

# Le journal des transports



© fotolia.com

## sommaire

### ➔ RÉGLEMENTATION

- Les accidents des jeunes de 15-24 ans en région PACA

2

### ➔ ACTUALITÉS

- Filière excellence
- D'importants travaux sur le réseau ferré de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- l'OPCA-TRANSPORTS s'engage en créant T-SESAME

4

5

8

### ➔ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Journée "La desserte des Alpes du Sud"
- Les transports publics face à l'enjeu majeur des déplacements dans la métropole marseillaise
- Les transports et l'entreposage, un secteur d'activités créateur d'emplois

10

13

15

### ➔ CARNET

20

En cette fin d'année, je tiens à remercier tous ceux qui ont contribué à alimenter les diverses rubriques du **Journal des Transports**, mettant toujours en évidence l'importance que revêtent les transports comme vecteurs de l'Aménagement et de l'Urbanisme dans notre région.

Il s'agit aussi bien de l'application et de l'évaluation des mesures réglementaires dont les Services de l'État sont en charge au niveau régional que de l'actualité que portent les acteurs maritimes, ferroviaires ou fluviaux à travers l'évolution des pratiques et des techniques.

La statistique a permis d'alimenter des analyses aussi pertinentes que prudentes dans le contexte économique que l'on sait.

D'autres analyses, relevant davantage de la recherche universitaire ont permis de proposer une vision prospective des nouveaux modes de gestion des systèmes de transports ou de leur gouvernance.

Les institutions et les professionnels, à travers articles et entretiens, se sont volontiers prêtés à la présentation de leurs projets ou de leurs entreprises, donnant ainsi un témoignage concret vu du terrain.

Au seuil de cette nouvelle année, je vous présente, en mon nom et en celui des membres du Bureau, du Conseil d'administration et de l'équipe de l'ORT, mes vœux les meilleurs pour vos activités et dans votre vie personnelle.

Jean-Louis Amato, Président de l'ORT





# Les accidents des jeunes de 15-24 ans en région PACA

Études d'enjeux sur la période 2006-2010

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

Si au niveau national et pour la neuvième année consécutive, le nombre de personnes tuées sur les routes a diminué de 45 % entre 2002 et 2010, l'évolution pour les jeunes de 15-24 ans est beaucoup moins favorable.

Le bilan régional d'accidentologie routière 2010 a révélé que les jeunes ont 1,7 fois plus de risque d'être tués ou blessés dans un accident en PACA par rapport au niveau national.

Afin de mieux connaître ce phénomène local, La DREAL PACA a réalisé une étude d'enjeux sur l'accidentologie des jeunes de 15 à 24 ans.

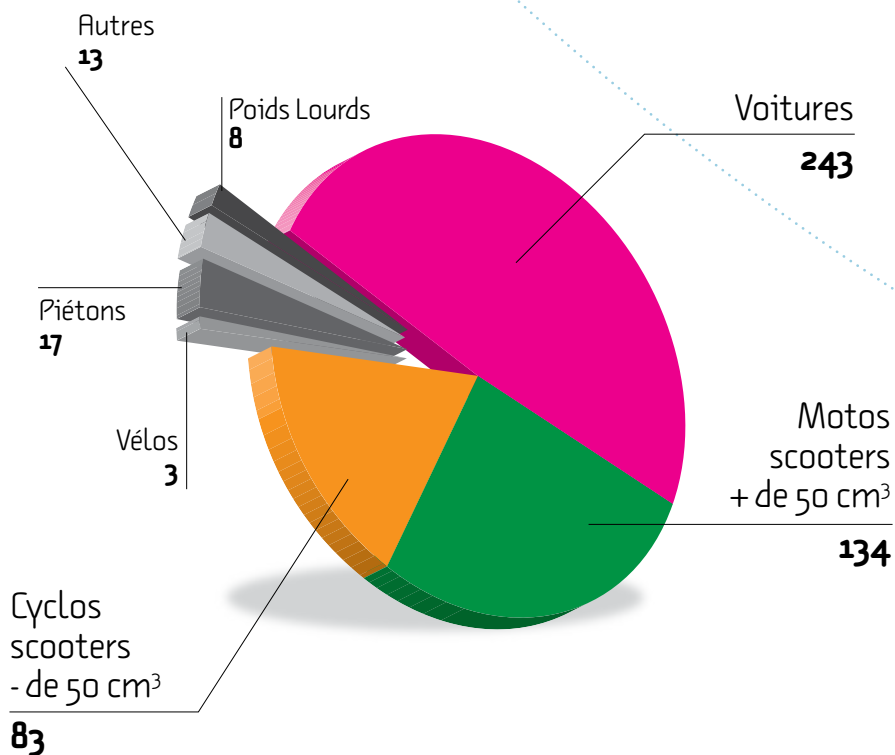
## Les principales caractéristiques de cette accidentologie sont les suivantes:

