % du nombre de personnes tuées
- 5,6 % d'accidents corporels
- 3,9 % de blessés •



© Shutterstock

Sur les rails, le danger est plus rapide que vous !

par Jean-Luc BELOT, Chargé de Mission Sécurité et Education Routières, DREAL PACA - STIM - UAPT



© Shutterstock.com

Chaque jour en France, environ 16 millions de véhicules et 450 000 trains franchissent un passages à niveau (PN). Une étude récente du CEREMA indique qu'entre 2008 et 2013, soit sur 6 ans, il y a eu 656 accidents ou incidents recensés entraînant le décès de 182 personnes et faisant 403 blessés.

Un passage à niveau peut ressembler à un carrefour routier, mais dans la réalité, il y a de grandes différences : un train est très lourd (jusqu'à 1 800 tonnes) ; un train au PN peut rouler jusqu'à 160 km/h voire 200 aux PN gardés et un train ne s'arrête pas comme une voiture, à 90 km/h, il lui faut 800 m en moyenne pour s'arrêter, soit 10 fois environ la distance d'arrêt d'un véhicule routier.

Les accidents aux PN sont relativement peu fréquents par comparaison à l'ensemble des accidents routiers mais revêtent un caractère de gravité et un impact médiatique important.

A la suite de l'accident de Port-Sainte-Foy (24) en septembre 1997 (13 morts et 43 blessés)

impliquant un camion-citerne chargé d'hydrocarbures, et à l'accident d'Allinges impliquant un autocar de transport scolaire entraînant le décès de 7 collégiens, l'État, compte-tenu de ses responsabilités en matière de sécurité a pris une succession de mesures de sécurisation des PN en lien étroit avec RFF devenu SNCF Réseau.

La DREAL assure au niveau régional le pilotage des diagnostics de sécurité réalisés avec les correspondants départementaux des DDT(M) et les gestionnaires de voiries et ferroviaires concernés.

Des PN sont classés au Plan National de Sécurisation visant à leur suppression. Une liste des PN à enjeu a été établie à l'occasion du comité régional des PN en septembre 2015 par le Préfet de Région afin d'en améliorer la sécurité.

Ces derniers mois, deux réalisations se sont concrétisées : aménagement du carrefour au droit du PN27 au Luc en Provence et aménagement du PN6 à proximité de la gare de Hyères.

La Direction territoriale PACA de SNCF Réseau lance aujourd'hui un programme de communication destiné aux transporteurs de voyageurs et marchandises notamment pour le transport exceptionnel. Cela se traduit par la diffusion de 2 plaquettes informatives réalisées en partenariat avec l'État, la Sécurité Routière, la FNTR, la FNTV, l'AFTRAL, l'AFT, l'UTP la Fédération Nationale des Travaux Public et l'IRU rappelant les règles à respecter à l'approche et pour le franchissement des PN, la signalisation et la conduite à tenir en cas d'immobilisation.

Ces plaquettes seront distribuées aux transporteurs et conducteurs routiers à la rentrée. ●





Synthèse colloque du 17 novembre

« Libéralisation du transport par autocar : impacts attendus en PACA »

par **Laurent BENVENUTI**, Délégué Régional FNTV PACA Corse
et **Pierre FRANC**, Adjoint au Chef du Service Transport Infrastructures et Mobilité - DREAL PACA

L'ensemble des interventions est consultable sur le site : ort-paca.fr

Laurent BENVENUTI

On peut considérer que le colloque qui vient de s'achever est le point de départ d'une réflexion au sein de l'ORT et parmi les acteurs de la mobilité, une réflexion renouvelée sur l'offre et la demande de transport en région PACA. Il nous paraissait ainsi utile de construire cette réflexion sur une base commune en l'occurrence une synthèse.

Le colloque a été ouvert par Jean-Louis AMATO et je le remercie et à travers lui l'ORT pour avoir pris cette initiative, pour avoir pris un risque au regard du caractère parfois polémique du sujet, on l'a bien vu en séance.

M. AMATO a rapidement donné la parole à Michel SEYT, Président de la FNTV qui a été un acteur impliqué dans le dossier de la loi MACRON, un acteur impliquant également, compte-tenu des propos qu'il a tenus. Avec M. SEYT la Fédération a suivi de très près les travaux préparatoires, (il a rappelé notamment le rapport de l'autorité de la concurrence), le vote, la discussion parlementaire mais aussi les premiers effets de la loi MACRON. Le bilan que dresse M. SEYT est un bilan "schizophrène", c'est un mot qui a été prononcé, je dirais plutôt un bilan nuancé avec des aspects encourageants et notamment la création d'un nouveau marché de 5 millions de voyageurs, l'irruption de nouveaux opérateurs avec un regard renouvelé sur le transport par autocar et aussi un coup de projecteur fantastique sur un mode de transport qui a parfois souffert d'un déficit d'image.

Ce bilan encourageant est contrasté par des interrogations qui demeurent fortes au sein de la profession, sur le modèle économique et contractuel promu par les Services Librement Organisés, sur l'impact à long terme de ces Services Librement Organisés sur l'offre conventionnée, qu'elle soit routière ou ferroviaire, et aussi l'impact sur la gestion, ou plutôt sur la congestion des gares routières et des infrastructures d'accueil.

L'intervention liminaire de M. SEYT a été suivie par un débat entre les parties prenantes, à savoir les 3 opérateurs principaux ici présents, les représentant des collectivités locales, notamment la Région PACA et la Métropole Aix-Marseille-Provence mais également

M. JULLIEN pour le compte des usagers des transports. La table ronde a été animée par M. VIVIER qui a brillamment introduit les débats en rappelant les chiffres de l'ARAFER, notamment la croissance continue et progressive de ce marché en termes de liaisons, mais aussi en termes de fréquentation, en termes de recettes commerciales et donc en termes de chiffre d'affaires. M. VIVIER a rappelé également l'analyse de l'ARAFER sur les frottements entre cette offre nouvelle et les services conventionnés, une analyse de l'ARAFER qui conclut à une faible intensité concurrentielle entre les SLO et les services conventionnés régionaux, une analyse qui mérite d'être atténuée au regard de ce qui est ressenti localement ici en région PACA du fait notamment de la concentration des services et des dynamiques de déplacement sur la bande littorale.

