



© Shutterstock.com

Le Journal des Transports

Juin 2015

N°89

// ÉDITO

Les vacances arrivent. Si vous ne savez où aller, testez les nouvelles offres des services ferroviaires régionaux. Prenez l'Eurostar qui, depuis le 1^{er} mai, relie à grande vitesse Londres à Avignon et Marseille. Ou bien expérimentez le service de train qui joint, depuis le 25 avril, Avignon centre au Comtat Venaissin. La Région en finance le matériel et l'exploitation. Parallèlement, l'APF nous rappelle que trains et petites gares nécessitent des améliorations pour les personnes à mobilité réduite.

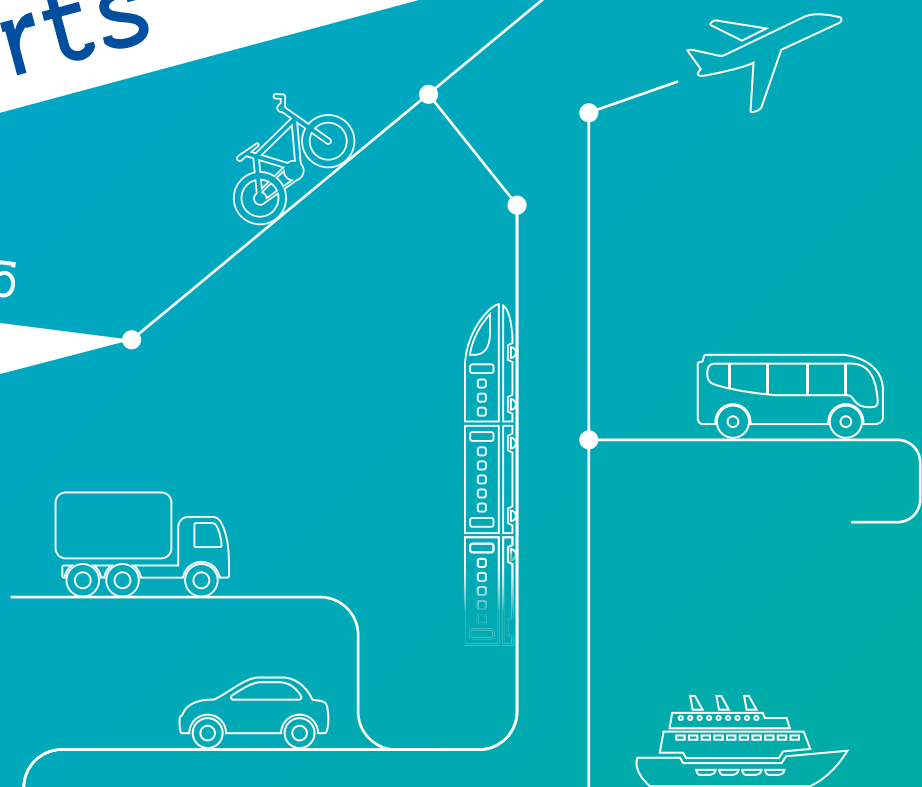
Les vacances, c'est aussi l'automobile. Si vous êtes dans la métropole marseillaise, pourquoi ne pas emprunter une des voitures électriques proposées, en autopartage ? Écologique, pratique, compétitive et «branchée», elle est aussi innovante. A l'instar de cette initiative de l'ouverture aux bus, de voies de priorisation sur certaines sections de bandes d'arrêt d'urgence de l'A 7 et de l'A 51, entre Aix-en-Provence et Marseille. Une facilité à laquelle pourront recourir les quelques 3 000 autocars de la région PACA sur lesquels une enquête de 2013 nous en dit plus.

Pas de vacances sans de bonnes feuilles à lire. Ce JT vous propose le bilan des transports de l'année 2014, les réflexions de la CARSAT Sud-Est sur la sécurisation des quais de réception de marchandises et les compte-rendus des deux derniers importants rendez-vous régionaux : les assises de la logistique, organisées par la DREAL PACA et le colloque de l'ORT PACA, sur la transition énergétique.

Enfin, pas de vacances sans appels à la prudence. La Sécurité routière applique cet été « 3 mesures phares » et rendra obligatoire, le 1^{er} septembre, l'éthylotest anti-démarrage, dans tous les autocars.

Alors, prenez de l'avance, « démarrez tranquille » vos vacances.

Sommaire



RÈGLEMENTATIONS

- 02— Restrictions de circulation des Poids Lourds en 2015
- 03— Les 3 mesures phares de l'été

ACTUALITÉS

- 04— Carpentras et le Comtat Venaissin reliés au réseau ferré national
- 06— La Provence accessible par Eurostar, toute l'année
- 08— L'autopartage électrique se développe dans l'espace Métropolitain
- 09— Sécurisation des quais : partager les expériences pour les concevoir et les rénover
- 11— Voies réservées pour les cars entre Aix et Marseille
- 13— Brèves

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 14— Constats sur les services de transports régionaux
- 15— Le transport de marchandises mis à mal
- 18— Les autocars de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2013 : 41 % des distances parcourues en inter-urbain
- 21— Extrait de la synthèse du tableau de bord 2014 de l'emploi et de la formation de la branche transport en région PACA
- 23— Colloque ORT du 23 avril 2015 sur la transition énergétique
- 26— Les Assises régionales de la logistique en PACA du 21 mai 2015



Restrictions de circulation des Poids Lourds en 2015

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

Brèves :

La brochure restriction de circulation PL 2015 détaille tout ce qu'il faut savoir pour la circulation de véhicules de plus de 7,5 T (hors dérogataires) sur le territoire métropolitain et indique les principales règles de circulation dans les pays limitrophes.

Cette brochure est accessible sur internet :

<http://www.bison-fute.gouv.fr/brochure-sur-les-restrictions-de.html>

Elle contient :

LES INTERDICTIONS

L'interdiction générale de circuler
Les interdictions complémentaires de circuler

LES DÉROGATIONS

Les dérogations permanentes
Les dérogations préfectorales

LES INTERDICTIONS PERMANENTES DE CIRCULATION

LES INTERDICTIONS PRATIQUÉES DANS LES PAYS LIMITROPHES

LES TRANSPORTS SPÉCIFIQUES

Le transport en commun d'enfants
Le transport exceptionnel
Le transport de bois ronds

LES PLANS INTEMPÉRIES

LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

LE CALENDRIER DES INTERDICTIONS PARTICULIÈRES DE CIRCULER ●



© Shutterstock



© Shutterstock



© ChameleonsEye / Shutterstock.com

Les 3 mesures phares de l'été

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

Le plan de 26 actions pour lutter contre l'insécurité routière annoncé en janvier 2015 par le gouvernement a déjà vu l'application de dix mesures, 8 sont en cours de déploiement et les trois prochaines prendront effet le 1^{er} juillet prochain.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Ecouteurs : dangereuse surdité à la sécurité

L'interdiction de port d'oreillette s'appliquera à tous : professionnels ou usagers lambda. L'interdiction s'appliquera sans restriction à l'usage de deux ou d'un seul écouteur. Une campagne de sensibilisation dynamique aux risques encourus va prochainement démarrer. L'application de cette mesure estivale sera sans doute fort remarquée. Cette interdiction ne s'appliquera pas aux dispositifs audios intégrés aux véhicules.



Les piétons ne sont pour le moment pas concernés, mais des études récentes outre-atlantique indiquent que le risque d'être victime d'un accident de la route a été multiplié par 3 pour les piétons utilisateurs d'écouteurs reliés à des lecteurs mp3 entre 2004 et 2011.

S'isoler des bruits extérieurs représente un danger réel pour tous les usagers de la voirie.

#secroutiers

LUTTER SANS RELÂCHE CONTRE LES INFRACTIONS GRAVES

Interdire de porter tout système de type écouteurs, oreillette, casque, susceptible de limiter tant l'attention que l'audition des conducteurs

Ministère de l'Énergie, du Développement durable et de l'Énergie

Un verre c'est plus permis.

La seconde mesure concernera les automobilistes avec un permis probatoire (jeunes conducteurs durant 3 ans, réduits à deux ans en cas de conduite accompagnée). Le taux maximum d'alcoolémie passera pour ces usagers novices à 0,2 gr/litre.



Autant par prudence préciser que la **règle à retenir est 0 alcool** au volant. En cas d'infraction, la peine d'un retrait de 6 points est sévère car le permis probatoire n'offrant que 6 points... **l'annulation sera immédiate.**

Nous partimes à 90... nous nous vîmes à 80.

La troisième mesure qui sera appliquée au petit matin du 1^{er} juillet sera l'expérimentation de réduction de vitesse de 90 à 80 km/h sur trois sections de route identifiées comme accidentogène. Ces sections se trouvent en Haute-Saône sur la RN 57, dans la Drôme sur la célèbre route des vacances la RN 7 et enfin sur la RN 151 à cheval sur les deux départements de l'Yonne et de la Nièvre. Cette expérimentation durera deux années à l'issue desquelles l'extension de cette réduction de vitesse pourrait être appliquée à d'autres routes françaises.

Dans l'attente et pour l'arrivée de l'été 2015, pensez à préparer vos vacances :

L'approche de la période des grandes vacances est synonyme de grands déplacements qu'il faut veiller à préparer au mieux. Pour ce faire, vous trouverez tous les conseils utiles pour l'organisation des grands départs sur le site de la sécurité routière et vous n'oublierez pas de consulter les excellentes prévisions de Bison Futé pour un voyage plus agréable et plus sécurisé.

Bonne vacances à tous.

Démarez tranquille



Le 1^{er} septembre 2015, l'éthylotest anti-démarrage et la ceinture de sécurité seront obligatoires dans tous les autocars ; ce défaut d'équipement deviendra une infraction.

Le but de l'éthylotest anti-démarrage est d'enregistrer les données et de les conserver pendant 45 jours. L'analyse régulière des informations enregistrées en fait un outil de management et d'accompagnement des salariés. L'éthylotest est aussi un outil de prévention qui participe à la sécurité et au climat de confiance entre conducteurs et usagers.

Les professionnels pourront s'équiper auprès de 4 fabricants certifiés et de 750 installateurs agréés, partout en France métropolitaine et ultramarine, les dispositifs devront être contrôlés tous les ans dans un centre qualifié.

www.developpement-durable.gouv.fr/ead2015



Carpentras et le Comtat Venaissin reliés au réseau ferré national

par **Dominique ROVETTA**, SNCF Responsable Synergie/Projets

Lancés en mars 2013, les travaux engagés pour la réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras, associés à la mise en service en décembre 2013 de la liaison ferroviaire entre Avignon TGV et Avignon Centre, s'inscrivent dans la volonté de tous les partenaires de proposer une offre performante entre Avignon et Carpentras et de connecter le Vaucluse à la grande vitesse.

La Ligne Avignon-Carpentras, ouverte depuis le 25 avril 2015, renforce l'offre des services ferroviaires régionaux autour d'Avignon et donne aux usagers la possibilité de privilégier un mode de transport en commun, leur assurant gain de temps et économie.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice des transports TER (Train Express Régional) finance l'exploitation du service ainsi que le matériel. La desserte, assurée sur cet axe entre 6 h 55 et 22 h 30, va connaître une montée en charge progressive, au rythme de la croissance des besoins des usagers :

- 25 avril au 31 août : 1 train par heure avec 13 allers-retours quotidiens.
- du 31 août au 13 décembre : 2 trains en heure de pointe sur les 17 allers-retours quotidiens.
- à partir du 13 décembre 2 trains en heure de pointe sur les 19 allers-retours quotidiens.

Cette réouverture de ligne, inscrite au Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, a été financée par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département de Vaucluse, la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin, la Communauté de communes des Pays de Rhône et Ouvèze, la Communauté de communes Les Sorgues du Comtat et la SNCF.

Le projet a également concerné la transformation des gares existantes en véritables pôles d'échanges multimodaux et la création d'une nouvelle gare terminus à Carpentras, dont les travaux ont été financés par tous les partenaires et par la Ville de Carpentras.

Les acteurs sont conscients des avantages offerts aux usagers par cette liaison ferroviaire. En proposant de relier Avignon-Centre à Carpentras en 30 minutes, le train devient une véritable alternative à la route et participe au développement économique et démographique des bassins de vie alentour.

Samedi 30 mai 2015, la ligne et les pôles d'échanges ont été inaugurés par : Bernard Gonzalez, Préfet du Vaucluse, Michel Vauzelle, Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Maurice Chabert, Président du Conseil Départemental du Vaucluse, Jean-Marc Roubaud, Président de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, Francis Adolphe, Président de la Communauté d'agglomération Ventoux Comtat Venaissin, Maire de Carpentras, Alain Rochebonne, Président de la Communauté de Communes des Pays de Rhône et Ouvèze, Christian Gros, Président de la Communauté de Communes Les Sorgues du Comtat, Guillaume Pépy, Président du directoire de SNCF et Président de SNCF Mobilités et Jacques Rapoport, Président délégué du directoire SNCF, Président de SNCF Réseau.

Un peu d'histoire...

Construite à la fin du XIX^{ème} siècle, la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras a été fermée au trafic des voyageurs en 1938. Seule l'activité fret a été maintenue, jusqu'aux travaux débutés en 2013.

Les gares intermédiaires présentes sur la ligne n'ont plus connu d'activité depuis cette fermeture à l'exception de celle de Sorgues - Châteauneuf-du-Pape, qui, compte tenu de sa situation sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, a continué d'accueillir un trafic de voyageurs de 150 à 200 personnes par jour.

Accompagner le développement du Vaucluse

Les infrastructures de transport ont un impact majeur sur le développement des territoires. La réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras répond aux besoins des développements socio-économiques des bassins de vie alentour. En proposant

une offre performante entre Avignon et Carpentras, avec un mode de transport durable, elle permet aussi de connecter le Comtat Venaissin au réseau ferré régional mais également à la grande vitesse.