- 25 % des personnes tuées sur les routes de PACA sont âgées de 15 à 24 ans,
- 1,5 fois plus d'accidents chez les jeunes en PACA que dans le reste de la France (comparaison des taux d'accidents corporels par million d'habitants).

## Les victimes:

- 49 % des jeunes tués sur les routes de la région ont moins d'un an de permis de conduire,
- 2,5 fois plus de morts chez les 15-24 ans en PACA que dans le reste de la population régionale (comparaison des taux de personnes tuées par million d'habitants).

## Les jeunes tués sur les routes entre 2006 et 2010

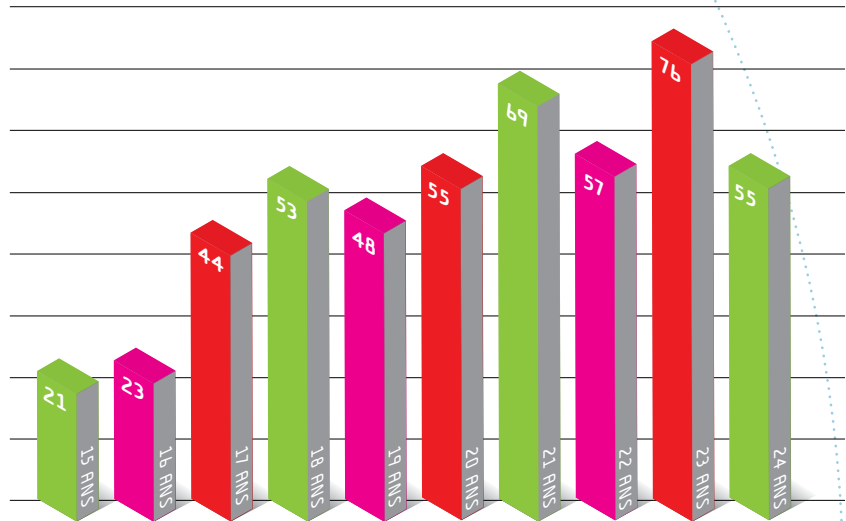




© fotolia.com



## L'âge des victimes



243 morts en voiture  
ont entre 15 et 24 ans  
entre 2006 et 2010,  
82 % des jeunes  
tués avaient entre  
18 et 24 ans.

### Les lieux des accidents:

- 55 % des accidents et 27 % des jeunes tués se situent dans 10 communes de la région : Marseille, Nice, Arles, Aix-en-Provence, Avignon, Hyères, Fréjus, Istres, Carpentras et Toulon.
- 75 % des accidents ont lieu en agglomération.
- 62 % des jeunes tués le sont en rase campagne.

### Les comportements:

- 25 % des jeunes tués ont une alcoolémie positive.
- 38 % des jeunes meurent sur la route sans porter d'équipement de sécurité. Ce chiffre est plus élevé que la moyenne nationale.
- 60 % des accidents se déroulent sur un trajet dit *promenade/loisirs* et 18 % pour les trajets de type *domicile-travail*.
- Il y a plus d'accidents de mai à octobre et plus de tués de juillet à octobre
- Il y a plus de morts jeunes du vendredi au dimanche avec une gravité 2 fois plus élevée par rapport au reste de la semaine.
- Il y a plus d'accidents aux heures de pointes (17 h à 19 h) et plus de jeunes tués de 22 h à 1 h du matin.



La plaquette grand public et l'étude complète correspondantes sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL PACA

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr/etudes-particulières-r13b.html](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/etudes-particulières-r13b.html)



# Filière excellence

par **Laurent GENVENUTI** Délégué Régional de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs de La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Imaginée et mise en place, il y a maintenant 5 ans, grâce à l'énergie et à la détermination d'une poignée de transporteurs azuréens, la filière excellence est aujourd'hui une référence régionale et nationale en matière de formation des conducteurs routiers de voyageurs.

La filière est née d'un constat simple : nous ne formons pas suffisamment de conducteurs et nous les formons mal.