Les opérateurs nous ont rappelé leur stratégie, ont exposé comment ils se sont emparés rapidement des opportunités offertes par le texte. Les 3 opérateurs ont décrit une organisation qui repose aussi sur des partenariats locaux avec des transporteurs régionaux, ils ont affiché des résultats plutôt encourageants notamment en termes de taux de satisfaction de la clientèle.

La question qui est aujourd'hui sur la table, ça a été rappelé pendant la table ronde mais aussi lors du débat prospectif, c'est la question récurrente du modèle économique : comment atteindre l'équilibre, la rentabilité sans casser la dynamique actuelle de fréquentation, de croissance du marché. C'est un vrai sujet, un sujet qui est entre les mains des opérateurs et qui méritera sans doute d'autres réflexions au sein de l'ORT ou ailleurs.

Côté usagers, M. JULLIEN a dessiné en creux le visage, le portrait, les contours d'un nouvel usager, l'usager des SLO, un usager qui n'est pas enfermé dans un mode de transport, qui fait des choix d'opportunité, dont le nomadisme est encouragé et suscité par la numérisation. Ce défi nouveau de la numérisation a été souligné par la FNAUT mais aussi par M. SEYT. M. JULLIEN a aussi été très vigilant sur le caractère attractif des prix proposés par les opérateurs, des prix d'appel qui demain seront certainement revus. M. JULLIEN a enfin appelé notre vigilance collective sur les termes

de la concurrence entre cette offre nouvelle et les services ferroviaires.

Côté collectivités, M. DESSAIGNES, pour le compte de la Région PACA, a également insisté sur la concurrence possible entre les SLO et les services conventionnés infra régionaux, notamment pour les segments de moins de 100 km. M. DESSAIGNES a également mis en évidence la nécessité d'une information transparente du consommateur, client, usager, notamment à travers des comparateurs de cars. Il est en effet nécessaire que ces outils nouveaux d'information reflètent de manière transparente, fine, précise et objective, l'intégralité de l'offre de transport à disposition pour l'usager/client.

S'agissant de la Métropole Aix-Marseille-Provence, M. BOCCIA a rappelé le caractère central de la question des gares routières, a indiqué que la Métropole AMP se mettrait nécessairement à niveau par rapport aux textes nouveaux et notamment l'ordonnance du 29 janvier 2016 prise en application de la Loi MACRON. M. BOCCIA a insisté sur la nécessité de prévoir des dispositifs d'allocation des quais qui soient non discriminatoires compte-tenu notamment de la vigilance de l'ARAFER, le gendarme du secteur. M. BOCCIA a également rappelé la nécessité de poursuivre les réflexions et de donner un cadre au dialogue entre ces nouveaux opérateurs et les gestionnaires de gares, ne serait-ce que pour mieux appréhender l'offre de transport telle qu'elle sera construite et déployée sur les territoires.

S'agissant du débat prospectif, je remercie M. BONNAFOUS pour l'exposé qu'il nous a proposé avec un détour par le Royaume-Uni et par l'Allemagne, un détour qui a suscité un débat plutôt vif sur la concurrence et la compétition intermodale. C'est évidemment difficile de comparer l'Angleterre, l'Allemagne et la France compte-tenu des situations historiques, géographiques, politiques et économiques très différentes, mais ce que je retiens en substance de l'exposé proposé par M. BONNAFOUS, c'est que le succès du transport par autocar, notamment le succès qualitatif du transport par autocar, a un peu réveillé le monde ferroviaire. C'est une croyance finalement dans les vertus de la compétition entre les modes, une croyance



© Shutterstock

qui est une rupture fondamentale, une rupture radicale avec la tradition française de régulation et de coordination des modes, c'est une opinion, un point de vue qui méritera des compléments de réflexion.

M. BONNAFOUS a par ailleurs rappelé les premiers impacts économiques de la loi MACRON, avec des interrogations récurrentes sur le modèle économique et la recherche du "point mort". En ce qui concerne les attentes de la clientèle et les arbitrages cars/trains, il y a deux paramètres centraux : le prix et la vitesse de circulation, une modélisation est en cours et je pense qu'il serait intéressant pour le futur d'y revenir.

Au final, si on fait l'addition et la synthèse des propos liminaires de M. SEYT, des propos tenus à l'occasion de la table ronde et de ce qui a été dit dans le cadre du débat prospectif, on a véritablement le sentiment d'un moment très particulier dans l'histoire des transports collectifs, un moment charnière avec l'achèvement d'un cycle inauguré il y a 30 ans avec la LOTI et l'apparition d'un cycle nouveau, un cycle qui est en train de se dessiner sous l'effet notamment de la mise en application de la loi MACRON, mais aussi sous l'effet de la mise en musique de la réforme territoriale, sous l'effet de la numérisation et enfin sous l'effet de la loi de transition énergétique. Ce cycle est structuré par des caractéristiques fortes que nous avons commencé à identifier en séance :

- un chef de filat puissant accordé au couple Métropole-Région,
- un processus antagoniste et parallèle de libéralisation des services routiers de moyenne et de longue distance, avec un curseur à 100 km sur lequel la profession demeurera vigilante,
- et dans le même temps, la croyance dans les vertus de l'intermodalité et la nécessité d'organiser le développement intermodal des transports collectifs.

Une volonté forte de régulation et d'organisation de la complémentarité des modes "contrariée" par une libéralisation des services routiers... un peu de schizophrénie certes du côté de la profession mais aussi du côté du législateur...

Pierre FRANC

Face à l'entrée sur le marché des services librement organisés, professionnels du secteur, institutionnels et universitaires se trouvent confrontés à un certain nombre de questionnements. En effet, les débats d'aujourd'hui ont montré des divergences de points de vue sur les notions de concurrence, de complémentarité entre ce que proposent les opérateurs, entre les modes, entre les offres.

La première piste de réflexion importante concerne la notion de concurrence ou de complémentarité entre les offres et les modes.

Concernant les opérateurs de SLO, est-ce qu'on va vers des logiques de monopoles, de duopoles ?