Le contrat d'Axe, porté par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et partagé avec toutes les collectivités locales du territoire permet, à l'occasion de l'arrivée du train et au-delà, de réorganiser et dynamiser le territoire, de ranimer des zones délaissées autour des gares et de les repositionner dans le tissu villageois.

La sécurité des riverains, un enjeu important de cette mise en service.

Après 77 ans d'interruption, une période assez longue pour perdre les réflexes élémentaires de prudence, la remise en service de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras a conduit SNCF à porter une attention particulière à la sécurité, une priorité pour l'entreprise.

En effet, de nouvelles habitudes doivent être prises, il est impératif pour les riverains d'avoir conscience de l'activité retrouvée de cette voie ferrée et des circulations fréquentes qu'elle connaît depuis le 25 avril.

Même si seuls 3 passages à niveau ont été conservés sur les 12 existants, SNCF mène des campagnes de prévention auprès des usagers de la route.

Des actions de prévention ont été menées auprès des riverains et des établissements scolaires, élèves de primaire, collèges et lycées, en amont de la réouverture de la ligne. Ainsi 4 000 jeunes des Communes de l'axe ont été sensibilisés à travers des interventions en milieu scolaire, réalisées depuis 2013 par des agents volontaires SNCF.



Interview de Jean-Yves PETIT, Vice-Président du Conseil Régional PACA, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

par Stéphane Coppey - Conseil Régional PACA

Q à JYP : Les régions se voient confier des compétences complémentaires (gestion des fonds européens, cars départementaux...) et subissent une forte baisse des dotations financières de l'Etat. Dans ce contexte, comment justifiez-vous la réouverture au trafic voyageurs de la voie ferrée Sorgues - Carpentras ?

R de JYP : Depuis 3 mandats (18 ans), la Région s'est résolument engagée dans la transition écologique et énergétique, la réduction du trafic automobile et de ses nuisances, et en particulier le développement du service ferroviaire (doublement du nombre de trains, nouvelle tarification...). Ce projet en est l'un des aboutissements. La réponse aux besoins de mobilité au quotidien, l'amélioration de la qualité de vie, la réduction des inégalités et de la fracture sociale, l'équité territoriale ne vont pas de pair avec une réduction des services publics.

Q : Mais le service public de transport existait, avec des cars départementaux qui assuraient la liaison régulière entre Avignon et Carpentras.

R : C'est bien parce qu'il existe une forte demande de mobilité sur cet axe, avec une congestion routière quotidienne, qu'avec le partenariat du département du Vaucluse, de l'ensemble des communautés d'agglomérations et de l'Etat, nous avons souhaité mettre en place ce service ferroviaire. Les deux resteront très complémentaires. Vous savez, je voyage souvent sur les lignes régionales : et bien, moins d'un mois après la réouverture de cette ligne, tous les trains sont fréquentés du matin au soir. Un nouvel abonnement ZOU ! Alternatif permettra, dès septembre, d'emprunter indifféremment le train ou le car.

Q : Mais l'habitat est dispersé, parfois loin des gares.

R : C'est aussi pour résoudre cette question de l'étalement urbain que la Région a tenu à signer avec les collectivités un "contrat d'axe", avec des aides financières à l'appui, pour assurer la meilleure accessibilité des différentes haltes et gares du parcours et pour favoriser la construction de logements et le développement d'activités commerciales et industrielles à proximité de celles-ci. ●



La Provence accessible par Eurostar, toute l'année

par **Dominique ROVETTA**, SNCF Responsable Synergie/Projets

Depuis le 1er mai 2015, Eurostar, le train à grande vitesse entre le Royaume-Uni et le Continent, relie pendant toute l'année, Londres à Avignon et Marseille.

Ce nouveau service direct permettra de rejoindre facilement le centre de la capitale britannique depuis la gare d'Avignon TGV en 5 h 49 et la gare de Marseille St Charles en 6 h 27. En pleine saison, Eurostar proposera jusqu'à 5 services par semaine pour des voyages de centre-ville à centre-ville sans supplément bagage.

Au départ d'Avignon et Marseille, les clients pourront monter directement à bord du train sans arriver 30 minutes à l'avance comme habituellement demandé lors d'un voyage en Eurostar. Les gares de Marseille, Avignon TGV ne disposant pas des installations nécessaires, l'enregistrement et les contrôles de sécurité et d'immigration

auront lieu en gare de Lille Europe. Les voyageurs seront alors invités à descendre du train avant de poursuivre leur trajet une fois ces contrôles effectués. Afin de les accueillir dans les meilleures conditions, le terminal transmanche de Lille Europe vient d'être agrandi et rénové.

Shopping, expositions, Afternoon Tea, comédies musicales, pique-nique dans les nombreux parcs anglais, visite de Buckingham Palace ou de la City... Londres est une ville aux multiples facettes qui séduit les voyageurs au départ de ces nouvelles villes françaises. Réputée pour son dynamisme, la capitale britannique se renouvelle sans cesse pour offrir à ses visiteurs une expérience unique.

En pleine saison, Eurostar proposera jusqu'à 5 services par semaine pour des voyages de centre-ville à centre-ville sans supplément bagage.

Inversement les atouts du Vaucluse et l'image renommée de Marseille et ses alentours, laissés lors de la capitale européenne de la culture 2013 donnent de plus en plus envie aux britanniques de découvrir la Provence.

Les réservations sont accessibles sur www.eurostar.com et dans tous les autres points de vente habituels.

Ce nouveau service est un moteur du développement économique.

Plus qu'un moyen de transport, Eurostar est devenu en plus de 20 ans un accélérateur d'échanges, véritable trait d'union entre le Continent et le Royaume-Uni. Londres est désormais à portée de train d'Avignon et Marseille qui viennent agrandir la liste des destinations déjà desservies.

Plus de 150 millions de personnes ont déjà voyagé avec Eurostar depuis sa création en 1994. Ce nouveau service renforce l'ambition d'Eurostar de devenir l'expérience de voyage préférée en Europe.

C'est la première fois en 13 ans que l'entreprise ferroviaire lance un nouveau service direct.



© EFFIA SYNERGIES



© TungCheung / Shutterstock.com

En pratique :

		Dimanche et jours fériés	Lundi, Jeudi, Vendredi et Samedi
Londres St Pancras International	Départ	07:15 GMT	07:19 GMT
Ashford	Arrivée	07:49 GMT	07:49 GMT
	Départ	07:54 GMT	07:55 GMT
Lyon Part Dieu	Arrivée	13:00 CET	13:00 CET
	Départ	13:05 CET	13:05 CET
Avignon TGV	Arrivée	14:08 CET	14:08 CET
	Départ	14:11 CET	14:11 CET
Marseille St Charles	Arrivée	14:46 CET	14:46 CET

		Lundi, Jeudi, Vendredi, Samedi, Dimanche et jours fériés
Marseille St Charles	Départ	15:22 CET
Avignon TGV	Arrivée	15:55 CET
	Départ	15:58 CET
Lyon Part Dieu	Arrivée	17:14 CET
	Départ	17:25 CET
Lille Europe - Immigration	Arrivée	20:21 CET
	Départ	21:36 CET
Ashford	Arrivée	21:34 GMT
	Départ	21:40 GMT
Londres St Pancras International	Arrivée	22:12 GMT

Fréquences

	Lundi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Mai - Juin	✓		✓	✓	
Juillet – Août <i>A partir du 5 Juillet 2015</i>	✓	✓	✓	✓	✓
Septembre – Octobre <i>A partir du 31 Août 2015</i>	✓		✓	✓	
Novembre – Décembre <i>A partir du 2 novembre 2015</i>				✓	



© Shutterstock

Temps de parcours

Meilleur temps de parcours depuis Londres St Pancras International	
Lyon Part Dieu	4 h 41
Avignon TGV	5 h 49
Marseille St Charles	6 h 27

Meilleur temps de parcours vers Londres St Pancras International	
Lyon Part Dieu	5 h 47
Avignon TGV	7 h 14
Marseille St Charles	7 h 50

A propos d’Eurostar :

- Eurostar est le train à grande vitesse qui relie Paris, Bruxelles, Lille, Calais, Lyon, Avignon, Marseille, Disneyland Resort Paris, les Alpes françaises, les Alpes suisses et Genève à Londres St Pancras International, Ashford International et Ebbsfleet International dans le Kent.
- Eurostar est membre du réseau européen Railteam, une coopération entre les compagnies ferroviaires européennes majeures dont l’ambition est de faciliter les voyages sur le réseau à grande vitesse européen.
- Les trains Eurostar actuels ont été mis en service en 1994 avec 750 sièges à bord et peuvent atteindre une vitesse allant jusqu’à 300 km/h. Depuis le lancement de ses services, l’entreprise a transporté plus de 150 millions de personnes entre le continent et Londres.
- Eurostar et Eurotunnel sont deux sociétés distinctes, avec deux équipes de gestion différentes. Eurostar est le plus gros client d’Eurotunnel. ●



L'autopartage électrique se développe dans l'espace métropolitain

par **TOTEM mobi** et **Dominique ROVETTA**, SNCF Responsable Synergie/Projets

Problème de stationnement, pollution, coût élevé, mutualisation des transports, autant de bonnes raisons de ne plus utiliser sa voiture ! En 2015, on roule branché avec la solution d'autopartage électrique TOTEM mobi. Que ce soit pour un usage professionnel et se rendre rapidement à un rendez-vous non planifié à l'autre bout de la ville, pour rejoindre des amis ou encore, faire ses courses, les véhicules électriques Twizy de la start-up marseillaise sont une réponse innovante de mobilité.

Entreprise marseillaise innovante

L'entreprise créée en 2014 par l'alliance de deux associés aux expertises complémentaires que sont le marketing innovant et l'ingénierie électrique, est en pleine croissance. Avec déjà plus de 20 véhicules en service à Marseille, TOTEM mobi prévoit un fort déploiement d'ici 2019. «L'écologie n'a d'autre solution que de sortir du microcosme des militants et proposer des alternatives aspirationnelles et accessibles au plus grand nombre jusqu'à devenir à la mode, si j'ose dire branchée !» déclare Emmanuelle Champaud, présidente engagée et co-fondatrice de TOTEM mobi. «TOTEM mobi est une vraie réponse mutualisée aux problèmes de mobilité. Cette expérience marseillaise est le début d'une longue série qui participe aux changements des mentalités» ajoute Cyrille Estrade, le directeur général et co-fondateur de la start-up.



© SNCF

Station TOTEM mobi.

Un modèle qui roule

L'abonnement conducteur coûte 4 € par mois auquel s'ajoutent les temps de locations (1 € le 1/4 d'heure), le parking est inclus. Ainsi, grâce aux partenariats avec la Ville de Marseille, MPM, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'ADEME, TOTEM mobi est un moyen de transport, qui en plus d'être pratique est compétitif. Pour l'utiliser, rien de plus simple ! Il suffit de télécharger l'application TOTEM mobi, de repérer le Twizy le plus proche de chez soi et de badger avec sa carte transpass/RTM ou sa carte ZOU/TER. En route !

Une croissance branchée

Les stations actuelles, Kedge-Luminy, Renault-La Valentine, devant la Mairie des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissement de Marseille, la gare d'Aubagne, la gare de la Penne sur Huveaune, la gare de la Barasse, Haribo-Boulevard Capitaine Gèze, Manpower-Boulevard Sablière et le Port de Cassis pourront être complétée, à la demande d'entreprises ou de collectivités, par de nouvelles stations proches de la zone d'emploi de leurs salariés, répondant aux enjeux de leurs PDE et PDIE. ●



© SNCF

Autopartage et carte ZOU !



© SNCF

L'abonnement coûte seulement 4 € / mois et 1 € le 1/4 d'heure, parking inclus !



© SNCF

Sécurisation des quais : partager les expériences pour les concevoir et les rénover

par **Didier DOZAS**, CARSAT Sud Est, Pilote de l'action TRM de la Carsat Sud Est

Le 10 Mars 2015 la CARSAT Sud-Est a animé une table ronde sur la thématique de la sécurisation des quais en réunissant une trentaine de personnes : professionnels de la conception et rénovation des quais, carrossier et exploitant de quai.

Les opérations de chargement et déchargement de camions réalisées sur les quais sont à l'origine de nombreux accidents du travail. La sécurisation des quais concerne les donneurs d'ordres, chargeurs et clients livrés (plates-formes logistiques, grande distribution, industriels...) ainsi que certains transporteurs qui possèdent des quais sur leur propre site d'exploitation.

Cette réunion s'inscrivait dans le Plan d'Action Transport Routier de Marchandises 2014-2017 déployé par la CARSAT Sud Est en PACA Corse.

Le journaliste Nicolas BRIZE, qui a couvert cette table ronde, nous en livre les points forts :

Les risques se concentrent au moment des opérations de mise à quai et de transbordement de marchandises. **Les plus graves sont les risques d'écrasement d'un piéton** (lors de la manœuvre du poids lourd, entre le quai et la remorque ou entre deux véhicules) ou **d'un cariste** (suite au basculement de son chariot), **les risques de chute de hauteur** (depuis le quai ou pendant le transbordement suite au démarrage intempestif du camion ou à un défaut de frein), les chutes de plain-pied (encombrement au sol, niveleurs glissants), **les risques de collision** (d'un piéton avec un poids lourd).