Elle repose ce faisant sur quelques idées force : l'implication des transporteurs dans le processus de formation (de la sélection des candidats au recrutement des conducteurs), un enrichissement de l'offre de formation, une évaluation continue des apprentis conducteurs, une animation partenariale du dispositif (avec l'OPCA Transports, le Pôle Emploi et l'AFT notamment) et enfin une reconnaissance et une valorisation des talents.

La filière est la démonstration que l'apprentissage du métier de conducteur peut et doit rimer avec excellence. Depuis son lancement, la filière a permis la formation et le recrutement de près de 100 conducteurs avec des résultats probants en terme de fidélisation et de qualité de services. La dernière session de formation a concerné 8 apprentis conducteurs qui sont aujourd'hui en entreprise. Une prochaine session est d'ores et déjà programmée pour le début de l'année 2013.

Le développement (souhaitable) des transports collectifs doit s'appuyer sur une stratégie emploi/formation ambitieuse ainsi que sur une vision renouvelée du métier de conducteur.

Pour ces raisons et afin de célébrer les succès de la filière excellence, l'OPCA Transports et la FNTV 06 (présidée par Monsieur Olivier ASTOLFI) ont souhaité lui donner l'écrin et la visibilité qu'elle mérite.



Une plaquette **Filière Excellence** a ainsi été conçue et largement diffusée auprès des interlocuteurs Emploi/formation de la Profession.

À l'heure où la crise économique et le chômage imprègnent durement les mentalités et le moral des acteurs économiques, nous tenons à dire que les 26 entreprises adhérentes de la FNTV 06 (et les 130 entreprises adhérentes de la FNTV PACA) continuent de recruter en misant sur l'excellence. Notre secteur d'activités pèse 1400 emplois dans le département des Alpes-Maritimes (6200 emplois en région PACA) ; des emplois non délocalisables et en croissance continue (+15,7 % sur la période 2005-2010). ●

*Depuis son lancement, la filière a permis la formation et le recrutement de près de 100 conducteurs avec des résultats probants en terme de fidélisation et de qualité de services.*





2013 - 2017

# D'importants travaux sur le réseau ferré de Provence-Alpes-Côte d'Azur

par **Dominique ROVETTA** Chef de pôle Synergie/Projets SNCF PACA - DAT

*Le trafic ferroviaire français connaît une croissance qui devrait se poursuivre au cours des dix prochaines années. Afin d'y répondre, de garantir les meilleures conditions de service et de fiabiliser le réseau, l'État, les collectivités locales, Réseau Ferré de France et SNCF ont engagé depuis 2008 un important programme de travaux (13 milliards d'euros d'ici 2015) pour remettre à niveau et développer le réseau ferroviaire. Cela nécessite chaque année d'adapter et modifier les horaires des trains. Le réseau en Provence-Alpes-Côte d'Azur est très concerné.*

## **Le réseau ferroviaire Provence-Alpes-Côte d'Azur aujourd'hui dépassé**

La ligne ferroviaire littorale entre Marseille et Nice, construite en 1860, aujourd'hui exploitée au maximum de ses capacités, a très peu évolué, alors que la population a été multipliée par 4. La gare de Marseille Saint-Charles ne peut plus accueillir de train supplémentaire, freinant ainsi le développement de l'offre. La ligne TER Cannes - Monaco est la première de France (hors région Ile-de-France) en termes de fréquentation et ne peut plus supporter une nouvelle hausse de trafic aux heures de pointe alors que le taux d'occupation des TER est de 96 %.



Le service ferroviaire, maillon incontournable de la mobilité *intercités* perd progressivement en qualité et en fiabilité sous l'effet de la saturation.

## **Des travaux sur les rails**

Conscients de la nécessité de rénover le réseau ferroviaire, les acteurs locaux ont pris des engagements forts depuis une dizaine d'années, tant en termes d'offre de transport que d'améliorations du réseau. Avec les investissements en cours inscrits au Contrat de Projets État Région 2007-2013 (1 Md €), près de 100 km de lignes vont être améliorés, dont 70 km sur le littoral. Les usagers verront leurs échanges simplifiés entre les divers modes de transports en commun, par la mise en service des nouveaux grands pôles d'échanges multimodaux de Toulon (2013), de Cannes (2014) et de Nice (2015). La future halte Marseille-Euroméditerranée dans le quartier d'Arenc devrait faciliter l'accès au nouveau quartier d'affaires et de loisirs de Marseille.