Concernant la complémentarité entre les offres et entre les modes suivant les distances, quelle est la concurrence que l'on souhaite avoir pour l'usager, pour le contribuable, pour les fournisseurs de ces différents services en fonction des différentes gammes d'offres qui sont possibles, et ceci au niveau régional sur moins de 100 km et entre 100 à 300 km au niveau national par rapport aux TET, aux TGV.

La deuxième piste a très peu été abordée aujourd'hui : la question environnementale. Elle fera l'objet d'un colloque l'année prochaine. Les enjeux environnementaux représentent une piste de réflexion importante d'autant plus qu'ils sont rarement déconnectés des enjeux économiques et sociaux.

S'ouvrent aujourd'hui des perspectives, en particulier sur les services de cars, sur le passage au gaz, avec par exemple une convention qui a été signée entre GDRF et la FNTV. On voit que des mutations sont en cours ; ces mutations peuvent avoir un impact sur les niveaux de concurrence que j'évoquais précédemment.

Troisièmement, une fois que cette concurrence est en place, il faut que les usagers s'en emparent, qu'ils la perçoivent le plus correctement possible, et là le rôle des comparateurs de prix est un sujet qui nous semble intéressant à explorer.

Tout cela renvoie de manière plus générale aux outils de régularisation qui sont entre les mains des autorités organisatrices, à la manière dont ils peuvent être alimentés par les acteurs privés et dont ils alimentent en retour également les acteurs privés.

Quatrièmement, il y a un enjeu à comprendre plus finement les déterminants des choix de mobilité des usagers. J'ai été ravi de voir qu'Isibus en particulier avait fait une enquête auprès de ses clients.

Pour aller plus loin, on pourrait par exemple interviewer les passagers, à la montée ou à la descente des autocars, dans les gares routières de la région PACA. Par exemple, est-ce qu'ils auraient pris le même mode de transport si l'autocar avait coûté 20 % plus cher ? Est-ce qu'ils considèrent que s'ils avaient dû faire un trajet deux fois plus long, ils auraient pris le même mode de transport ? Etc.

Enfin, et ce sera mon cinquième et dernier point, mais on pourrait en souligner d'autres, je voudrais insister évidemment sur les

pôles d'échanges et les gares routières. Des questions restent en suspens :

- sur le modèle économique de ces pôles d'échanges ;
- sur leur emplacement, on a parlé du schéma stratégique des gares routières et des pôles d'échanges ;
- sur la gestion des frottements entre les services conventionnés d'une part et les services librement organisés d'autre part, en particulier dans une région PACA où les gares routières ont été modernisées il n'y a pas très longtemps et sont, pour un certain nombre d'entre elles, en limite de saturation.

Quand on voit que la courbe du nombre de passagers utilisant les services librement organisés est dans une logique de croissance alors qu'il n'y a qu'un an que ces services ont été mis en place et qu'en Allemagne, la croissance a duré 3-4 ans, cela pose des questions importantes : jusqu'où ira la croissance des trafics ? Comment accueillent-on ces passagers ?

Sur tous ces sujets, il nous semble dans le cadre de l'ORT qu'il conviendrait aujourd'hui d'aller plus loin, de conduire des études avec le milieu universitaire, avec le CEREMA, pourquoi pas avec des bureaux d'études privés. Le travail conduit depuis un an par l'observatoire des cars MACRON pourrait aider à poursuivre les enseignements de ce colloque.

Ce colloque met également en lumière que, sur un sujet comme celui-là comme sur d'autres traités dans les colloques de l'ORT, on dresse un diagnostic, mais on repart avec plus de questions qu'en arrivant.

Par conséquent, si l'ORT doit évidemment rester un centre de ressources et un lieu d'échanges, il mérite aussi d'évoluer pour devenir également un laboratoire d'idées au service des parties prenantes du transport, des collectivités, des services de l'État ; bref, un lieu de réflexion, en tissant des liens nouveaux avec le monde universitaire et académique, avec le CEREMA, avec le milieu associatif.

A travers l'exemple des services librement organisés, on va pouvoir donner l'illustration de ce que peut également apporter l'ORT pour faire avancer la réflexion sur ces sujets, au service de la mobilité.

Je vous remercie de votre attention et vous dis à bientôt. ●

ACTUALITÉS



Sécurisation des quais : des solutions existent !

par **Didier DOZAS**, Ingénieur Conseil Direction des Risques Professionnels - Prévention - CARSAT Sud-Est

En juin 2015, le n°89 du Journal des Transports présentait un article sur le sujet de la mise en sécurité des quais lors d'une rencontre organisée par la CARSAT Sud-Est avec les professionnels de la conception et de la rénovation des quais. Il était alors indiqué que cette première étape serait suivie dans le temps par une démarche de fond pour mobiliser les plates-formes logistiques, la grande distribution et les industriels, sur la thématique de la sécurisation des quais afin de renforcer les interfaces prévention entre donneurs d'ordres et transporteurs.

En cette fin d'année 2016, la suite est-elle au rendez-vous ?

« La réponse est indéniablement oui, puisque nous avons tenu nos engagements en juin 2016 en organisant pour la première fois en PACA Corse une table ronde sur la sécurisation des quais qui a remporté un vif succès ! », indique Didier DOZAS de la CARSAT Sud-Est.

Cet évènement a réuni 130 entreprises de la grande distribution, de la logistique et de l'industrie qui ont assisté aux retours d'expériences de 6 entreprises régionales déjà engagées dans une démarche de sécurisation des quais. En présence de 11 équipementiers et des préventeurs de la Carsat Sud-Est, cette réunion de professionnels a présenté une large panoplie de solutions techniques pour la conception ou la rénovation de quais.

Cet évènement riche en échange sur les bonnes pratiques métier, organisé en partenariat avec Michel MATTAR, secrétaire général de TLF Méditerranée, témoigne d'une prise de conscience grandissante des entreprises et de l'intérêt qu'elles ont à s'engager dans une démarche de sécurisation de leurs quais.

L'importance du retour d'expérience terrain...