Moins d'1 entreprise sur 4 en Paca a réfléchi au travail sur le quai

Dans les entreprises du TRM de plus de 20 salariés, la Carsat Sud-Est a effectué 230

visites en 2014. Elles seront suivies jusqu'en 2017. *« Au niveau des transporteurs, nous avons fait beaucoup de recommandations cette année sur la mise en sécurité des quais, indique Didier Dozas, Ingénieur-Conseil, pilote du plan d'action. Il y avait nécessité de réunir les professionnels qui conçoivent et rénovent les quais, mais aussi ceux qui les utilisent ».* Concepteurs, exploitants de quais, transporteurs, équipementiers, carrossiers,... Le 10 mars, une vingtaine de professionnels ont assisté à la table ronde de la Carsat dédiée à la conception - rénovation de quais. Le but : *« ouvrir les visions, échanger, mobiliser les professionnels des quais, pour en faire bénéficier les transporteurs, les donneurs d'ordres et plates-formes logistiques. »*

Les recommandations de la Carsat Sud-Est portent prioritairement sur :

- **L'aide en approche finale** (guide-roue, feu de positionnement, marquage au sol)
- **Le système de calage des roues ou de maintien à quai des camions** (pour empêcher le départ intempestif ou la dérive du camion)
- **La zone refuge de 50 cm sur quai**
- **La circulation protégée des piétons** (l'espacement de 1,10 m entre deux portes)
- **La protection contre les chutes de hauteur** (accès sécurisé au quai depuis l'extérieur, porte-rideau asservie à la présence du camion, pont de liaison en position relevée)

Table ronde du 10 mars : retour d'expérience avec les professionnels

« On a tendance à être chacun très cloisonné dans son domaine, déclarait un participant. Cette table ronde est l'opportunité d'échanger entre professionnels sur des bases solides et non pas sur une simple concurrence. »

Pour les équipementiers, il s'agissait *« d'anticiper l'état de la réglementation et des recommandations, de façon à adapter notre stratégie et la communication avec nos clients. »* Pour un autre, ce fut une véritable prise de conscience : *« J'apprends que le transport routier de marchandises est plus accidentogène que le BTP en France ! Nous devons d'abord être bien conscients qu'il y a des choses à améliorer chez nos clients, afin de leur proposer des solutions innovantes. »*

« Notre rôle est de mettre en mouvement les différents acteurs, de partager les retours d'expérience, de diffuser les bonnes pratiques et les évolutions techniques. »

Didier Dozas, Ingénieur-Conseil, Carsat Sud-Est

Productivité et sécurité : un mariage de raison

Du côté des concepteurs de quais, on reconnaît que *« si une procédure de mise à quai est établie, elle est respectée, il y a moins de casse sur les camions et les matériels, et les accidents diminuent. »* Néanmoins, dans le cadre de projets gérés par un contractant général, on souligne la *« méconnaissance du futur exploitant. Les choix de matériels vont-ils correspondre ? »* C'est peut-être chez les petits maîtres d'ouvrage que les préconisations sont le plus difficile à faire intégrer. *« La question est économique. Ils sont très éloignés de la connaissance »*



réglementaire. » Un autre s'inquiète de la zone refuge de 50 cm. « Est-elle obligatoire ou recommandée ? » Il craint qu'on doive « créer une machine supplémentaire entre le livreur et le quai ». Un équipementier souligne que « le client a de plus en plus besoin de sécurité. Il faut financer un système pérenne. Par exemple, le système de calage peut être attractif en termes de sécurité, d'ergonomie et d'organisation du travail. C'est aussi une question de productivité. » Le mot est lâché. « La façon dont on fabrique les quais abîme mes semi-remorques ! » lance un carrossier. Certains camions abîment mes quais ! lui rétorque-t-on. Très riches, les échanges, parfois animés, dureront tout l'après-midi.

En Conclusion...

Au travers de cette table ronde, une première étape vient d'être franchie avec les professionnels de la conception et rénovation des quais intervenant en régions PACA Corse.

Pour mobiliser les plates-formes logistiques, la grande distribution et les industriels, d'autres événements seront organisés par la CARSAT Sud-Est sur la thématique de la sécurisation des quais afin de renforcer les interfaces prévention entre donneurs d'ordres et transporteurs.

Les professionnels qui ont participé à la table ronde Sécurisation des quais organisée par la CARSAT Sud Est :

- ASA Fermetures
- ASSA ABLOY – CRAWFORD
- BERG – MANUTENTION
- EXPRESSO France
- GLOMOT PENOT SYSTEMES
- HORMANN
- ISOLVAR France
- NORSUD
- PALERMO EQUIPEMENT
- PROQUAI
- SCHARDES
- SITI Europe
- Entreprise PANZANI
- Carrossier CHEREAU

Ils ont dit

- **Un concepteur :** « Mieux vaut investir dans un nombre limité de quais à haut rendement et parfaitement sécurisés, plutôt que dans trop de quais mal pensés. »
- **Un équipementier :** « Si demain la zone refuge de 50 cm sur quai devient obligatoire, ou plus fortement recommandée, nous devons être préparés pour la diffuser davantage auprès de nos clients. »
- **Un carrossier :** « Il y a un risque que le personnel de mes clients soit emporté par une semi-remorque. Nous devons trouver un système de blocage par le chargeur et non par le chauffeur pour maintenir la semi à quai. »
- **De l'avis général :** « Il faut intervenir en amont du projet, sur le maître d'ouvrage, voire sur les investisseurs. C'est là qu'on obtient de belles réussites. »



Pour toute question technique :

contactez Jean-Michel SCOTTO D'ANIELLO au Secteur Méthodes Etudes de la CARSAT Sud Est : 04 91 85 98 27

Pour passer à l'action sur votre site:

Télécharger gratuitement sur le site inrs.fr, rubrique Métiers et secteurs d'activité « Transport Routier de Marchandises » la Brochure ED 6059 : Conception rénovation des quais pour l'accostage, le chargement et le déchargement en sécurité des poids lourds, INRS, 2013.

En un clic, retrouvez tous les articles édités par la CARSAT Sud Est sur le sujet du Transport Routier de Marchandises sur le webzine de la CARSAT Solutions Prévention Le Mag ●





© Shutterstock

Voies réservées pour les cars entre Aix et Marseille

par **Mustapha MAKHLOUFI**, DREAL PACA/STI/UAPTD

Vers une mobilité raisonnée et durable

La croissance des besoins de déplacement est de plus en plus forte dans un contexte caractérisé d'une part, par un étalement urbain accéléré depuis quelques dizaines d'années, et par un recours majoritaire aux moyens de transport individualisés où la route continue à assurer une part durablement importante dans les déplacements, d'autre part.

Le constat est que ce modèle de mobilité présente des difficultés économiques, environnementales et sanitaires indéniables : temps de parcours allongés et congestion récurrente, insécurité routière, coût économique, atteinte à l'environnement (augmentation des gaz à effet de serre), etc...

À ce constat, s'ajoutent des évolutions récentes :

- un **contexte budgétaire de plus en plus contraint** où la rareté des crédits publics réduit la capacité d'investissement dans des nouvelles infrastructures,
- des évolutions réglementaires mettant **les évaluations environnementales et socio-économiques** au cœur de la décision politique et de l'acceptabilité sociale des projets pour s'assurer de leur utilité publique.
- le **coût environnemental** comme une dimension constitutive des déplacements : biodiversité, eau, paysage, sécurité, insertion urbaine, énergie, etc.
- la nécessité de mener le **pilotage des projets par la maîtrise des coûts** au lieu de se contenter des fonctionnalités à cause de l'importance des coûts de travaux en zone urbaine et de la rareté des réserves foncières.

Le **concept des nouveaux usages** de la route a été adopté par le choix **d'optimiser le réseau** afin de faire face aux demandes de mobilité dans une politique de **mobilité durable**.

Des actions sur PACA : l'axe Aix-Marseille, un réseau routier de plus en plus congestionné

La métropole d'Aix-Marseille comprend près de 1,8 million d'habitants et 720 000 emplois. Elle gagne chaque année entre 10 et 15 000 habitants. Avec 7 millions de déplacements chaque jour, dont 60 % en voiture, le réseau routier connaît **une congestion croissante**.

Sur le seul axe Aix-Marseille, on enregistre des besoins croissants de déplacements :

- + 10 % de croissance de déplacements depuis 1997 avec un usage de plus en plus marqué des transports collectifs (TC) :
- 20 % de part modale des TC entre Aix et Marseille,
- 100 % de remplissage des navettes CG13, 110 % des trains et des parkings de gares surchargés.

Ainsi, un usager quotidien perd chaque année près de 10 jours dans la congestion. Outre la perte de compétitivité socio-économique, cette congestion contribue à **détériorer la qualité de l'air** et conduit à une augmentation du **risque routier**. Il faut rappeler à ce propos que les préconisations du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA13) prévoit de réduire de 10 % les émissions de polluants dues au trafic routier.

Dans ce contexte, la volonté marquée des autorités organisatrices des transports (AOT) de faciliter les mobilités des TC sur des axes majeurs, coïncide avec celle de l'État de valoriser davantage la capacité de son réseau structurant. **Une stratégie multimodale sur le corridor** est donc à l'œuvre. Elle est pilotée par l'État avec l'ensemble des partenaires concernés. Elle a initié, entre autres actions, la **priorisation des TC sur autoroutes et le développement de nombreux projets favorisant les transports en commun sur l'axe A 7 et A 51.**

Le projet de priorisation des bus sur l'axe autoroutier Aix-Marseille

L'État a lancé en partenariat avec les collectivités autorités organisatrices des transports (Région PACA, Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, Communauté du Pays d'Aix, Marseille-Provence-Métropole) des actions pour la création de voies réservées permettant un passage prioritaire des autocars aux heures de pointe sur l'itinéraire Aix-Marseille, dans le cadre d'une étude multimodale réalisée par le CEREMA.

Une première expérience réussie a été lancée par la mise en place d'une **voie réservée de 2 km sur la terminaison de l'A 7 à l'entrée de Marseille** (entre les échangeurs de Plombières et Saint-Charles).

Cet aménagement, mis en place fin 2013, s'est révélé efficace pour les TC. Il a permis un gain de temps et une amélioration de la régularité des horaires des bus, sans trop pénaliser les autres catégories d'utilisateurs, ni poser de problème de sécurité ou de coexistence entre eux.

Une section d'environ 6 km sur les 27 a été retenue pour poursuivre le développement des voies réservées.



© DREAL PACA

La voie réservée aux bus créée sur l'A 7 (entrée de Marseille)

Compte-tenu de son caractère probant, l'État a souhaité étendre cette démarche positive à d'autres zones de congestion récurrente de l'axe Aix-Marseille.

Une section d'environ 6 km sur les 27 de l'itinéraire Aix-sud/Marseille-Saint-Charles, a été retenue pour poursuivre le développement des voies réservées, notamment au regard des pertes de temps de parcours concentrées entre les échangeurs de la RD 6 et de Saint-Antoine.

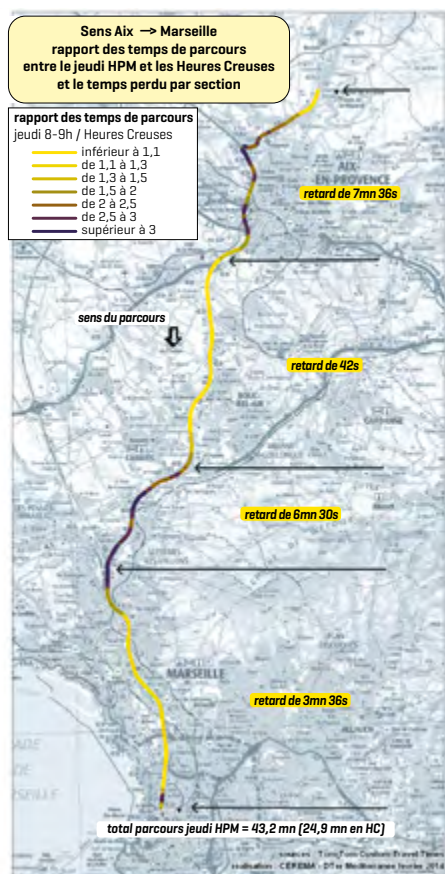


Illustration des pertes de temps moyennes à l'heure de pointe du matin jeudi 8h-9h par rapport au temps de parcours en heures creuses. Données CEREMA DterMéditerranée – source TOMTOM Custom traveltimes

L'expérimentation de priorisation des bus sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur l'A 51 au droit de Plan-de-Campagne

Dès mai 2015, une première section de 1 400 mètres de longueur a été mise en service à titre expérimental. Elle est située de part et d'autre de la bretelle d'entrée de Plan-de-Campagne, présentant des caractéristiques favorables en termes de visibilité et de largeur de chaussée.

L'option retenue pour l'intégration des TC sur cette section est l'optimisation de l'usage de l'infrastructure existante, aux heures de pointe, en faveur des transports en commun. L'opération a consisté par simple redistribution de la largeur actuelle de chaussée, sans élargir celle-ci, à créer à l'emplacement de la Bande d'arrêt d'urgence (BAU) une voie réservée aux transports en commun des lignes régulières.

Cette voie réservée continuera de remplir les fonctions de bande d'arrêt d'urgence. Elle permet l'arrêt des véhicules en détresse et l'acheminement des véhicules d'intervention et de secours.

Cette opération a été mise en œuvre en observant deux conditions essentielles :

- **Priorité à la sécurité** : des chauffeurs spécialement formés pour connaître les modalités d'utilisation de la voie de bus en toute sécurité. Une surveillance attentive par les forces de l'ordre et par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR-Méditerranée) gestionnaire de cette voie.
- **Un dispositif de surveillance et d'évaluation** du fonctionnement de cette section assurée par le gestionnaire de l'autoroute et le Cerema afin d'apprécier :
 - la sécurité du dispositif et la bonne cohabitation entre les différentes catégories d'utilisateurs d'une part, et les bus et les usages habituels de la BAU (arrêt d'urgence de véhicules en détresse ou en panne, passage de véhicules de secours, interventions d'exploitation, ...) d'autre part.

- le bon fonctionnement de l'entrée sur l'A 51 depuis Plan-de-Campagne au regard de ses caractéristiques géométriques particulières.

Conclusion

Après évaluation de l'intérêt de cet aménagement de 1 400 mètres, tout en y apportant, si nécessaire, des ajustements et des améliorations, ce dispositif sera rendu définitif et des extensions sont envisagées en amont et en aval.