## **De nombreux chantiers de notre région verront leur aboutissement entre 2013 et 2017**

Parmi les grands chantiers démarrés en Provence-Alpes-Côte d'Azur, on note la création de troisièmes voies de circulation sur l'axe Marseille / Vintimille, entre Antibes et Cagnes-sur-Mer (2013) et entre Marseille et Aubagne (2014); la création d'une liaison TER Carpentras / Avignon-TGV via Avignon-Centre (2014); l'amélioration de la capacité entre Cannes et Grasse (2014) et entre Toulon et Hyères (2015); le renouvellement de la voie entre Marseille et Briançon; la poursuite de la réfection du tunnel de Monaco (2015).



### Des répercussions importantes pour Les transporteurs ferroviaires, leurs clients et usagers.

Certaines opérations lourdes, comme le remplacement de voies ou d'aiguillages, la démolition ou la construction d'ouvrage d'art, nécessitent plusieurs dizaines d'heures de travail en continu pour être réalisées. Le chantier est alors programmé dans une période de moindre affluence : de nuit, le week-end, ou pendant un pont, par exemple.

Ainsi, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour réaliser les troisièmes voies la circulation a été interrompue entre Nice et Cannes du 1<sup>er</sup> au 4 novembre, et entre Aubagne et Marseille du 13 au 17 décembre 2012.

De grandes interruptions sont à nouveau prévues en 2013 sur la ligne littorale, entre Nice et Cannes, les 19 et 20 janvier et du 13 au 17 juin ; entre Marseille et Aubagne du 23 au 24 mars, du 8 au 9 mai et du 13 au 16 juin ; entre Les Arcs et Toulon du 9 au 10 mars. Pour permettre l'implantation de la 3<sup>e</sup> voie, la gare de la Pomme ne sera pas desservie par les TER durant l'année 2014.

Pour des rénovations de très grandes ampleurs, la ligne de Sorgues – Carpentras sera fermée de mars 2013 à décembre 2014, et celle de la Pauline-Hyères de septembre 2014 à mai 2015. Afin d'offrir aux usagers une continuité de service, lors de ces interruptions le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF mettent en place des services par cars et travaillent avec les autres autorités organisatrices de transport pour renforcer les services de cars et bus existants.

Ces travaux ont aussi des répercussions sur la circulation des trains de fret (cf. article fret SNCF), des Entreprises Ferroviaires qui doivent adapter leur mode de production.

*Le service ferroviaire, maillon incontournable de la mobilité intercités perd progressivement en qualité et en fiabilité sous l'effet de la saturation.*

### Une région Provence-Alpes-Côte d'Azur CONGESTIONNÉE

Avec près de 5 millions d'habitants, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 3<sup>e</sup> région la plus peuplée de France et compte 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises (Nice / Toulon / Marseille/Aix). 75 % de sa population réside à moins de 20 km du littoral. La région accuse un retard considérable en infrastructures de transport. Ceci est démontré tant pour la route que pour les transports urbains collectifs et le fer.

Les agglomérations de la région sont asphyxiées par la congestion automobile. Alors que le trafic routier se stabilise, voire baisse dans la majorité des régions d'Europe, il continue de croître de 1 % par an dans la nôtre, résultat d'une démographie dynamique, d'une urbanisation insuffisamment maîtrisée mais également d'un retard dans le développement des offres de transport alternatives à l'automobile.



## Modernisation du réseau ferroviaire

# Quels impacts pour les clients chargeurs de SNCF ?

par **Dominique ROVETTA** : SNCF PACA - DAT  
Chef de pôle Synergie/Projets

*Les grands travaux entrepris sur le réseau ferré sont indispensables pour assurer la rénovation d'un réseau vieillissant, et pour garantir à terme aux clients chargeurs la fiabilité de leurs trafics. Le point sur les impacts de cette modernisation auprès des clients chargeurs et les efforts fournis par Fret SNCF pour les minimiser.*

Pour faire valoir l'intérêt des clients industriels et chargeurs, Fret SNCF organise des concertations régulières avec Réseau Ferré de France. Ces échanges ont permis tout récemment d'aller vers une meilleure prise en compte des enjeux du trafic de marchandises.