Cette rencontre avait pour objectif de donner la parole à des professionnels au travers d'exemples concrets de mise en sécurité des quais au sein de notre région, réalisés par des petites ou des grandes entreprises. Des retours d'expériences ont été présentés au travers des témoignages des entreprises TONFONI, DISTRIMAG, AUCHAN, SAMADA



© Gaël Kerbaol / INRS

Clésud, MARTIN BROWER, CARREFOUR SUPPLY CHAIN.

Pour apporter des éléments techniques complémentaires indispensables, des stands étaient tenus par onze professionnels de la conception et rénovation des quais. Les entreprises ont pu découvrir la diversité des solutions techniques ainsi que les dernières innovations.

Les professionnels qui ont présenté leurs équipements techniques sur les stands Assa Abloy, ASA Fermetures, Espresso, GMR, GP Systems, Hormann, Norsud, Proquai Industrie, Rite-Hite, Schardes, SITI Europe.

L'évaluation des risques, première étape...

Chutes de hauteur depuis le quai ou de la remorque, écrasements d'un piéton

entre le camion et le quai, collision dans la cour, chutes de plain-pied et glissades à l'intérieur de la remorque, troubles musculo-squelettiques, départs intempestifs du poids lourd ou glissements progressifs de la remorque : les risques surviennent lors la mise à quai du camion, le transbordement des marchandises et le départ du camion. Pour y remédier, Jean-Michel SCOTTO D'ANIELLO, contrôleur de sécurité et référent technique quais à la Carsat Sud-Est, a présenté l'éventail des solutions techniques. « Les mesures de prévention doivent privilégier la protection collective et être stables dans le temps, afin de supprimer, ou à défaut, réduire les risques. ». Le choix des équipements pour sécuriser un quai vont dépendre du type de véhicule utilisé, de la configuration des quais et de l'organisation de l'interface entre le chauffeur et le réceptionnaire du quai. Le retour d'expérience de la CARSAT révèle



© Shutterstock

que le travail préliminaire d'évaluation des risques au niveau des quais n'est pas suffisamment effectué par les entreprises.

C'est uniquement après cette démarche terrain d'évaluation, que l'on peut décider des mesures de prévention adaptées à mettre en œuvre. Selon que l'on est dans la conception ou la rénovation de quais, les choix techniques seront alors différents.

Des outils opérationnels mis à la disposition des entreprises...

Pour aider les entreprises à effectuer leur analyse des risques, la CARSAT Sud-Est met à disposition des outils pratiques d'évaluation pour les quais ouverts ou fermés, avec quai niveleur ou pont de liaison.

Ces fiches permettent par ailleurs de bien différencier les techniques de calage et de blocage des poids lourds à quai, ainsi que leurs impacts sur la sécurisation des opérations.

En conclusion...

La CARSAT Sud-Est continuera en 2017 d'agir auprès de la grande distribution, plates-formes logistiques, industriels et transporteurs afin que l'ensemble des professionnels fassent évoluer leur regard et leurs pratiques professionnelles lors de l'exploitation de quais. C'est la condition pour que les accidents qui ont lieu chaque année dans notre région sur les quais, ne soient plus considérés comme une fatalité.



© Shutterstock



© Nicolas BRIZET

Retrouvez en un seul clic l'ensemble des témoignages des entreprises qui ont participé à la table ronde, les brochures et les outils pour l'évaluation des risques lors de l'exploitation des quais en consultant en ligne le dossier sur SOLUTIONS PREVENTION LE MAG : <http://solutionspreventionlemag.carsat-sudest.fr> Dossier « Sécurisation des quais une palette de-solutions ». ●

MEMENTO

Engager la démarche de mise en sécurité de vos quais :

- C'est d'abord réaliser une évaluation des risques rigoureuse intégrant les tâches réelles effectuées par les conducteurs et le personnel de quai.
- C'est se tenir informé des nouveautés pour trouver les solutions techniques les mieux adaptées à vos besoins et à vos contraintes d'exploitation.
- Cela consiste à intégrer les quais comme un équipement à part entière de votre chaîne de production et de performance.



© Shutterstock

ACTUALITÉS



La concertation continue sur la zone industrialo-portuaire de Fos

par **Géraldine PLANQUE**, Port de Marseille-Fos, Chargée de mission - Conseil de développement & collectivités territoriales

Une démarche novatrice, volontaire et permanente

Le port de Marseille-Fos a initié une démarche de concertation sur la zone industrialo-portuaire qui s'étend de Port-Saint-Louis-du-Rhône jusqu'à Lavera, en passant par Fos, Port-de-Bouc et Martigues.



Mise en œuvre de façon continue depuis 2011, cette démarche est volontaire. Elle se situe en amont et en parallèle aux concertations réglementaires inscrites aux codes de l'environnement et de l'urbanisme. En cela elle est novatrice, car son objectif premier est de préparer le terrain aux procédures imposées en favorisant le dialogue et la confiance entre les acteurs.

L'objet de la concertation est de réduire les risques associés aux projets prenant place sur la zone industrialo-portuaire, qu'il s'agisse des risques de destruction de milieux ou d'espèces, des risques d'atteinte au paysage ou des risques de retards et de coûts supplémentaires, entre autres.

Tous les acteurs du territoire qui le souhaitent sont associés à la concertation continue. Associations de riverains et de protection de l'environnement, services de l'Etat, élus et techniciens des collectivités locales, monde économique et représentants des salariés sont ainsi parties prenantes des travaux et des réflexions menées sous la houlette du Conseil de développement du port, dont le Président Marc REVERCHON rappelle que « le port a besoin de son territoire, et inversement le territoire a besoin du port ».

Le Forum 2016 de la concertation continue a réuni 130 personnes à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 22 novembre dernier

Cette nouvelle édition du rendez-vous annuel de la concertation a confirmé l'intérêt des acteurs pour la démarche. Les acteurs déjà impliqués étaient encore une fois au rendez-vous, tandis qu'un grand nombre de nouveaux

venus les ont rejoints. C'est une étape importante, car comme le soulignait Martial ALVAREZ, le maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui préside la commission, « le chemin a été long ». Le pari était risqué, et le défi important sur un territoire où les jeux d'acteurs étaient parfois crispés par plusieurs projets ayant cristallisé les oppositions et réduit le dialogue entre les acteurs au minimum.