En amont, il est prévu de réaliser à court terme, environ 1 500 mètres supplémentaires incluant cette fois la bretelle de sortie vers Plan-de-Campagne. De même en aval, un prolongement d'environ 1 km est à l'étude pour quasiment atteindre le point de jonction avec l'autoroute A 7. Les études en cours examinent la faisabilité d'élargissements ponctuels de la plate-forme autoroutière lorsque cela s'avère nécessaire à l'aménagement et à la sécurité de tous les usagers.

À l'entrée d'Aix, la Communauté des Pays d'Aix (CPA), en lien avec la DIRMED porte également la réalisation d'une voie réservée aux transports en commun. Il s'agit de l'aménagement de la BAU en voie réservée sur une section de l'A 51, depuis l'échangeur de la RD 9 jusqu'au carrefour Giono - Mouret dans le sens Marseille - Aix.

Ainsi à court terme, les cars entre Aix et Marseille emprunteront une voie réservée sur près de 5 km.

À moyen terme, dans le cadre des financements qu'il est prévu de mettre en place en parallèle du Contrat de Plan État-Région (30 M euros), des aménagements plus conséquents sont envisagés sur le traitement du convergent qui pourrait porter à 6,5 km la longueur de voies réservées.

À l'horizon 2020, il est prévu d'assurer la continuité de cette voie dédiée aux TC entre les deux principales communes de la future métropole. ●



Brèves

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STI/UAPTD

Projet de loi « Nouvelle Organisation Territoriale de la République » (NOTRe) :

« Après son adoption, le 2 juin 2015, en deuxième lecture au Sénat, la commission des lois de l'Assemblée nationale examinera le projet de loi NOTRe, les 16 et 17 juin 2015, avant une discussion du texte en séance publique, à partir du 29 juin 2015 et durant la session extraordinaire. Après la seconde lecture à l'Assemblée, députés et sénateurs tenteront de se mettre d'accord dans le cadre d'une commission mixte paritaire. L'objectif du gouvernement est à une adoption définitive du texte avant la fin juillet ».

<http://www.courrierdesmaires.fr/50452/tout-savoir-sur-les-chantiers-legislatifs-en-cours/>

Salon International du Transport et de la Logistique (STIL) :

« Le STIL s'est tenu en avril 2015 à Paris. Suite à cet événement, le CEREMA a rédigé plusieurs articles de fond à caractère non exhaustif reprenant un certain nombre d'idées qui ont été véhiculées. Un de ces articles met en avant les nouvelles dynamiques mondiales notamment les nouvelles routes mondiales ; l'impact du changement climatique sur le secteur de la logistique ; les performances françaises en matière de transport avec un tour d'horizon par modes ; les tendances logistiques dont le Reverse Logistics ».

<http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/revue-transport-a4312.html>

Projet de loi Macron - volet libéralisation des autocars :

« L'un des enjeux du projet de loi Macron consiste à ce que d'ici un an, cinq millions de voyageurs empruntent des autocars chaque année parce que ce genre de mobilité sera devenu moins coûteux : en moyenne, les prix sont estimés être deux fois inférieurs à ceux

du train. Le gouvernement vient d'engager sa responsabilité sur le vote du texte par la procédure du 49 alinéa 3. Une motion de censure a été déposée ».

www.senat.gov.fr

La ville de Paris va rendre obligatoires les Espaces Logistiques Urbains (ELU) :

"Le prochain plan local d'urbanisme (PLU), voté en 2015 pour une application en 2016, prendra en compte les nécessités de la logistique urbaine. En entrant dans la catégorie des "constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif" (Cinaspic), les élus logistiques urbains (ELU) vont avoir droit à des emprises foncières et devront être intégrés dans les projets d'urbanisme (notamment dans les permis de construire). Les collectivités, en matière d'urbanisme et d'aménagement, ont la possibilité de répertorier les constructions entrant dans la catégorie des Cinaspic, selon l'article R. 123-9 du Code de l'urbanisme relatif au règlement des plans locaux de l'urbanisme (PLU)".

www.wk-transport-logistique.fr

La réforme en matière de stationnement :

« Elle a été actée par l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ("loi Maptam"). La décentralisation du stationnement payant, consécutive à sa dépénalisation, devrait permettre au conseil municipal ou au groupement compétent de fixer une redevance de stationnement ayant vocation à remplacer l'amende pénale. Les conducteurs devront s'en acquitter, soit par paiement immédiat, soit ultérieurement via le paiement d'un forfait de post-stationnement (FPS) ».

www.legifrance.gouv.fr

Quelques textes sur le stationnement :

- **L'ordonnance en date du 23 janvier 2015** fixant la compétence et les principales règles constitutives de la commission du contentieux du stationnement payant appelée à traiter des éventuelles contestations de la redevance forfaitaire a été publiée le 24 janvier 2015.
- **L'article 63 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM)** a prévu que la réforme s'applique au 1^{er} janvier 2016. Un amendement adopté dans le cadre de l'examen en séance du projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) doit permettre toutefois aux collectivités qui le souhaitent de disposer d'un délai de préfiguration du dispositif de neuf mois, entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} octobre 2016, au travers de conventions avec les services de l'Etat et de l'Agence Nationale du Traitement Informatisé des Infractions (ANTA).
Source : www.legifrance.gouv.fr.
- **L'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015** relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L.2333-87 du Code général des collectivités territoriales, a été publiée au Journal Officiel du 10 avril 2015, p. 6486.
- **Le décret n° 2015-557 du 20 mai 2015** relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L. 2333-87 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) complète les deux ordonnances en date du 23 janvier 2015 et du 9 avril 2015.
- **Le décret n° 2015-646 du 10 juin 2015** fixe les règles d'organisation et de fonctionnement de la "commission du contentieux du stationnement payant". ●



Constats sur les services de transports régionaux

par l'Association des Paralysés de France (APF), Direction régionale 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.

En ce qui concerne les transports ferroviaires régionaux, nous avons constaté de nombreuses améliorations ainsi qu'une prise en compte de toutes les problématiques posées par toutes les formes de handicap et nous nous en félicitons. Toutefois nous déplorons la nouvelle politique mise en place avec les Ad'Ap (Agenda d'Accessibilité Programmée) qui freine la mise en accessibilité pour les petites gares.

Nous émettons également des réserves sur le nombre de 1 000 voyageurs par jour ainsi que sur le rayon de 200 m autour d'établissements d'accueils pour personnes âgées ou en situation de handicap. En effet, dans nos départements Alpains les 1 000 voyageurs par jour ne seront jamais atteints et les gares qui ont été créées dans des anciennes zones d'activités, sont souvent situées à plus de 200 m des établissements, pour nous ce critère ne permettra pas de les rendre accessibles.

Le service Accès plus fonctionne de 7 h à 22 h, pourtant l'amplitude horaire des trains est beaucoup plus large. Le voyageur en situation de handicap doit se signaler 48 h avant et arriver au moins une demi-heure avant le départ en gare. Et comme tous les trains ne sont pas accessibles, il est donc impératif de vérifier auparavant si celui que nous envisageons de prendre l'est.

Nous sommes étonnés de constater que dans le 04 seule une gare possède le service ACCÈS+, alors qu'il y en a quatre dans le 05 ! Une gare accessible ne veut pas dire pour nous accessibilité, car souvent la chaîne de déplacement, le fait de pouvoir aller du trottoir au quai puis au train, est inexistante. Nous constatons que certaines gares n'ont pas le service ACCÈS+, et pourtant les bâtiments sont accessibles, il suffirait d'ajouter un élévateur mécanique et prévoir la formation du personnel dédié.

Sans oublier les problèmes créés par les incivilités ou lorsqu'il y a des pannes d'ascenseurs.

Pour les lignes express régionales (LER), les Ad'Ap disent que pour être concerné, le point d'arrêt doit être, soit sur une ligne structurante d'un réseau de transport urbain, ou desservi par au moins deux lignes de transports publics, ou que celui-ci constitue un pôle d'échange, ou encore qu'il soit situé à moins de 200 m autour d'un pôle de déplacement ou d'une structure d'accueil pour personnes âgées ou personnes handicapées. Tout ceci nous semble assez vague, nous demandons à voir !

Il y a beaucoup trop de matériels roulants différents, si une Autorité Organisatrice de Transport (AOT) essaie un car avec entrée et place réservée pour une personne à mobilité réduite à l'avant, qu'en sera-t-il de sa personne accompagnante ? Et encore une fois, malgré la mise en accessibilité des nombreux points d'arrêt de bus, il subsiste la difficulté du cheminement pour y accéder.

Nous pourrions d'ailleurs nous interroger également pour l'accès à nos aéroports.

Concernant les transports de substitution quand ils existent, nous dénonçons le fait qu'il y a trop de difficultés pour y accéder et que les critères pour en bénéficier sont très différents (commissions médicales, carte d'invalidité > 80 %, résider sur la commune, temps de réservation, être en fauteuil roulant, etc...) Que faire si on se trouve dans une situation d'urgence ou si on est de passage dans tel ou tel endroit ?

Suite à nos testings sur les lignes express régionales et dans les transports ferroviaires régionaux, nous avons constaté de nombreux dysfonctionnements. Les plates-formes élévatrices ne fonctionnent pas, les chauffeurs ne sont pas informés du transport d'une personne à mobilité réduite alors même que nous avions réservé 48 heures à l'avance. Le manque manifeste de signalisation des points d'arrêt. La problématique des attaches au sol et des ceintures de sécurité qui

n'existent pas ou qui ne sont pas normalisées. Le manque de formation des chauffeurs. Nous avons essayé de sensibiliser les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) sur ces différents points mais seul un nouveau testing pourrait nous dire s'il y a eu de réels progrès, une perspective à concrétiser !

Par rapport à une personne valide, pour partir d'un point A et aller vers un point B, une personne à mobilité réduite rencontre beaucoup de difficultés. Ne résidant pas à proximité d'une gare LER ou SNCF, quels moyens peut-on prendre pour s'y rendre ? Et même quand on réside à proximité, quelle continuité de cheminement avons-nous ? Etant amenés à changer de mode de transport en cours de route, il nous faut faire plusieurs types de réservations. Cela nous amène à envoyer de nombreux mails, à passer des appels téléphoniques, à subir des temps d'attentes de réception d'accords. Cela engendre également de multiples manipulations de la personne à mobilité réduite. Toutes ces contraintes s'accompagnent de la peur, suite à un incident de parcours, de ne pas pouvoir arriver à destination ! Et sans oublier bien sûr le temps nécessaire à la manipulation des palettes élévatrices qui crée le mécontentement des autres usagers pour le retard apporté ...

Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont souvent des personnes fatigables. Elles évitent les transports en bus au profit du train, car les bus sont moins confortables, moins rapides et avec des arrêts trop fréquents. Nous avons bien noté une meilleure approche et une plus grande attention à toutes les formes de handicap, mais nous avons besoin de services complémentaires aux transports en commun comme les services à la demande. Nous voulons comme pour les personnes valides une plus grande fluidité du parcours et nous l'espérons dans un futur proche. ●

Le transport de marchandises mis à mal

par Jean-Marc AMBIELE, DREAL PACA/STI/UAPTD

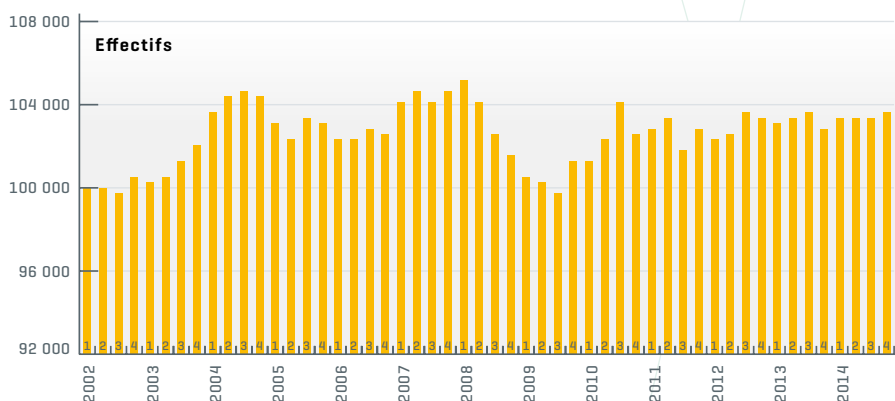
En 2014, les transports de voyageurs et de marchandises marquent le pas en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Côté marchandises, le Grand Port de Marseille et le bassin rhodanien pâtissent, l'un de la baisse des importations d'hydrocarbures, l'autre de l'atonie d'activité de ses filières ; le transport routier connaît des difficultés. Côté passagers, si le trafic aérien se maintient, le transport maritime perd des voyageurs. Certains succès émergent cependant, comme le développement des lignes maritimes régulières à Toulon, l'engouement des croisiéristes pour le port de Marseille, la progression continue des vols low cost ou la fréquentation des lignes express régionales.

En 2014, l'emploi dans le secteur des transports et de l'entreposage reste stable par rapport à 2013, en terme d'effectifs salariés marchands (*graphe ci-dessous*). Les créations d'entreprises (1 016 en 2014) sont en hausse de 11 % en un an, en grande part en raison des 425 créations d'auto-entreprises (+ 19 % en un an). Deux branches participent activement à cet essor : le transport routier de fret (+ 16 %) et surtout le transport de voyageurs par taxis⁽¹⁾ (+ 26 %). A l'opposé, dans le transport routier de voyageurs, la décélération des créations d'entreprises est importante (- 30 %).

(1) D'après l'Insee ceci reflète le développement des entreprises de voitures de transport avec chauffeur (VTC) depuis l'entrée en vigueur en octobre 2014 de la loi Thévenoud sur les taxis et VTC.