### Les sillons, un levier de compétitivité

La performance des sillons est un levier de compétitivité non négligeable pour les chargeurs. Les interruptions temporaires de service, fermetures de lignes, ralentissements et déviations se multiplient et nuisent à la performance et à la robustesse de l'offre ferroviaire sur laquelle Fret SNCF s'est engagée contractuellement auprès de ses clients. Les chargeurs voient ainsi les délais non respectés – nécessitant parfois un transfert sur la route. Cela impacte directement leur productivité et donc l'équilibre financier de leur *supply chain*. Ces conséquences majeures concernent ainsi autant les clients de Fret SNCF, que les clients des chargeurs (rupture de la chaîne de production, d'approvisionnement, de distribution...)

En Provence-Alpes-Côte d'Azur ce sont les professionnels de la Chimie qui sont majoritairement impactés.

Le paramètre sillon ne doit donc pas limiter l'accès au rail aux chargeurs qui le souhaitent, sous peine de manquer de nouvelles occasions de report modal.

### Fret SNCF se mobilise

Dans ce contexte, Fret SNCF propose lorsque cela est possible des alternatives pertinentes sur la base d'un dialogue constructif avec Réseau Ferré de France. Cela permet dans certains cas de modifier des plages travaux. Ainsi, la desserte Meyrargues/Manosque dont la fermeture était prévue pour 10 semaines cet automne a pu être rouverte pour permettre la circulation d'un aller/retour.

Au-delà de ces compromis, Fret SNCF a conçu deux outils qu'il utilise pour contrer l'instabilité des sillons demandés par les chargeurs et limiter leur baisse de qualité (voir encadré). ●



### Des outils pour contrer l'instabilité des sillons

Réseau Ferré de France est tenu d'informer les entreprises ferroviaires des conditions de levée de la précarité des sillons 2 mois avant la date de circulation, selon la demande de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires, mais n'attribue pas d'office des sillons de remplacement. Pour se prémunir le plus en amont, Fret SNCF a développé des outils novateurs.

L'application **Oasis** permet de visualiser l'impact des plages travaux sur les sillons afin de bien identifier les raisons des suppressions de sillons et d'anticiper la recherche de solutions de remplacement. En complément, pour mieux cibler les requêtes de remplacement de sillons supprimés, **Canaries** permet de simuler des tracés des sillons dans la capacité résiduelle. Ces outils permettent de limiter le risque de rejet des demandes par Réseau Ferré de France pour cause de « tracé irréalisable » ce qui était trop souvent le cas quand les demandes étaient faites « à l'aveugle ». Par ailleurs chacune des Directions Fret SNCF, spécialisées par marché, ont mis en place des plateaux marchés, chargés également au regard des annonces de programmes travaux d'adapter – de concert avec leurs clients – les commandes de trains.





Consolider les compétences de base

# L'OPCA-TRANSPORTS s'engage en créant T-SESAME

par **CyLIA SARAI**  
Déléguée régionale PACA de L'OPCA-TRANSPORTS

*L'OPCA-TRANSPORTS apporte son appui à plus de 32 000 entreprises et 700 000 salariés en matière de financement et de conseil pour le développement de la formation des salariés, de l'accès à l'emploi et de la compétitivité des entreprises.*

Dans ce cadre, l'OPCA-TRANSPORTS propose à ses adhérents le dispositif T-SESAME pour sécuriser les parcours professionnels des salariés et soutenir les compétences en entreprise.

## Des savoirs fondamentaux confortés pour des compétences développées

L'illettrisme se mesure au regard de la situation des personnes scolarisées en France mais ne maîtrisant pas la lecture, l'écriture, le calcul, les compétences de base pour être autonomes dans des situations simples de la vie quotidienne, notamment sur le poste de travail.

En France, plus de 3 millions de personnes sont en situation d'illettrisme. Parmi elles, plus de la moitié occupe un emploi, soit 1,8 million de personnes<sup>1</sup>.

Pour une entreprise comme pour un salarié, ne pas maîtriser les savoirs de base (lire, écrire, s'exprimer, compter) peut augurer



de difficultés professionnelles et sociales. Conforter les savoirs de base, terreau des compétences professionnelles, est gage d'employabilité des salariés et de compétitivité de l'entreprise.

## L'OPCA-TRANSPORTS en pointe d'une lutte profitant à chacun

L'OPCA-TRANSPORTS est fortement engagé dans ce combat pour la sécurisation des parcours professionnels et le développement des entreprises. Lors de la « 1<sup>re</sup> journée de lutte contre l'illettrisme dans l'emploi », le 29 mars 2011, il signe la **Charte des bonnes pratiques pour le développement**

## des actions de lutte contre l'illettrisme dans un objectif de sécurisation des parcours professionnels.

Cet outil a été mis en place par l'ANLCI (Agence Nationale de Lutte contre l'Illettrisme), sous l'égide de la Ministre chargée de l'apprentissage et de la formation professionnelle. Il est né de la volonté des OPCA de s'engager dans cette lutte autour de repères et principes d'action communs, tels qu'inscrire comme prioritaires les actions de lutte contre l'illettrisme répondant à un objectif de sécurisation des parcours professionnels ou encore identifier les réponses de formation adaptées aux besoins des entreprises et des personnes.