© GPMM

« On dit ce qu'on fait et on fait ce qu'on dit » répète Christine CABAU-WCÈHREL, Présidente du directoire du port de Marseille-Fos, après avoir signé dès le mois de mars 2016 les « Principes de la concertation continue », un document qui rassemble l'état d'esprit, les règles de conduite et la philosophie de la concertation telle qu'elle est menée sur la zone industrialo-portuaire. Les « principes » sont en ligne sur le site web du port, ils ont été rédigés par les acteurs du territoire dans un atelier, ils comptent aujourd'hui 17 signataires.

(http://www.marseille-port.fr/fr/Page/Port_amenageur_Edito/18341).

Au quotidien, la concertation est organisée depuis son origine autour de réunions d'information et d'ateliers d'échange et de co-construction

En 2016, des réunions d'information ont été organisées, par exemple sur la future liaison autoroutière entre Fos et Salon. Les services de la DREAL PACA sont venus présenter le projet et répondre aux questions.

Dans les ateliers, le volontariat est nécessaire et la parole libre. Plusieurs chantiers gagnants-gagnants ont déjà permis de constater la capacité des acteurs à s'entendre pour concrétiser des projets communs qui allient les compétences dans le respect des valeurs de chacun. On citera par exemple :

- ZIPCOM, un numéro de téléphone que chacun peut appeler sur la ZIP lorsqu'il se pose une question (pourquoi une torchère allumée, des fumées, une odeur, des travaux...): 06.08.96.33.54.
- La ZIP à vélo, un recensement des itinéraires utiles sur la ZIP pour les cyclo-touristes et



les cyclo-navetteurs, qui identifie les tronçons existants, les solutions techniques pour réaliser les voies manquantes et les co-financiers possibles.

- Le label créé pour des visites d'un nouveau type organisées sur la zone industrialo-portuaire «Le port autrement, nature et industrie». Ces visites allient tourisme industriel et tourisme environnemental, et montrent que la coexistence entre industrie lourde créatrice d'emplois et de richesse et nature préservée dans un environnement attractif est une réalité.



Un atelier consacré en 2015 à la Maison de la ZIP, un véritable port center, est par ailleurs en cours de finalisation avec l'aide d'un groupe d'étudiants et d'enseignants de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier.

Enfin, un atelier de réflexion prospective sur l'intermodalité de la ZIP a réuni une vingtaine de personnes en 2016. Il a produit des recommandations qui seront présentées aux instances de gouvernance du port de Marseille-Fos.



© GPMM

La saison 2017 de la concertation continue sur la ZIP de Fos

Si le dialogue et la confiance ont été retrouvés sur la ZIP depuis le lancement de la démarche, si plusieurs chantiers gagnants-gagnants ont été concrétisés en 2016, la concertation est une démarche pérenne destinée à être animée sur le territoire dans la durée. De nouvelles étapes nous attendent en 2017, comme les réunions publiques d'information annoncées par le port sur le projet de restructuration du pôle conteneurs de Fos, et pourquoi pas un hackaton ? ●

ANALYSES ET PERSPECTIVES

Les deux-roues motorisés en Provence-Alpes-Côte d'Azur : pour le travail et les loisirs.

par Jean-Marc AMBIELLE, DREAL PACA - STIM - UAPTD

PACA est après l'Île-de-France, la région de l'Hexagone qui possède le plus grand nombre de deux-roues motorisés. Mieux, avec 10,1 deux-roues motorisés pour 100 habitants de plus de 13 ans, la densité régionale y est plus forte qu'ailleurs. Dans la région, le parc de véhicules est relativement jeune et composé, pour moitié, de scooters. Les conducteurs, âgés en moyenne de 48 ans, sont assurés majoritairement au tiers et issus, le plus souvent, des catégories d'employés ou de cadres. Les loisirs et le travail arrivent en tête des usages mais le motif principal est professionnel. Dans plus de la moitié des cas, les conducteurs de deux-roues ne peuvent utiliser les transports en commun pour aller travailler.

D'autres indicateurs sont proposés sur notre site.

Article complet consultable sur ort-paca.fr : Les transports en PACA > Statistiques > Trafics > Voyageurs

Au 1^{er} janvier 2012, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, ménages et entreprises se partagent 460 000 deux-roues motorisés dont 5 % ne sont pas utilisés pour causes de stockage ou de réparation ; 2 % roulent depuis 30 ans ou plus ; 2 autres pourcents sont des véhicules tout terrain, utilisés essentiellement sur des parcours accidentés (enduro, trial) ; et 91 %, soit 416 000 deux-roues, circulent depuis moins de 30 ans et ne sont pas des véhicules tout-terrain (Cf. tableau ci-dessous). Qualifié de « circulant », ce dernier parc, décrit ci-après, représente 10 % des véhicules nationaux positionnant PACA au second rang¹ des régions françaises après l'Île de France (571,7 milliers de véhicules)².

Le parc des deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012

Source : SoeS ; enquête 2RM 2012

(En millier de véhicules)	Motocyclettes			Total	Cyclo-moteurs	Total
	51-125 cm ³	126-750 cm ³	> 750 cm ³			
Parc circulant, hors véhicules de 30 ans et plus	165,8	97,5	68,8	332,2	84,5	416,7
Véhicules circulants de 30 ans et plus	5,1	2,9	1,7	9,7	1,4	11,0
Véhicules de type tout-terrain de moins de 30 ans	0,2	7,5	-	7,6	0,0	7,6
Total des véhicules en circulation	171,1	107,9	70,5	349,5	85,9	435,4
Parc non circulant	9,4	9,4	1,3	20,2	4,3	24,5
Parc à disposition	180,5	117,3	71,8	369,6	90,2	459,8

Le deux-roues, une pratique urbaine

En PACA plus qu'en France, les immatriculations des deux-roues motorisés sont localisées dans les aires urbaines (Cf. définition). Dans la région, 81 % des immatriculations sont domiciliées dans les grands pôles urbains, soit un taux plus élevé qu'en France (53 %). Cette caractéristique régionale s'amenuise si on réunit, à ces grands pôles urbains, les communes formant leur couronne : les taux d'immatriculation dans ces grandes aires urbaines passent alors à 88 % en PACA et à 76 % en France, une répartition conforme aux populations de ces territoires.