Emploi salarié marchand dans les transports et l'entreposage Région PACA (1^{er} trimestre 2002 - 4^{ème} trimestre 2014)

(Source: Insee, estimation d'emploi)

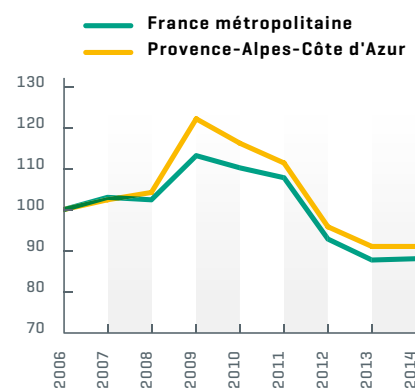


Immatriculations : baisse des ventes pour la 5^{ème} années consécutives

Pour la cinquième année consécutive, les ventes de véhicules neufs ont légèrement diminué en Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2014 (0,1 %), avec des divergences sensibles selon les types de véhicules (*graphe ci-dessous*). Les immatriculations d'autobus et d'autocars (- 27 %) ainsi que de poids lourds neufs (- 13 %) ont en effet chuté, en raison notamment d'une conjoncture maussade dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Par contre, les immatriculations de véhicules de tourisme et d'utilitaires légers ont très légèrement progressé (+ 0,2 %).

Evolution du nombre d'immatriculations de véhicules particuliers neufs (indice base 100 en 2006)

(Source: SoeS, Fichier central des automobiles)



© Shutterstock



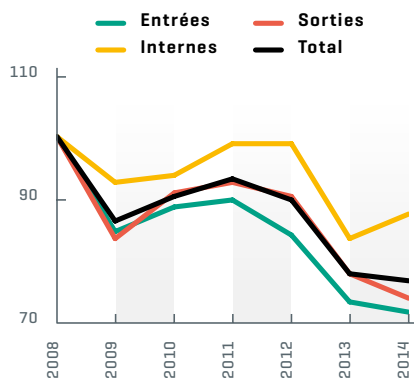
Le transport routier de marchandises passe à l'orange

Depuis six ans, hormis le modeste redressement de 2011 (+ 2,8 %), le transport routier de marchandises généré par la région est en difficulté. Il marque en 2014 un nouveau repli : 1,3 % en tonne-kilomètre (t-km) par rapport à 2013 (*graphie ci-dessous*). Depuis 2008, année de déclenchement de crise, l'activité du secteur routier s'est effondrée de 23 %.

En 2014, les échanges de PACA avec les régions métropolitaines ont baissé en entrée (- 2,5 % de t-km), comme en sortie (- 5,0 %). Seul, le marché interne à la région, fortement influencé par le transport de matériaux de construction, a progressé (+ 4,9 %), après deux années de contraction.

Evolution du transport routier national de marchandises dans la région PACA (*indice base 100 en 2008*)

(Source: Soe5)



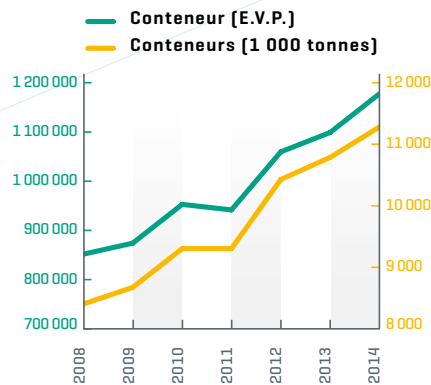
Le Grand port maritime de Marseille en perte d'énergie

L'activité du Grand port maritime de Marseille régresse de 1,9 % par rapport à 2013, en raison de la baisse des vracs liquides (- 4 %), consécutive à la réduction des volumes de pétrole brut (- 8 %) et de gaz énergétiques (- 16 %) (*graphie colonne suivante*). Toutefois, les produits pétroliers raffinés et les vracs chimiques (+8 %) progressent. Conjointement, les tonnages de vracs solides gagnent 2 % et les marchandises diverses 3 %. Ces dernières profitent, surtout dans les bassins Ouest, du développement des échanges de conteneurs (+ 5 %), lesquels atteignent le niveau record de près de 1,2 M d'EVP.

A Nice, les expéditions de ciment diminuent (- 6 %) ; à Toulon, le fret croît (+ 6,4 %) avec une meilleure desserte de la Tunisie. Dans ces trois ports, les volumes baissent de 1,8 % en un an.

Trafic de conteneurs au Grand port maritime de Marseille

(Source: GPMM)

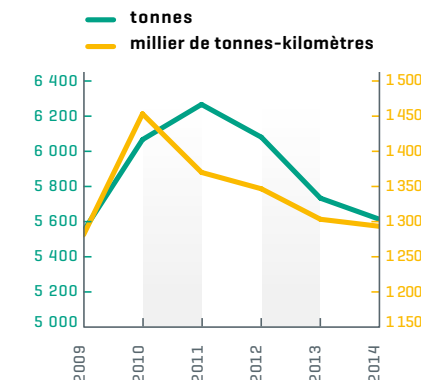


Transport fluvial : flottement

En 2014 le trafic fluvial de Rhône-Saône a diminué de 2,2 % en volume et de 1,0 % en tonne-kilomètre (*graphie ci-dessous*). La double contraction des flux de matériaux de construction (- 11,4 %, en volume) et des matériaux énergétiques révèle l'anémie persistante du secteur du BTP et la fermeture des dernières centrales thermiques utilisant du charbon. Néanmoins, la hausse d'activité de la filière des conteneurs (+ 22 %) pourrait annoncer un avenir meilleur. Au final, le recul du bassin rhodanien a été moindre que l'ensemble des bassins nationaux (- 2,8 % en volume et - 2 % en t-km).

Trafic fluvial du bassin Rhône-Saône

(Source: VNF)



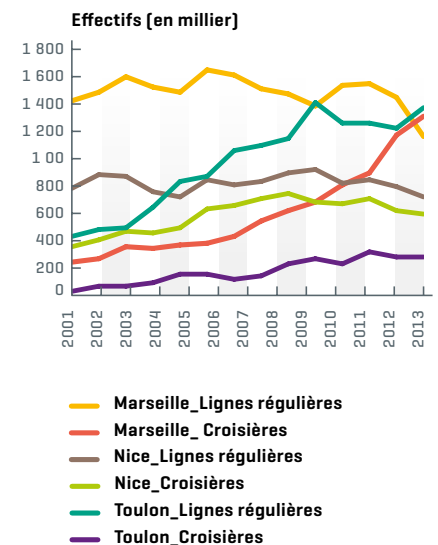
Transport maritime : les croisières à plein régime

En 2014, le tourisme maritime a largement progressé à Marseille (+ 12,0 %), assurant à ce port la 5^{ème} place en Méditerranée. La programmation des croisières y perd peu à peu son caractère saisonnier et les passagers de tête de ligne occupent une part croissante (35 %). A contrario, à Toulon et sur la Riviera, l'activité a perdu 3,1 % en un an. Au total, avec près de 2,2 millions de passagers en 2014, la croisière a progressé de 5,4 % en PACA (*graphie ci-dessous*).

Dans le même temps, le trafic régulier maritime s'est érodé de 6,2 %. A Marseille (- 20 %) et Nice (- 10 %), la forte diminution du nombre de passagers est liée aux difficultés de la compagnie SNCM. Ces deux plates-formes ont perdu de 10 % à 30 % de passagers dans leurs liaisons respectives avec la Corse. Une partie a été récupérée par le port de Toulon (+ 13 %).

Trafics des lignes régulières et de croisières

(Source: GPMM, CCI de Nice - Côte d'Azur et du Var)



En 2014, toutes activités confondues, le transport maritime de passagers a perdu 2 % de sa clientèle par rapport à l'année précédente.

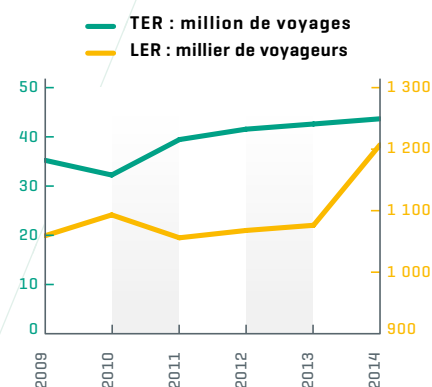
Croissance du transport terrestre de voyageurs

En 2014, dans la région PACA, frôlant les 44 millions, le nombre de voyages des TER s'est accru de 2 % par rapport à 2013 (*graphe ci-dessous*). Toutefois, à champ constant, hors la liaison Nice / Breil-sur-Roya, interrompue pendant plusieurs mois en raison d'éboulements, et hors les lignes (ouvertes en 2014) d'Avignon centre / Avignon TGV et de Marseille-Saint-Charles / L'Estaque, le nombre de trajets diminue de 2,2 % en un an, à cause du recul de fréquentation de nombreuses lignes impliquant les métropoles d'Aix-en-Provence, d'Avignon, de Marseille et de Nice. A l'opposé, certains trajets sont plus courus, tels Cannes / Grasse (+ 18 %) et Veynes-Dévoluy / Valence (+ 49 %).

Parallèlement, par rapport à 2013, 12,2 % de voyageurs supplémentaires sont comptabilisés sur les lignes express régionales (LER), en raison de la forte croissance de certaines lignes, comme celles de Marseille-Briançon (+ 30 %), Gap-Barcelonnette (+ 22 %) ou Digne-Aix-TGV-Aéroport-Marseille-Provence (+ 17 %).

Nombre annuel de voyageurs en LER et de voyages en TER

(Source: Conseil Régional, direction des transports)



Ciel d'azur pour l'aéroport de Nice

Sur fond de mouvements sociaux et de météo instable, les compagnies aériennes ont modifié leurs offres en 2014. À Nice, le nombre de sièges offerts diminue, mais l'installation de nouveaux opérateurs et l'ouverture de lignes supplémentaires hissent le trafic jusqu'au niveau record de 11,7 M de passagers (+ 0,9 % en un an) (*tableau ci-dessous*). Les liaisons internationales américaines (+ 14,6 %), européennes (+ 4,4 %) et africaines (+ 6,8 %) ont participé à cet essor mais le nombre de passagers nationaux a diminué sur les lignes intérieures reliant Paris et les principales villes de province.

À l'aéroport de Marseille, les mouvements d'avions ont diminué et le nombre de voyageurs est en léger repli (8,2 M, soit - 0,9 %). La fréquentation s'est en effet érodée sur les lignes nationales (- 5,0 %), tant parisiennes (- 6,8 %) que provinciales (- 4,6 %). Cependant, le trafic low cost a progressé (+ 3,7 %), tout comme le trafic international (+ 2,6 %). Cette hausse concerne aussi bien l'Europe (+ 4,2 %) que l'Afrique du Nord (+ 1,8 %), notamment l'Algérie (+ 5,4 %).

Finalement, avec près de 20,5 millions de passagers transportés, le trafic des aéroports de la région se maintient, grâce, notamment, au développement des vols à bas coût (+ 4 %). Ceux-ci représentent presque un tiers de la clientèle au lieu d'un quart en 2007.

Trafic de passagers des aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2014

(Source: Union des aéroports français. AMP, Cci de Nice-Côte d'Azur)

	2013 (en milliers de passagers)	2014 (en milliers de passagers)	Évolution 2014/2013 (en %)	Évolution annuelle moyenne 2009-2014 (en %)
Lignes nationales dont :	8 579	8 157	-4,9%	0,2%
Nice	4 510	4 304	-4,6%	1,3%
Marseille	3 620	3 418	-5,6%	-0,7%
Lignes internationales dont :	11 788	12 214	3,6%	3,8%
Nice	7 033	7 356	4,6%	4,9%
Marseille	4 641	4 764	2,6%	5,8%
Transit	59	57	-4,1%	-19,9%
Total	20 426	20 427	0,0%	2,8%
Passagers lignes à bas coût (low cost)	6 338	6 600	4,1%	5,2%
Part des lignes à bas coût (%)	31,0	32,3	/	/

Le transport aérien génère des frets

Le transport de fret avionné gagne 1,3 % de 2014 à 2013. La progression de cette activité à l'aéroport de Marseille conforte sa place de première plate-forme régionale et celle de premier aéroport de fret express de méditerranée occidentale, devant Rome et Barcelone. En 2014, 53 345 tonnes de fret avionné (+ 3 % en un an) et 46 988 tonnes de fret express (+ 3,2 %) y sont traitées. A Nice, le transport de marchandises se contracte de 4,2 % à 15 300 tonnes, malgré une nouvelle majoration de trafic (+ 3,4 %) vers le Moyen-Orient (8 400 tonnes). Enfin, le fret postal suit une baisse inexorable aux aéroports conjoints de Nice et Marseille (- de 18 % par rapport à 2013).

Bilan rédigé d'après les informations obtenues auprès de la Direction de l'aviation Civile du Sud-Est, du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Grand Port Maritime de Marseille, des Voies Navigables de France, des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de la Dréal Paca et de la Directe Paca. ●



Les autocars de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2013 : 41 % des distances parcourues en inter-urbain

par **Jean-Marc AMBIELLE**, DREAL PACA/STI/UAPTD

En 2013, les 5 300 autocars de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont utilisés principalement pour des services réguliers interurbains et des transports scolaires. Toutes activités confondues, ils parcourent 169 millions de kilomètres pour une moyenne de 210 jours de service annuel. Ils se déplacent le plus souvent dans un même groupement de communes ou un même département. Presque tous équipés de ceinture de sécurité, très majoritairement climatisés et dotés d'un chronotachygraphe, les autocars peuvent aussi être dotés de moyens de gestion modernes. Les véhicules les plus récents et les plus spacieux desservent l'interurbain ou transportent la population scolaire.

Deux tiers des autocars ont une seule activité

Dans la région, le parc d'autocars en service est de 5 300 véhicules dont deux tiers sont affectés à l'exercice d'une seule activité et le tiers restant à plusieurs utilisations. De façon détaillée, il apparaît que 42 % des véhicules à usage unique servent au transport de la population scolaire et 33 % au transport régulier interurbain, que 5 % à 8 % satisfont à des services occasionnels touristiques, à des transports périscolaires, de personnel ou à d'autres services occasionnels. Enfin, une part infime du parc sert aux transports à la demande et aéroportuaire.