## L'appropriation des savoirs fondamentaux grâce à T-SÉSAME

### T SÉSAME

Utilitaire tant au niveau professionnel que personnel, **T-SÉSAME** permet aux salariés de se remettre à niveau en expression écrite ou orale et/ou en calcul tout en s'adaptant parfaitement aux contraintes des petites, des moyennes et des grandes entreprises. Afin de faire évoluer les organisations, développer la polyvalence des collaborateurs, renforcer leur sentiment d'appartenance ou doter l'entreprise d'une image plus professionnelle, **T-SÉSAME est la réponse adaptée à la nécessité des entreprises, mais aussi des salariés, de maîtriser les savoirs fondamentaux.** D'une grande souplesse, cet accompagnement mobilise les salariés 1 à 3 sessions par semaine, de 2 heures maximum chacune, d'une durée définie selon le bilan individuel préalablement établi entre le salarié et le formateur. La formation est réalisée sur le lieu de travail, avec un seul salarié ou en petit groupe, au jour le mieux adapté à l'entreprise. Mobilisable 24 h / 24 h, elle peut ainsi bénéficier aux salariés de nuit.

Afin de favoriser l'appropriation par tous des savoirs fondamentaux, l'OPCA-TRANSPORTS met à disposition de ses adhérents :

- un dispositif de mise en œuvre de ces actions co-financées également avec le Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels (FPSPP) ;
- une liste d'organismes de formations spécialisés et labellisés par l'OPCA-TRANSPORTS avec des formateurs connaissant les problématiques des savoirs fondamentaux et des contraintes des secteurs du Transport.

En pointe dans la prévention de l'illettrisme, l'OPCA-TRANSPORTS soutient les actions des entreprises favorisant la maîtrise des savoirs de base par les salariés, gage de la sécurisation des parcours professionnels et de la compétitivité économique des entreprises.

*Pour en savoir plus sur les actions de l'OPCA TRANSPORTS en matière de lutte contre l'illettrisme et, plus largement, de formation des salariés et d'appui aux entreprises : [www.opca-transport.com](http://www.opca-transport.com)*

### À propos de l'OPCA-TRANSPORTS



L'OPCA-TRANSPORTS – Organisme Paritaire Collecteur Agréé – est un organisme paritaire, collecteur des fonds de la formation professionnelle. L'association est gérée par les organisations professionnelles et syndicales représentatives des employeurs et des salariés des branches du transport. L'OPCA-TRANSPORTS est né de l'accord paritaire du 28 décembre 1994 qui délimite son champ de compétences, et a été agréé par les pouvoirs publics le 22 mars 1995. L'adhésion des secteurs professionnels a été réaffirmée par

l'Accord portant adhésion à l'OPCA-TRANSPORTS signé par le 26 mai 2011.

L'OPCA-TRANSPORTS a pour missions de collecter les fonds au titre de la formation continue, de financer et développer l'accès à la formation des salariés des entreprises adhérentes mais aussi d'informer, sensibiliser et accompagner les entreprises, en particulier les TPE-PME, dans l'analyse et la définition de leurs besoins en matière de formation professionnelle.

Les sections professionnelles paritaires techniques :

- Transports routiers de marchandises et activités auxiliaires
- Transports maritimes
- Transports routiers de voyageurs
- Transports publics et ferroviaires
- Transport fluvial de marchandises et de passagers
- Ports et manutention
- Agences de voyages et de tourisme
- Transports sanitaires ●

1. [www.anlci.gouv.fr](http://www.anlci.gouv.fr)

### Quelques chiffres clés de la délégation Provence-Alpes-Côte d'Azur

- ▶ 2942 ENTREPRISES adhérentes ;
- ▶ 56 620 SALARIÉS dont 11 692 SALARIÉS formés en 2011 ;
- ▶ 12 576 K€ de collecte nette.

source : état statistique et financier 2011



# Journée "La desserte des Alpes du Sud"

par **Michel MARTIN**, Adjoint au Chef de L'Unité Animation des politiques de Transports et de Déplacements/Service Transports et Infrastructures/DREAL PACA

*Le 28 septembre 2012, l'ORT organisait une journée consacrée à la desserte des Alpes du sud.*

Le président de l'ORT, **Jean-Louis Amato**, accueille les 78 participants, élus, socioprofessionnels, représentants des collectivités locales et du milieu associatif.