Les grands pôles urbains attirent très majoritairement toutes les catégories de deux-roues mais les scooters (88 %) y sont proportionnellement plus présents.

En revanche, dans les couronnes urbaines, Sportives (14 %) et Trails (12 %) sont relativement plus établis que les autres catégories.

Plus d'un milliard de kilomètres par an

En PACA, tous usages confondus, les deux-roues accomplissent annuellement 1,4 milliard de km, soit une distance moyenne de 3 400 km par véhicule, supérieure à la pratique nationale (3 030 km). Les plus longs trajets se font à motocyclettes qui parcourent une moyenne de 3 500 km par an, toutes cylindrées confondues, et 5 300 km si leur puissance dépasse 750 cm³. Pour autant, avec 2 900 km annuels, les cyclomotoristes régionaux ne font pas mauvaise figure (Cf. Graphique page suivante).

¹ Selon l'ancienne définition des régions.

² Cf. «Les deux-roues motorisés au 1^{er} janvier 2012», SOeS, Chiffres et statistiques, N° 400, Florent OVIEVE et Philippe ROUSSEL

Aires urbaines : Une aire est composée d'un pôle et le plus souvent d'une couronne. Sa couronne correspond aux communes ou unités urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci selon un processus itératif. Les grandes aires urbaines sont basées sur des pôles d'au moins 10 000 emplois, les moyennes aires sont basées sur des pôles de 5 000 (Source : Insee)

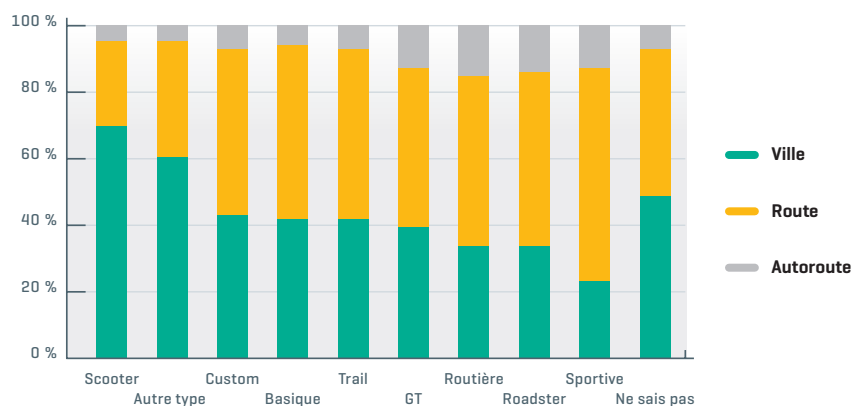
ANALYSES ET PERSPECTIVES



L'utilisation du deux-roues est maximale chez les 45-54 ans et les 25-34 ans, deux classes d'âges qui sillonnent 4 000 km par an, en moyenne. Plus jeunes et plus âgés, les conducteurs roulent moins (3 000 km annuels), notamment après 64 ans (2 400 km).

Répartition topographique (en %) des kilomètres parcourus par catégorie de deux-roues (2012)

Source : SoeS ; enquête 2RM 2012



Cyclos des villes et motos des routes

La circulation des deux-roues motorisés s'effectue à 54 % en ville, 38% sur route et près de 8 % sur autoroute. La ville est le réseau de prédilection du cyclomoteur qui y accomplit 68 % de ses trajets, tout comme, ou presque, les 125 cm³ (66 %). Ce caractère urbain est majoritairement partagé (51 %) par les motocyclettes, mais les motos les plus puissantes roulent davantage que les autres sur route (53 %) et empruntent volontiers les autoroutes, lesquelles accueillent, selon les modèles, de 12 % à 15 % des kilométrages.

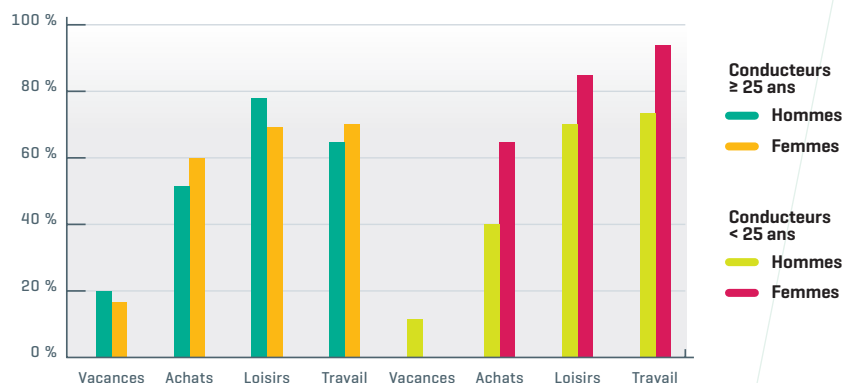
Selon les catégories de véhicules, la consommation d'espace est différenciée. Certains deux-roues, comme les Scooters, ont une pratique très urbaine (plus de 60 %), d'autres une vocation routière (Sportive, Trail, Basique...), voire autoroutière (Routière, Roadster...).

Usage évolutif du deux-roues

Sexe et âge influencent les raisons et les fréquences de mobilité. Par exemple, les conductrices de moins de 25 ans se servent relativement plus du deux-roues que leurs homologues masculins pour des motifs professionnels et scolaires, pour les loisirs et les achats (Cf. Graphique ci-dessous) ; la seule exception concerne les départs en vacances, habitude totalement délaissée par elles.

Usage des conducteurs de deux-roues selon leur classe d'âges

Source : SoeS ; enquête 2RM 2012



Mais, passés 25 ans, l'usage du deux-roues se réduit pour les femmes et s'accroît pour les hommes qui en usent proportionnellement plus qu'elles dans les déplacements de loisirs et de vacances et les talonnent dans les mobilités de travail, d'études et d'achats.