Les véhicules ayant plusieurs usages satisfont deux ou trois activités et parfois plus ; par exemple, 7 % des autocars multi-usages se partagent entre services réguliers scolaire et interurbain, 15 % répondent à des services réguliers scolaire et périscolaire et 9 % ajoutent à ces usages d'autres services occasionnels.

Fréquence d'utilisation des autocars au cours de l'année par nature de service et département du centre d'exploitation (2013)

(Source: SoeS, Enquête utilisation des autocars en France)

Nature du service ¹	Effectif	Nb moyen jours utilisation	Km moyen / Jour	Million de km parcourus
Service unique	3 430	209	153	110
dont :				
Service régulier scolaire	1 419	205	105	30,5
Service régulier interurbain	1 113	253	207	58,2
Autre service occasionnel	290	108	123	3,8
Transport de personnel	194	214	149	6,2
Service occasionnel national à vocation touristique	177	179	189	6,0
Service périscolaire	155	179	69	1,9
Autres services ²	82	170	228	3
Services multiple	1 895	218	146	60
dont :				
Service régulier scolaire et périscolaire	285	182	112	5,8
Service régulier scolaire, péri-scolaire et autre occasionnel	171	219	92	3,4
Service régulier scolaire et interurbain	133	193	222	5,7
Autres services multiples	1 305	228	153	45,5
Total	5 325	210	151	169

¹ Cf encadré p.19, les définitions des différents services.

² Rubrique formée de tous les services de la nomenclature (Cf encadré p.19) non cités précédemment.

L'interurbain prend ses distances

En 2013, les autocars immatriculés dans la région parcourent 169 millions km, principalement consacrés aux transports interurbains (41 %), scolaires (28 %) ou à vocation touristique nationale (10 %). A l'opposé, les plus faibles distances parcourues le sont par les transports aéroportuaire, régulier international et à la demande qui participent, ensemble, à 2 % environ de la distance totale couverte.

Les autocars interurbains parcourent, en moyenne, 207 km/jour. Cette moyenne augmente si, à cette desserte, s'ajoute du transport scolaire (222 km/j) ; elle est supérieure au trajet moyen effectué par un autocar de tourisme national (189 km journaliers) et par la totalité des activités régionales (151 km). Cependant, malgré la faiblesse de l'échantillon, les plus longs itinéraires régionaux seraient franchis, comme au niveau national, par les autocars de tourisme international (287 km/j) qui, de PACA, desservent plus souvent l'Italie (47 %) et l'Espagne (35 %) que l'Autriche (7 %), l'Allemagne (4 %) ou la Belgique.

Disparité des usages

Les autocars circulent 210 jours par an, en moyenne, un peu moins en service unique (209 jours) que multiple (218). Cet usage moyen présente, dans le détail, une forte disparité : 29 % des véhicules roulent moins de 175 jours par an, notamment en transport à la demande ; 38 % des autocars circulent entre 175 jours et 250 jours par an, surtout pour des trajets périscolaires ; enfin 33 % fonctionnent plus de 250 jours dans l'année, particulièrement les autocars interurbains (55 %).



© Jaina Sohlman / Shutterstock.com

L'intensité d'utilisation des véhicules est liée au secteur d'activité. Les usages interurbains mobilisent les autocars 253 jours par an et 30 % d'entre eux circulent, au minimum, deux week-ends par mois. Le transport de personnel et le transport scolaire mobilisent les véhicules un peu plus de 200 jours par an et, pour raison évidente de fermeture d'établissements, 90 % des bus scolaires ne circulent pas ou occasionnellement les fins de semaine ; ce taux est de 74 % pour les transports de personnel. Pour l'ensemble des autres activités, l'utilisation moyenne annuelle avoisine 170 jours, avec de fortes disparités les week-ends : l'astreinte est presque maximale pour le tourisme et l'aéroportuaire, de 43 % pour l'interurbain et de seulement 14 % pour le péri-scolaire.

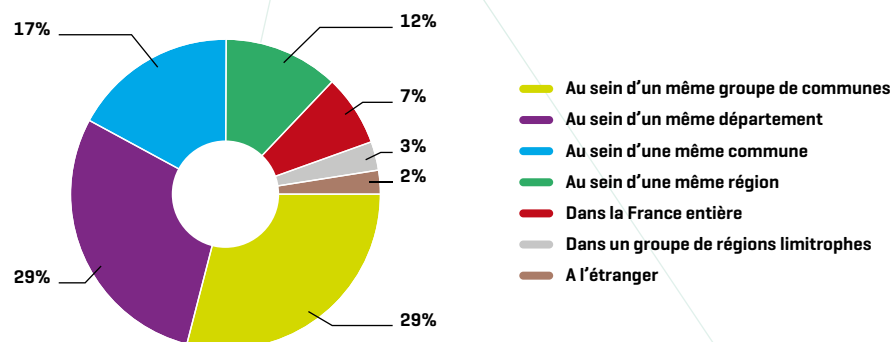
Des déplacements partagés entre même groupement de communes et même département

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le périmètre de déplacement des autocars se partage, le plus souvent, entre un même groupe de communes (29 %) et un même département (29 %). Mais pour 17 % des autocars, le lieu principal de desserte est une même commune et pour 12 %, une même région.

Le périmètre de déplacement d'un véhicule dépend beaucoup de son activité : 36 % des transports périscolaires et 35 % des transports interurbains desservent le plus fréquemment un même département ; 35 % des autocars interurbains - de nouveau - et 41 % des autocars scolaires concentrent principalement leur activité dans un même groupement de communes ; 34 % des transports de personnel circulent davantage dans une même commune ; le trajet s'élargit à la France entière et à l'étranger pour les autocars de tourisme.

Le périmètre d'utilisation des véhicules est influencé aussi par le département du centre d'exploitation. Par exemple, dans les Alpes-Maritimes, les déplacements sont communaux, le plus souvent, pour les transports de personnel, et réguliers interurbains. Dans les Bouches-du-Rhône et le Var, le périmètre de transport scolaire correspond davantage à un même groupement de communes ; et, dans le Vaucluse, les véhicules de tourisme se déplacent, plus fréquemment, dans un même département.

Lieux de déplacement les plus fréquents des autocars de la région PACA



52 places et de 6 ans d'ancienneté, en moyenne

Qu'ils soient à usage unique ou multiple, les autocars offrent, en moyenne, une ancienneté et un nombre de places comparables : 51 places et 5,9 ans, pour un usage simple ; 53 places et 6,9 années pour un usage multiple. Toutefois, ces caractéristiques évoluent selon les activités. Les autocars desservant les aéroports et ceux proposant un service international ou interurbain sont sensiblement plus spacieux que les autres. En outre, les autocars interurbains sont relativement récents (4,3 ans), qualité que leur dispute les autocars scolaires (5,2 ans) et dont sont éloignés les autocars participant à d'autres services occasionnels (10,8 ans).

Fréquence d'utilisation des autocars au cours de l'année par nature de service et département du centre d'exploitation (2013)

(Source: Soe5, Enquête utilisation des autocars en France)

Nature du service ¹	Age moyen	Nombre moyen de places
Autre service occasionnel	10,8	43
Service périscolaire	8,3	48
Autres	7,0	49
Transport de personnel	6,9	46
Service occasionnel national à vocation touristique	6,7	53
Service régulier à titre principal scolaire	5,9	52
Service régulier interurbain	4,3	58
Total	6,3	52

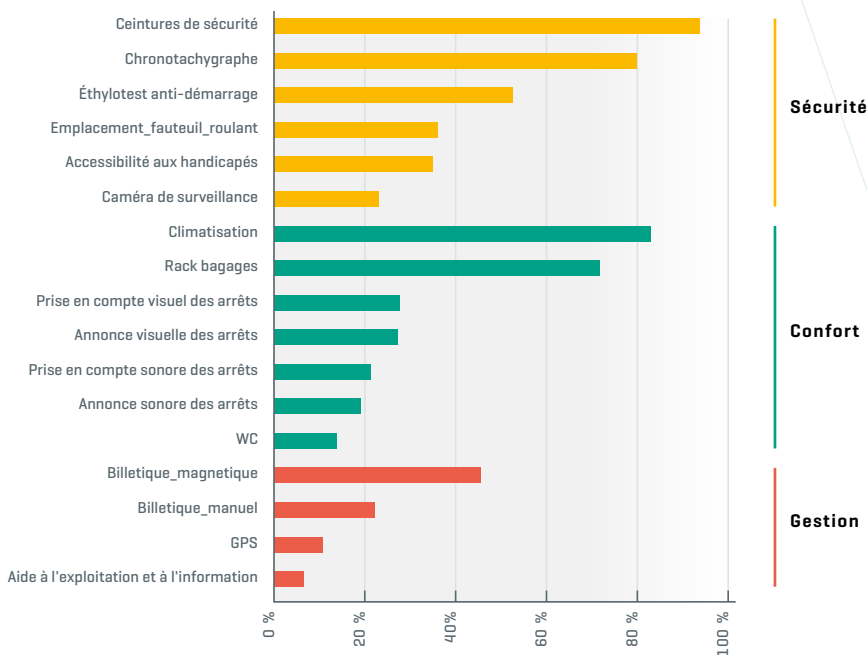
La nature d'utilisation du véhicule affecte son équipement. Ainsi, si 94 % des véhicules possèdent la ceinture de sécurité, cette proportion est sensiblement inférieure (89 %) pour les autocars péri-scolaires, les moins bien dotés en la matière. La climatisation est présente dans 83 % des véhicules mais 75 % des autocars scolaires et 95 % des services réguliers interurbains en possèdent une ; le chronotachygraphe est déclaré dans 80 % des véhicules de transport et dans 61 % des autocars périscolaires ; le rack à bagages équipe 72 % des véhicules mais seulement 62 % des autocars scolaires et 86 % d'interurbains ; près d'un autocar sur deux (53 %) possède un éthylotest antidémarrage mais ce taux est de 40 % pour le transport de personnel ; 12 % sont équipés de WC mais 2 % à peine en scolaire et 5 % en périscolaire ; enfin, 28 % des autocars disposent d'annonce visuelle des arrêts contre 61 % en interurbain.

La gestion des autocars devient plus facile avec l'apparition et le développement de la billétique magnétique (46 % des véhicules), du GPS (11 %) et des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information (6 %). Ces équipements sont surtout présents dans les véhicules de service régulier interurbain, touristiques et aéroportuaires. Enfin, 36 % sont accessibles aux personnes handicapées et autant disposent d'emplacements pour les fauteuils roulants.



Part des véhicules équipés en dispositifs de sécurité, confort et gestion

(Source: SoeS, Enquête utilisation des autocars en France)



Bibliographie : "L'utilisation et les équipements des autocars en 2013", Florent OVIEVE, Soes Chiffres & Statistiques n° 579 - novembre 2014.

Définitions

Autocar : véhicule de transport en commun qui, par sa construction et son aménagement, est affecté au transport en commun de personnes et de leurs bagages, comportant, outre le siège du conducteur, plus de neuf places assises. À la différence des autobus, il est affecté au transport de personnes sur de longues distances et permet le transport des occupants du véhicule principalement en places assises.

Service régulier : service offert à la place et dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.

Service occasionnel : service qui ne répond pas à la définition du service régulier.

Service régulier interurbain : service régulier non urbain inscrit au plan départemental.

Transport aéroportuaire : service régulier vers les aéroports.

Service régulier à titre principal scolaire : service régulier public routier pour assurer à titre principal à l'intention des élèves, la desserte d'établissements d'enseignement.

Service à la demande (conventionné par une collectivité) : services collectifs offerts à la place, fonctionnant à la demande des usagers (exemple : ligne desservant un marché).

Service régulier international : service sur lignes régulières vers l'étranger.

Service occasionnel national à vocation touristique : service occasionnel dont l'origine et la destination sont localisées en France.

Service occasionnel international à vocation touristique : service occasionnel dont l'origine ou la destination est située à l'étranger.

Autre service occasionnel : transport dans le cadre de manifestations sportives ou culturelles, de salons, séminaires ou congrès, transport vers les centres aérés...

Services périscolaires : transport d'écoliers vers les stades, piscines, cantines scolaires... Ne comprend pas le transport vers les centres aérés (autre service occasionnel).

Transport de personnel : services spéciaux de ramassage de personnel. ●



© Shutterstock.com

Méthodologie

La base de sondage de l'enquête est l'appariement entre le répertoire statistique des véhicules routiers et le fichier des contrôles techniques pour les véhicules immatriculés en France au 1^{er} janvier 2014. Tous les résultats concernent uniquement les véhicules immatriculés en France.

Les kilométrages sont estimés à partir de contrôles techniques. La totalité du kilométrage a été répartie par nature de service selon les proportions données par les enquêtés. On surestime donc légèrement les vraies valeurs puisque les kilométrages des trajets effectués hors service sont comptabilisés (par exemple trajet du centre d'exploitation au lieu de contrôle technique).