Il cède ensuite la place à **Julien Langlet**, chef du service infrastructures et transports de la DREAL, pour une présentation basée sur la stratégie régionale de l'État en matière de transport. L'un des principaux axes de cette stratégie, validée en janvier 2011, consiste à travailler à la définition des infrastructures et services de transport appropriés pour le territoire des Alpes du Sud, ce qui devrait notamment se traduire par une amélioration des raccordements autoroutiers et ferroviaires vers le sud, et le développement d'infrastructures adaptées vers le nord. Ces orientations stratégiques doivent également contribuer à améliorer la qualité et la sécurité des transports de voyageurs et de marchandises et doivent intégrer les enjeux du développement durable.

Ces orientations se matérialisent à travers différents projets et études dans le cadre du CPER pour le ferroviaire, et du PDMI<sup>1</sup> pour les routes. Vient ensuite un bref état des lieux sur le TET<sup>2</sup> Paris-Briançon, pour lequel l'État est autorité organisatrice de transport depuis 2011, et les mesures prises pour remédier à certains dysfonctionnements. Enfin sont évoquées quelques réflexions en cours sur la complémentarité entre les différentes offres de transports collectifs, l'accès au réseau à grande vitesse et à l'aéroport et la coordination entre les différentes autorités organisatrices.

**Olivier Monségu** (DATAR) présente ensuite la démarche du Schéma Interrégional de Massif des Alpes. Ce document de planification territoriale, initié par le comité de massif<sup>3</sup>, est actuellement en cours de révision, le document actuel datant de 2006. Le schéma se décline en quatre grands chapitres : garantir la diversité et l'équilibre des ressources naturelles et patrimoniales, consolider et diversifier les activités en les adaptant au changement, organiser et structurer le territoire, inscrire les Alpes françaises dans leur environnement régional et transfrontalier. Dans le domaine des transports, le schéma rappelle l'importance du projet Lyon-Turin pour le trafic de transit et pose quelques principes de base : éviter les reports de trafic, construire une offre alternative à la route, ne pas pénaliser l'économie locale. En matière ferroviaire, les grands travaux engagés et à poursuivre sont la liaison par le sillon alpin et la régénération de la ligne des Alpes et des lignes connectées à l'étoile de Veynes. La desserte fine pour les habitants doit apporter des réponses adaptées au contexte, en partie par l'organisation classique de lignes de transports collectifs, en partie par des formules à inventer jouant sur les solidarités locales, la mixité des usages et le décloisonnement des services. Compte tenu de la forte vocation touristique des territoires alpins, les besoins des visiteurs, et les moyens de réduire la primauté de la voiture dans leurs déplacements, sont également des enjeux importants. Tant pour les habitants que pour les visiteurs, les actions à mener en priorité doivent viser à favoriser l'intermodalité, notamment en améliorant les systèmes d'information, et à mettre en cohérence les outils de planification.

C'est ensuite une approche territoriale du Val de Durance qui est présentée par **Laurent Louati** (DREAL PACA). Initiée autour de la problématique

d'ITER, la démarche s'est poursuivie sur un territoire de 280 000 habitants s'étendant sur 5 départements et structuré autour des 4 pôles urbains de Gap, Digne, Manosque et Pertuis. La démarche de la DREAL vise à proposer les bases d'un référentiel commun en matière d'aménagement pour les Services de l'État, reposant sur quelques principes essentiels tels que développer des dispositifs de gouvernance à la bonne échelle (notamment inter SCoT), répondre aux besoins en logement par des formes urbaines durables, renforcer les principaux pôles urbains et économiques. L'accessibilité doit être améliorée sans encourager l'étalement urbain en garantissant la fonction de transit de l'A51 ; l'offre ferroviaire doit être développée et de nouveaux pôles d'échange créés à Manosque et Pertuis.