*En PACA,
64 % des déplacements en deux-roues sont destinés aux déplacements domicile-travail ou domicile-études*

D'autre part, avant l'âge de 25 ans, la moitié des conducteurs, hommes ou femmes, utilisent tous les jours leur deux-roues ; plus de 20 %, le font 4 ou 5 jours par semaine et 20 % encore avec une fréquence de 1 à 3 jours la semaine. Après 25 ans, l'usage quotidien du deux-roues diminue pour les deux sexes et ne concerne plus que 30 % des conducteurs. En contrepartie, s'accroissent des utilisations plus épisodiques, notamment de 1 à 3 jours par semaine (31 %) et pendant le week-end (Cf. graphique page suivante).

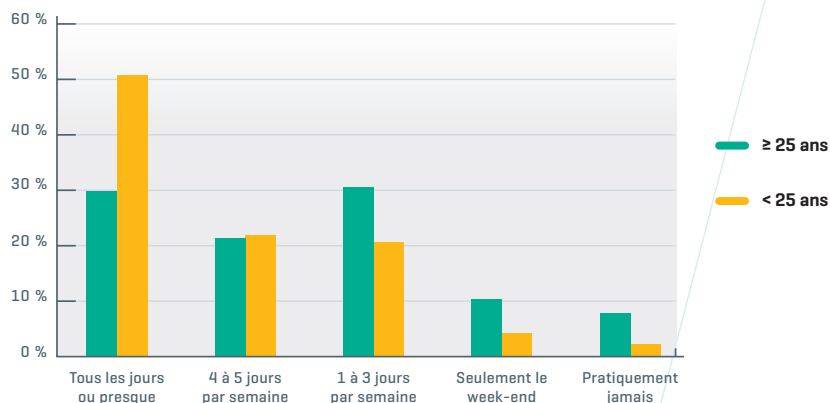




© Shutterstock

Déplacements des deux-roues motorisés selon la fréquence

Source : SoeS ; enquête 2RM 2012



© Shutterstock

En PACA, les deux-roues sont principalement destinés aux déplacements domicile-travail ou domicile-études (64 %). Cet usage l'emporte parmi les cyclomoteuristes (77 %) et les motocyclistes (60 %), mais les pratiques diffèrent : 84 % des cyclos utilisés pour ces déplacements servent à cela de façon quasi-quotidienne contre 66 % des motos. En outre, les déplacements à caractère professionnel motivent l'usage de 9 % de deux-roues. Sinon, les loisirs qui motivent 24 % des déplacements principaux à deux-roues sont cités par 28 % des conducteurs de motos et par 13 % seulement de conducteurs de cyclos.

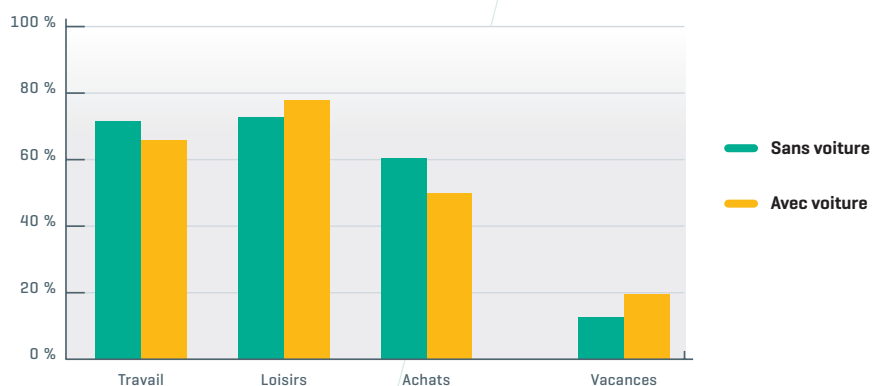
Cyclo, Moto, auto

Huit fois sur dix, le conducteur principal d'un deux-roues possède une voiture. Cette probabilité s'accroît si c'est un homme (83 %) plutôt qu'une femme (65 %) et s'il possède une moto (91 %) plutôt qu'un cyclo (59 %).

La possession d'une voiture semble modifier l'usage du deux-roues jusqu'à une dizaine de points d'écart selon les pratiques (Cf. graphique ci-dessous). Concurrencé par la voiture, le deux-roues sert moins à aller au travail et à faire des achats mais il est plus sollicité pour les loisirs et les départs en vacances.

L'usage du deux-roues par les conducteurs principaux possédant ou non une voiture

Source : SoeS ; enquête 2RM 2012



La rivalité d'une automobile semble freiner l'utilisation quotidienne du deux-roues, laquelle varie de 26 % auprès des conducteurs ayant une voiture à 57 % auprès de ceux qui en sont démunis. En contrepartie, se développe un usage fragmentaire, d'une à trois journées par semaine (+19 points) et lors du week-end (+ 7 points) pour qui possède une auto. Ces changements sont impulsés davantage par les conducteurs ayant un emploi que par les inactifs.

Le deux-roues, choix contraint ?

Plus de la moitié des conducteurs de deux-roues (54 %) ne peuvent utiliser les transports en commun pour se rendre à leur travail, 37 % le peuvent, mais difficilement, et 9 % y ont un accès aisé. L'accès aux transports collectifs est géographiquement disparate, plus facile dans les grands pôles urbains (49 %) que dans le reste du territoire (81 %), notamment les espaces multi-polarisés (93 %).

Au lieu de travail, les deux-roues stationnent sur un parking (77 %) qui est, soit un espace privé (65 %), soit un espace public (12 %) ; sinon, le véhicule est rangé sur la voie publique, spécifiquement aménagée (14 %) ou pas (9 %).

Au domicile, 95 % des engins sont parkés en dehors de la voie publique, qui dans un garage ou dans un box fermé privé (68 %), qui dans un parking couvert (8 %) ou de plein air (19 %) et les motos (77 %) plus que les cyclos (69%) bénéficient d'un abri. Sinon, la voie publique sert de parking à 5% des deux-roues dont 3% sur un espace spécifique...