Extrait de la synthèse du tableau de bord 2014 de l'emploi et de la formation de la branche transport en région PACA

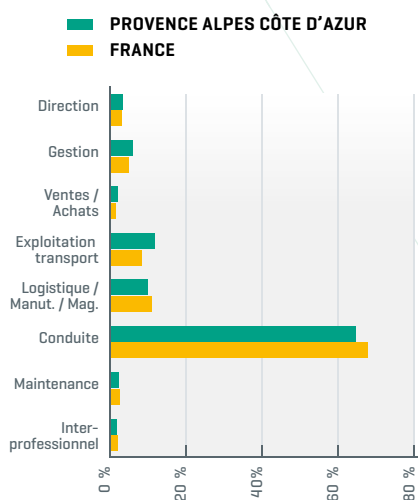
par **OTPL PACA**, Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique

Physionomie des secteurs de la branche

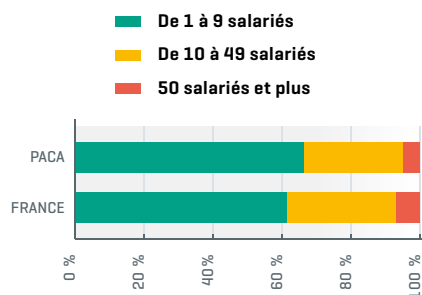
Transport routier de marchandises (TRM)	
4941A	Transports routiers de fret interurbains
4941B	Transports routiers de fret de proximité
5320Z	Autres activités de postes et de courrier
8010Z	Activités de sécurité privée (partie transport de fonds)
Transport routier de voyageurs (TRV)	
4939A	Transports réguliers de voyageurs
4939B	Autres transports routiers de voyageurs
Déménagement (DEM)	
4942Z	Services de déménagement
Location (LOC)	
4941C	Location de camions avec chauffeur
7712Z	Location et location-bail de camions
Auxiliaires de transport (AUX)	
5229A	Messagerie, fret express
5229B	Affrètement et organisation des transports
Prestataires logistiques (PRL)	
5210B	Entreposage et stockage non frigorifique
Transport sanitaire (TRS)	
8690A	Ambulances

Répartition des effectifs par famille professionnelle

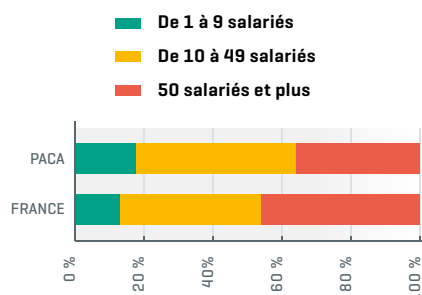
Famille professionnelle	PACA	%
Direction	1 467	3 %
Gestion	2 667	6 %
Ventes / Achats	769	2 %
Exploitation transport	5 235	11 %
Logistique / Manut. / Mag.	4 420	10 %
Conduite	29 379	64 %
Maintenance	973	2 %
Interprofessionnel	742	2 %
TOTAL	45 653	100 %



Répartition des établissements par taille



Répartition des effectifs par taille



Nombre de femmes et d'hommes

	Femmes	Hommes
TRM	2 450	19 213
TRV	1 724	5 722
DEM	149	911
LOC	122	1 642
AUX	2 335	4 628
PRL	1 249	1 217
TRS	1 588	2 704
TOTAL	9 617	36 036

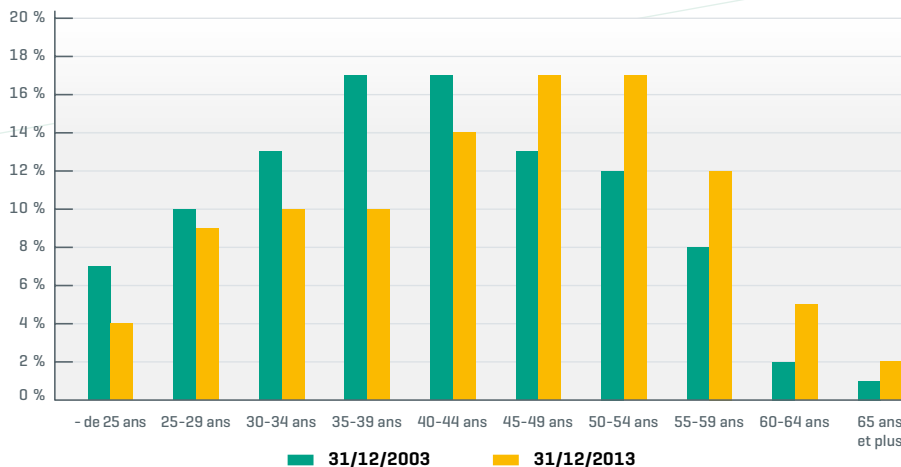
Parts des femmes par secteur

	PACA	FRANCE
TRM	11 %	11 %
TRV	23 %	28 %
DEM	14 %	16 %
LOC	7 %	7 %
AUX	34 %	24 %
PRL	51 %	43 %
TRS	37 %	41 %
TOTAL	21 %	20 %



Evolution de l'âge de la branche à 10 ans (hors prestataires logistiques)

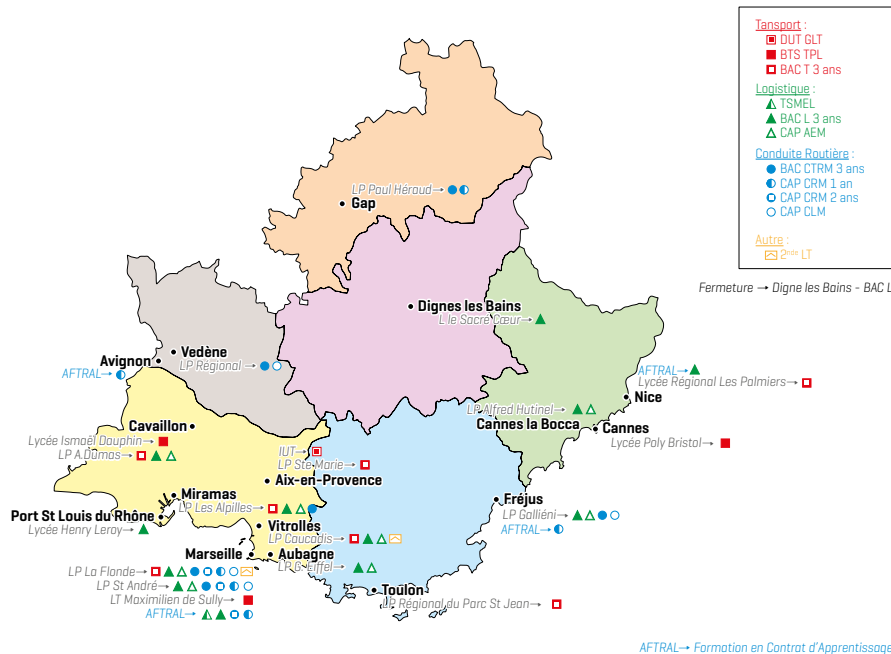
(Source: Enquête Tableau de Bord - Données ajustées au champ conventionnel)



Formations

Carte des formations diplômantes soutenues par la branche

(Source: Etablissements et organismes de formation ayant répondu à l'enquête AFT)



Diplômes et titres professionnels transport-logistique délivrés en PACA

	Nombre total de diplômes délivrés	Dont conduite routière	Nombre total de titres prof. délivrés	Dont conduite routière
Total 2013	1 504	418	1 273	901
Evolution 2012/2013	- 2,6 %	+ 14,8 %	+ 12,7 %	+ 14,3 %

Nombre de bénéficiaires des dispositifs de formation en PACA

(Source: OPCA Transports et Services)

	PF - 10	CP	PP	POEI, CSP
MAR	1 047	199	129	229
TRV	146	51	38	15
TRS	136	6	14	3
Total 2013	1 329	256	181	247
Evolution 2012/2013	9 %	- 4 %	10 %	119 %

PF - 10 : Plan de formation moins de 10 salariés

CP : Contrats de professionnalisation

PP : Périodes de professionnalisation

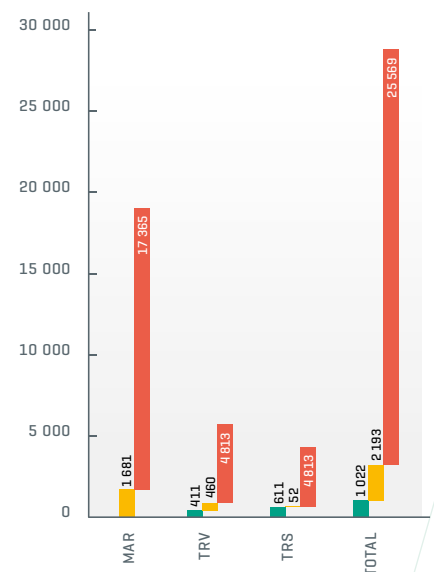
POEI : Préparation opérationnelle à l'emploi individuelle

CSP : Contrats de sécurisation professionnelle

Et demain, quels recrutements ?

Si, pour les grandes activités de la branche le « turn-over » de la main d'œuvre et le taux moyen annuel d'évolution des effectifs salariés restent identiques à 2013, alors 27 763 recrutements pourraient être réalisés sur la période 2015-2017 en Provence Alpes Côte d'Azur.

- Créations de postes
- Remplacement des départs à la retraite
- Remplacement des départs pour autres motifs



MAR : Transports Routiers de Marchandises (codes naf : 4941a, 4941b, 5320z, 8010z), Déménagement (4942z), Location (4941c, 7712z), Auxiliaires de Transport (5229a, 5229b), Prestataires Logistiques (5210b)

TRV : Transports Routiers de Voyageurs (codes naf : 4939a, 4939b)

TRS : Transports Sanitaires (codes naf : 8690a)



Colloque ORT du 23 avril 2015 sur la transition énergétique

par **Brigitte THENOT**, DREAL PACA/STI/UAPTD

Le compte-rendu des débats est consultable sur le site ort-paca.fr - rubrique Colloques
Nous vous en proposons de courts extraits
Par ailleurs, vous pouvez retrouver à la même rubrique les présentations de :

- **Yohann PAMELLE** - DREAL PACA - Service Énergie Logement - Unité Climat Air
- **Jérôme CICILE** - ADEME
- **Yves CROZET** - Laboratoire de l'Economie des Transports Lyon
- **Marjorie MARTIN** - INSEE - et **Bruno TERSEUR** - DREAL
- **Eric RONCO** - PROVIRIDIS
- **Jérôme DUROYON** - E.ON FRANCE
- **Pauline PERRIN** - DGDDI - Ministère de l'Économie et des Finances
- **Stéphane DUMONT** - DSAC
- **Dominique ROBIN** - AIR PACA

Extraits des débats

Sophie CAMARD, Présidente de la Commission Economie du Conseil Régional

"Dans le cadre de la discussion sur le Contrat de Plan Etat-Région, nous avons identifié des domaines d'activités stratégiques et certains programmes d'avenir clés sur lesquels nous avons retenu par exemple le réseau électrique intelligent mais aussi des projets autour du bâtiment durable et sur la reconversion industrielle de l'étang de Berre. On voit émerger, de manière plus concrète qu'il y a quelques années, des projets de recherches innovants sur les biocarburants, deuxième, troisième génération, sur le recyclage des huiles usagées, sur la production des biocarburants à base d'algues et sur les technologies permettant la méthanation, avec notamment la plate forme Piicto du GPMM."

"La transition énergétique, c'est beaucoup de nouveautés qui émergent, qui se concurrencent parfois mais qui peuvent aussi se compléter. Les régions se répartissent certaines spécialités. Au niveau de notre Région, sur la voiture électrique il est question de mener une étude sans développement. Pour que ce soit efficace il faudrait construire des partenariats avec les deux grandes métropoles de notre région que sont Nice et bientôt Marseille pour avoir vraiment des politiques territorialisées et que la région ait de vrais déploiements opérationnels sur les territoires. Cela suppose de partager les objectifs stratégiques et d'avoir ensuite de bonnes coopérations entre les collectivités."

Robert ASSANTE, Vice-Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, Vice-Président du GART - Adjoint au Maire de Marseille

"En tant que vice président transports j'ai besoin du cadre législatif pour travailler, d'autant plus que je fais partie de ceux qui se projettent dans la métropole. Je pense que travailler à 92 communes d'une manière complémentaire est mieux que s'invectiver et jeter l'anathème sur les autres en pensant que chez soi on fait très bien. Je fais partie de ceux qui croient que si nous sommes plusieurs à penser autour de la table au-delà de nos différences nous risquons de trouver de meilleures solutions pour aménager notre territoire, pour le structurer économiquement, nous servir des expériences des autres, et pour pouvoir mieux se déplacer. Mieux se déplacer c'est s'entraider, c'est mieux vivre, c'est se compléter et nous aurons à ce moment là une qualité de l'air à respirer qui sera bien meilleure que celle que nous avons aujourd'hui..."





Gilles BAVUZ, ELENGY

" Nos terminaux méthaniers, conçus historiquement pour importer le gaz naturel en France, étaient intégrés dans un système de transport qui a évolué vers un système de hubs, avec le développement de services de chargement de grands navires exportant le GNL en dehors de l'Europe"

Gilles BIDEUX, SUEZ ENVIRONNEMENT EAU POLE ENERGIE

"Opérateur pour les collectivités de la gestion des déchets et de l'eau, nous essayons de développer au sein de la partie eau, des solutions de production de biométhane comprimé ou liquéfié, à partir des boues des stations d'épuration, associées à d'autres déchets organiques, de manière à produire localement un carburant qui soit utilisé localement dans les transports futurs."

Philippe DUHAMEL, CASTORAMA

"Castorama a été le premier en Europe à monter des projets d'importance en termes de réduction de son empreinte. Il a commencé par les flux sur le rail-route et maintenant 30 % de ses flux nationaux circulent sur des trains ; la deuxième étape a été de mettre en place des véhicules euro6 sur l'ensemble des bases logistiques régionales. La troisième étape a été Paris, où il a mis en place, depuis un an, 7 porteurs GNV de 12 tonnes, uniquement au gaz"...

"On se rend compte entre professionnels que tout le monde est d'accord, les politiques, les constructeurs sont prêts, les fournisseurs de gaz sont prêts, les transporteurs prennent conscience qu'il doivent aller dans ce sens, ils sont poussés par leurs chargeurs, mais ce qu'il ne faut pas oublier c'est le consommateur final qui est à la recherche des solutions les plus économiques. Si on développe de nouveaux modes de transports avec une fiscalité punitive, ça n'ira pas très loin parce que c'est le consommateur final qui fait la loi sur le marché"

Patrick MORTIGLIENGO, FNTR 06

"Jusqu'à maintenant nous cherchons à nous faire une opinion mais nous savons qu'à court ou moyen terme, il y aura une demande pour le gaz. En tant que transporteurs c'est notre intérêt de nous y intéresser le

plus rapidement possible mais pour cela il nous faut des remontées d'informations sur la sécurité, notamment, et sur le retour d'investissement"...

"Nous avons besoin que l'administration, les fabricants de camions, les méthaniers s'engagent et nous donnent de la visibilité, alors les transporteurs s'engageront, Mais sans visibilité sur la fiscalité future les transporteurs ne s'engageront pas"

Clément CHANDON, IVECO

"En développant le tracteur, on a fait changer complètement la dynamique du marché puisque nous sommes passés de la motivation strictement environnementale à la motivation économique. Aujourd'hui, dans beaucoup de cas et dans la majorité des pays d'Europe, il est plus rentable de faire rouler un camion au gaz qu'un camion au diesel"

Philippe GUILLAUMET, GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

"Le port de Marseille-Fos cherche à se diversifier depuis longtemps. Dès le début des années 2000, il a anticipé la baisse des importations d'hydrocarbures et surtout de pétrole brut. Le GNL est devenu pour le port un marché cible d'où l'idée de faciliter la construction d'un nouveau terminal méthanier à Fos Cavarou qui a été mis en œuvre en 2010"

Hélène RENARD, LA POSTE

"La Poste veut contribuer au dispositif de transition énergétique et baisser ses impacts sur l'environnement, mais il est nécessaire lorsque l'on fait des choix industriels d'organisation, de pouvoir rentabiliser ces choix (...) Pour ce qui est des transports, le véhicule électrique a pris une part très importante. Cela fait une dizaine d'années que nous travaillons sur la logistique du dernier kilomètre en recourant à des véhicules propres, électriques, pour un coût global comparable à celui du véhicule thermique diesel"

"Concernant l'autopartage nous avons une expérimentation de voiture postale qui consiste à partager un véhicule professionnel avec les usages personnels des postiers. Ce test est en cours en Ile de France et j'espère une extension prochaine à notre région

où nous souffrons d'encombrement, de pollution et de difficultés de transports pour nos salariés "

Laurent BENVENUTI, FNTV PACA CORSE

"L'image qui colle au transport par autocar et plus largement au transport routier est l'image d'un mode finalement assez peu vertueux pour l'environnement. Je pense que cette image est injuste pour au moins 3 raisons : d'abord par nature le transport par autocar est un outil de transition énergétique puisqu'un autocar permet de retirer de la circulation 30 véhicules particuliers ; ensuite, la collectivité aujourd'hui au plan local mais aussi au plan national, mise sur le transport par autocar pour renforcer l'offre de transport public, avec deux scénarios de développement, dont un qui mise sur l'intermodalité et la nécessaire combinaison des offres entre le mode urbain, le mode non urbain, le mode routier et le mode ferroviaire ; enfin, cette image est injuste parce qu'il faut tenir compte des efforts prodigieux qui ont été accomplis par l'ensemble de la filière routière, constructeurs, opérateurs, acheteurs publics, donneurs d'ordres, s'agissant des performances environnementales du mode"

Grégory VENDEVILLE, Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

"Depuis 5 ou 6 ans, nous incitons tous les transporteurs qui sont en relation de marché public avec nous, à renouveler les cars plus rapidement. Au delà des normes euro6 qui ont fait baisser l'âge moyen des cars, il y a aussi l'accessibilité qui a permis le renouvellement de notre flotte de véhicules. Aujourd'hui 100% de nos cars sont accessibles, et ont une moyenne d'âge de 4 à 5 ans"(...)

"L'objectif est de montrer qu'il y a une place pour le car dans le développement des transports métropolitains. Nous travaillons en collaboration avec la Région sur la complémentarité entre modes. Nous avons mis en place des tarifs combinés qui permettent d'alterner le car ou le train sur des navettes comme Aix-Marseille. Nous travaillons également sur la capacité de nos véhicules, notamment sur des lignes comme Aix-Marseille ou Aubagne-Marseille, où nos cars sont en limite de capacité"



© Shutterstock

Jean-Yves PETIT, Vice-Président du Conseil Régional PACA, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

"Le transfert de la compétence transport des Départements aux Régions, va permettre d'aller dans le sens de la transition énergétique. Nous allons avoir une nouvelle organisation plus globale, plus complète, plus pertinente de l'ensemble des dessertes interurbaines qu'elles soient routières ou ferroviaires et en y mettant bien entendu tous les autres modes de déplacement. L'objectif n'est pas tant de diminuer mais de mieux irriguer, d'optimiser à partir des axes structurants qui sont pertinents. Dans les Bouches-du-Rhône, la Régie Départementale des Transports avec le Conseil Général a mis en place un réseau de transports interurbains efficace et dans le même temps la Région s'attache à mettre en place un réseau ferroviaire, qui lui aussi soit pertinent et efficace. Dans le CPER nous allons poursuivre dans ce sens pour avoir un véritable réseau de transports métropolitains digne de ce nom."

François-Michel LAMBERT, député des Bouches du Rhône

"L'objectif est d'abord la stabilité des politiques pour lancer la dynamique ; il faut ensuite être en capacité de faire émerger de nouvelles créations de valeurs. Par exemple pour l'accès en centre ville, permettre que les camions, les livraisons, et les produits utilisés soient les meilleures solutions en termes d'impact sanitaire et environnemental. Le dernier point, c'est la simplification car nous avons besoin de permettre aux entreprises de se concentrer sur leur business et non pas d'avoir des coûts administratifs connexes improductifs. C'est peut être l'obstacle le plus difficile mais j'ai vraiment la volonté d'avancer. Nous devons effectivement être en capacité de muter comme d'autres pays l'ont fait sur ces nouveaux carburants." (...)

"Le gaz en France apporte des réponses techniques et économiques aux enjeux de pollution : il répond aussi à l'enjeu planétaire du CO₂ puisque si l'objectif est tenu, on atteindra progressivement 20 à 30 % de

gaz non carboné en 2030. Je rappelle que GRT Gaz a mis en place un pilote pour gazéifier des déchets de bois issus de la coupe forestière avec un taux de rendement extrêmement élevé. Il faut que la politique accompagne des acteurs majeurs comme GRT Gaz, GDF Suez, Suez Environnement"... "En France nous devons avoir confiance dans les mutations en cours, les intégrer et les accélérer. Nous avons eu la chance de connaître un développement durant un siècle. Il s'est fait sur un stock planétaire en très forte régression et sur des coûts croissants de façon extrêmement importante. Nous devons donc maintenant adopter un autre modèle, beaucoup moins gaspilleur, qui au contraire préservera les ressources, en créant plus de richesses et de valeurs. Quand on est face à des pénuries annoncées d'ici à 10 ans, sur certaines matières stratégiques comme le zinc par exemple, il est nécessaire de changer notre modèle. Cette mutation est une formidable opportunité et on en a beaucoup entendu parler, avec le gaz notamment. On a parlé du biogaz, de la méthanation, de la gazéification qui représente cette capacité à aller chercher le gaz non plus fossile mais dans des ressources renouvelables et à l'intensifier : quand du bois devient gaz, il nous apporte beaucoup plus en terme de services parce qu'il peut nous chauffer, chauffer nos industries et servir aussi la mobilité par des taux de rendement extrêmement élevés. On voit bien que ces logiques sont de bon sens et c'est à nous, politiques, de les accompagner" ●



© DREAL PACA



© DREAL PACA



© DREAL PACA



Les Assises régionales de la logistique en PACA du 21 mai 2015

par **Christiane DUGAT-BONY** et **Laurent BIANCONI**, DREAL PACA/STI/UAPTD

L'idée de l'organisation d'une conférence logistique nationale découle de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport (elle peut être consultée sur le site de [legifrance](http://www.legifrance.gouv.fr) à l'adresse suivante : www.legifrance.gouv.fr). C'est dans ce cadre que par note en date du 30 janvier 2015, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) a demandé aux Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) d'organiser en amont un événement territorial illustrant une politique en faveur de la logistique et valorisant des actions locales.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) représentée par Madame Anne-France DIDIER en sa qualité de Directrice a organisé le 21 mai 2015 les Assises régionales de la logistique. 90 acteurs ont participé à ces échanges parmi lesquels Messieurs François POUPARD, Directeur de la Direction Générale des Transports et de la Mer au ministère, Jean-Yves PETIT, vice-président au Conseil Régional PACA, François-Michel LAMBERT, Député et Président de la conférence nationale sur la logistique.

Cet événement territorial a permis d'engager des échanges entre les acteurs. Ces échanges ont porté sur **la prise en compte du secteur de la logistique, en région PACA**, du point de vue de l'aménagement durable des territoires. Ils ont également porté sur les nécessaires évolutions du secteur, tant du point de vue technologique qu'organisationnelle.

Les conclusions et échanges de cette journée ont été fructueux et contribueront à la définition du contenu de la conférence

nationale sur la logistique du 8 juillet 2015 en posant les bases d'une réflexion à engager début 2016.

Les acteurs ont rappelé quelques caractéristiques du secteur de la logistique en précisant que le bassin de vie de la région est composé de cinq millions d'habitants et que le Produit Intérieur Brut (PIB) généré s'élève à 152 milliards d'euros. Ce secteur concentre 103 millions de tonnes de flux internes à la région PACA dont 70 millions de tonnes d'échanges et 30 millions de tonnes de transit. Il crée de la valeur ajoutée, même s'il a été reconnu qu'il doit évoluer et se moderniser pour s'intégrer dans une logique de développement du territoire. Des marges de progrès sont possibles. Ainsi, ce secteur devrait pouvoir permettre de devancer certains pays. La marge bénéficiaire pouvant être réalisée a été évaluée à 20 %.

Parmi les difficultés rencontrées, les acteurs ont évoqué : le manque de visibilité globale sur le secteur ; l'absence de cohérence et de synergie entre les actions menées ; l'absence de gouvernance pour piloter cette thématique.

S'agissant de la gouvernance, la question a été posée par la DREAL PACA de savoir si la création d'un chef de file était opportune ou s'il fallait plutôt nommer un animateur, la vision du secteur devant être globale. L'idée a été émise par Monsieur Lambert, député, de la désignation d'un membre de l'exécutif en tant que délégué.

Malgré les difficultés rencontrées, les acteurs ont mis en exergue l'existence de leviers d'actions ou d'atouts tels que : la volonté des collectivités territoriales pour engager des actions sur ce secteur ; la recherche continue sur le secteur ; le rôle actif du Cluster PACA logistique ; la capacité des professionnels à construire des chantiers performants ; la valeur ajoutée créée sur le secteur et les emplois générés.



© DREAL PACA



© DREAL PACA



© DREAL PACA

Parmi les recommandations préconisées, le Conseil Régional PACA a mis en avant la nécessité de : créer un schéma régional de la logistique ; définir une stratégie nationale et régionale ; réguler et améliorer le secteur du transport de marchandises en ville ; faire évoluer les actions du Cluster PACA logistique ; intégrer les innovations technologiques et en définir les contours ; coordonner l'information ; valoriser les actions des ports, des aménagements et des sites.



© DREAL PACA

Les difficultés liées à la détermination des investissements à engager sur ce secteur ont été, en outre, mises en avant. L'intervention de la puissance publique sur ce secteur a été considérée, au surcroît, comme étant une nécessité avérée.

Du point de vue portuaire et logistique, il a été souligné qu'il fallait intégrer le fait que l'on s'oriente vers une synergie entre les actions du GPMM et le développement de la métropole. Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) doit de fait définir une politique adaptée. Il dispose d'un certain nombre d'atouts sur lesquels s'appuyer.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, il a été préconisé de prendre en compte cette dimension dans toutes ses composantes qu'elles soient urbaines ou rurales. Des exemples de pratiques ont été donnés tel que la réussite de la plateforme logistique des Bréguières qui est située sur la Commune des Arcs-sur-Argens près de Draguignan en Dracénie.

Il a été rappelé que des actions peuvent également continuer à être portées dans l'optique du développement durable tel que le soutien des créations ou développement

des opérateurs ferroviaires de proximité et l'utilisation des trains longs. Ainsi, selon les propos de la SNCF un train de 850 mètres permet de retirer quatre vingt camions de la route.

D'autres sujets ont été abordés, telle que la problématique de la desserte de l'Est du territoire de la région PACA. Les caractéristiques du département des Alpes-Maritimes ont été présentées : ce département est davantage consommateur que producteur ; il s'ensuit qu'il doit être approvisionné. Il a été proposé d'analyser la complémentarité des équipements qui ont été recensés avec le site des Bréguières qui est une réelle réussite.

D'une façon générale, il a été observé que la question du report modal est une question centrale.

La nécessaire prise en compte des évolutions organisationnelles, des mutations diverses et la place des nouvelles technologies ont été mises en avant. La mutualisation est à l'ordre du jour ; l'utilisation des nouvelles technologies de l'information se développe ; elle doit être acceptable ; la logistique est dans une période charnière d'automatisation. Des innovations organisationnelles et technologiques vont suivre. Dans ce contexte, il a été préconisé de réfléchir de façon éthique, juridique et d'être responsable notamment sur les questions

de traçabilité des produits. Il a été précisé que la réactivité de la chaîne logistique va s'améliorer ; une logistique intelligente va être créée.

L'ensemble des acteurs a souhaité créer une vraie démarche logistique régionale pouvant déboucher sur un nouveau modèle économique.

Ces Assises ont permis de mettre en contacts les différents acteurs et de créer une dynamique s'inscrivant dans une démarche collaborative. Un nouvel événement territorial sera organisé à la suite des conclusions de la conférence nationale logistique. Ceci illustre la volonté de l'État dans la région de créer les conditions de réussite économique, sociétale et environnementale sur ce secteur. ●



© DREAL PACA



© Shutterstock

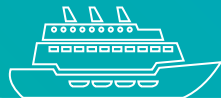


Agenda

N'oubliez pas de noter les dates des prochaines manifestations de l'ORT :



le 8 Octobre avec les Chemins de Fer de Provence qui nous conduiront de Digne à Nice, pour l'anniversaire des 20 ans de l'ORT,



et le 26 novembre pour une journée d'échanges sur les croisières.



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