Suite de l'article sur : ort-paca.fr

Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STIM/UAPTD, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tous modes

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- « Le Haut Comité du système de transport ferroviaire s'est réuni le 14 septembre 2016 sous la présidence de Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. A l'occasion de cette réunion, il a examiné le rapport stratégique d'orientation présenté par le gouvernement ».
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CP_-_Haut_Comite_du_systeme_de_transport_ferroviaire_-_13-09-16.pdf
- Un rapport consacré à la « trajectoire de la dette de SNCF Réseau et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre afin de traiter l'évolution de la dette historique du système ferroviaire » a été remis au Parlement en août 2016 par le gouvernement.
<https://m.contexte.com/docs/8196/rapport-du-gouvernement-sur-la-dette-ferroviaire-septembre-2016.pdf>
- Un rapport d'information relatif aux infrastructures de transport a été déposé le 28 septembre 2016 à la Présidence du Sénat.
<http://www.senat.fr/rap/r15-858/r15-8581.pdf>
- L'Autorité Environnementale a rendu un certain nombre de décisions. Parmi celles-ci, concernant PACA, une décision a été rendue le 8 août 2016 concernant le réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer. Dans cette décision, il est stipulé que « le projet est soumis à étude d'impact ». Cette décision peut être consultée à l'adresse suivante :
<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

FRET-LOGISTIQUE

- Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulation de voyageurs.
- « Monsieur le Secrétaire d'Etat Alain VIDALIES, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a engagé, le 16 septembre 2016, la mise en œuvre du plan d'action pour le fret fluvial à l'occasion de la Conférence nationale sur le fret fluvial. Il a retenu trois axes directeurs pour mettre en œuvre ce plan »
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/conference_nationale_sur_le_fret_fluvial.pdf
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2016-09-15_AV_cp_conference_sur_le_fret_fluvial.pdf
- Un plan d'action pour la relance du fret ferroviaire a été lancé par le gouvernement en octobre 2016. Le plan se décline en quatre axes. Vous pouvez trouver des informations à cette adresse :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_-_Plan_d_action_pour_la_relance_du_fret_ferroviaire_-_06_10_16.pdf

- Le groupement Thales s'implante dans le département du Var, sur le parc logistique des Bréguières, aux Arcs-sur-Argens (près de Draguignan). Le chantier a débuté en juillet 2016 pour une livraison début 2017. Vous pouvez retrouver la liste des entreprises qui se sont implantées sur le parc des Bréguières à cette adresse :
<http://www.dracenie.com/sites/default/files/Les%20entreprises%20install%C3%A9es%20aux%20Br%C3%A9gu%C3%A8res%20.pdf>
- Projet programmé au parc des Aiguilles (soixante hectares à Marignane/Vitrolles). La déclaration d'utilité publique a été obtenue et l'acquisition des dernières parcelles nécessaire par la société Barjane est en cours. Les travaux sont entamés depuis le 4 juillet 2016 et la livraison des 18 000 mètres carrés de surface logistique associés à 700 mètres carrés de bureaux et locaux sociaux est programmée pour 2017 ».
<http://www.barjane.com/index.php/fr/revue-de-presse/la-tribune-4-juillet-2016>

INNOVATIONS

- Développement de l'utilisation des véhicules autonomes : « L'ordonnance N° 2016 – 1057 du 3 août 2016 tend à faciliter les expérimentations des véhicules autonomes ». « C'est l'article 37 de la loi de transition énergétique qui habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures « afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales, dans des conditions assurant la sécurité de tous les usagers ».
www.developpement-durable.gouv.fr
www.legifrance.gouv.fr
- Développement des bornes électriques : "Avec 32 000 immatriculations en 2016, la France compte 100 000 véhicules électriques : le nombre de véhicules électriques a ainsi triplé depuis 2014. Pour soutenir cette accélération, Madame le Ministre Ségolène ROYAL, a annoncé, à l'occasion du mondial de l'automobile, un million de points de charge pour les véhicules électriques : chez les particuliers : 900 000 points de charge mis en place grâce à la loi de transition énergétique pour la croissance verte.
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mondial-de-l-automobile-Segolene,48664.html>

SECURITE ROUTIERE

- « Le deuxième comité ministériel de la sécurité routière s'est réuni le 13 octobre 2013 ». « L'objectif du comité ministériel est de constater l'avancée des actions menées dans le cadre du plan interministériel pour la sécurisation des passages à niveau, d'analyser

les résultats obtenus et d'identifier les progrès à réaliser :

- le premier volet de ce plan vise à faire évoluer les comportements au franchissement des passages à niveau, 98 % des accidents sont dus à des comportements à risque des usagers de la route.
- le deuxième volet du plan vise à sécuriser les passages à niveau ».
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP_-_9eme_journee_nationale_de_la_securite_aux_passages_a_niveau_-_13-10-16.pdf

- « Vingt et un chefs d'entreprise ont annoncé le 11 octobre 2016 publiquement prendre sept engagements forts pour assurer la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs. Cette annonce a eu lieu à l'hôtel de Beauvau, en présence de Madame le Ministre du Travail, de l'Emploi, de la Formation professionnelle et du Dialogue social Myriam EL KHOMRI, et de Monsieur le Ministre de l'Intérieur, Bernard CAZENEUVE. Leur manifeste a été publié le 12 octobre 2016 ».
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/appe-national-des-entreprises-en-faveur-de-la-securite-routiere-au-travail>

- Accidentologie liée au changement d'heure : informations relatives à la prévention en terme de sécurité routière pendant le passage aux heures d'hiver.
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse>

MOBILITES ACTIVES

- « Les itinéraires cyclables « La Route du Rhône » (qui font 350 kilomètres et se trouvent en Suisse) et « ViaRhôna » (qui font 815 kilomètres en France) s'unissent pour intégrer le réseau EuroVelo, leur permettant d'accéder au rang de véloroute européenne s'ajoutant aux 15 itinéraires cyclables préexistants du réseau EuroVelo reliant les pays européens entre eux ».
<http://www.eurovelo.com/fr/home>
- « Madame le Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des relations internationales sur le climat et Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche ont présenté en novembre 2016 une communication relative au développement des mobilités actives. Des décisions ont été prises relatives au développement du vélo.
<http://www.elysee.fr/communiqués-de-presse/article/compte-rendu-du-conseil-des-ministres-du-mercredi-2-novembre-2016>
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PPE-complet-1.pdf> ●

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