**Philippe Bellec** – Inspecteur de l'Administration du Développement Durable – présente ensuite le rapport du CGEDD<sup>4</sup> sur la desserte ferroviaire des villes alpines. Ce document, demandé par le ministre des transports en août 2011, vise à identifier les aménagements susceptibles d'être apportés à la desserte de Digne, Gap et Briançon à partir de Paris, Lyon, Marseille, Nice, Grenoble et Valence TGV, suite à la dénonciation récurrente d'une dégradation de la desserte ferroviaire des Alpes du sud (retards et suppressions de trains, inadéquation des horaires, inconfort des trains de nuit). Le rapport constate d'abord que la situation des deux départements sud alpins est très différente. Dans les Alpes-de-Haute-Provence, la desserte du Val de Durance par les TER et LER est jugée satisfaisante alors que Digne subit un certain isolement routier et ferroviaire. Dans les Hautes Alpes, on relève des logiques de desserte différentes entre Gap et Briançon, des problèmes d'accès au réseau TGV et des questionnements autour de l'étoile ferroviaire de Veynes<sup>5</sup>.



Sur l'ensemble des lignes, les temps de trajet sont élevés du fait de l'état des infrastructures et des rigidités d'exploitation : Marseille-Gap demande 3 h 20 en train contre 1 h 45 en voiture, Briançon-Grenoble se fait en 3 h 48 en train contre 2 h en voiture. Suite à ce constat, la mission préconise un certain nombre de mesures : concevoir une desserte concertée pour les Alpes du Sud, rétablir la qualité des réservations (en particulier pour les trains de nuit), réduire la durée des correspondances en gare de Grenoble et de Valence, remettre à niveau les infrastructures de l'étoile de Veynes, améliorer la régularité des trains et moderniser l'exploitation, améliorer les conditions de vitesse et pérenniser le train de nuit Paris-Briançon.

C'est ensuite autour de **Jean-Yves Petit** – Vice Président du Conseil Régional, délégué aux transports et à l'écomobilité – de présenter les projets sur la ligne des Alpes et les dessertes routières associées. La ligne des Alpes assure à la fois les liaisons des départements alpins vers Marseille, Lyon, Paris, la desserte périurbaine d'Aix, Marseille et, dans une moindre mesure, de Gap, et les échanges internes aux deux départements.

La remise à niveau de l'infrastructure, destinée à assurer sa pérennité et rétablir les temps de parcours, aura mobilisé plus de 100 M€ à l'issue de l'actuel CPER, à raison de 20 à 50 km par an. Les objectifs initiaux d'augmentation de capacité entre Aix et Manosque ont dû être revus à la baisse mais permettront néanmoins une amélioration des dessertes Aix-Manosque aux heures de pointe et la réouverture des gares de Venelles et La Calade.

Pour ce qui est de l'étoile de Veynes, les lignes Livron-Veynes et Grenoble-Veynes n'ont pas

ou peu été renouvelées et nécessiteront probablement des travaux importants, à coordonner avec la Région Rhône-Alpes. L'exposé s'est conclu sur les perspectives d'une réflexion globale sur l'offre de transport dans les Alpes et l'évocation de projets en cours d'étude comme la réouverture éventuelle des lignes Digne-Saint-Auban et Cavaillon-Pertuis et la percée ferroviaire du Montgenèvre.

La ligne Nice-Digne fait l'objet de la présentation de **Christophe Vidonne** (Chemins de Fer de Provence). Cette ligne à voie métrique de 151 km de long a été mise en service entre 1891 et 1911. Elle appartient à l'État et a été concédée à la Région en 2007. Elle est exploitée, dans le cadre d'une délégation de service public, par la Compagnie Ferroviaire du Sud de la France, filiale de Veolia Transdev. La ligne Nice-Digne assure à la fois la desserte de l'arrière-pays (4 allers-retours Nice Digne) et des transports périurbains dans l'agglomération niçoise (24 navettes quotidiennes).

Dans le cadre du CPER 2007-2013, 60 M€ sont investis dans la rénovation des voies (50 % des rails dataient de la création de la ligne) et des nombreux ouvrages (80 d'entre eux nécessitaient des réparations d'urgence). Sur la partie urbaine il s'agit de rendre la ligne apte à supporter un trafic plus dense avec un service plus fiable, rapide et confortable, l'objectif à moyen terme étant une desserte cadencée au quart d'heure. Dans la partie haute, outre la pérennisation de l'infrastructure, les travaux permettront d'améliorer la fiabilité, le confort et les temps de parcours.

Il est ensuite question, avec **Jean-Luc Berthinier**, de la politique des transports menée par le Conseil Général des Hautes-Alpes, autorité organisatrice pour les transports scolaires et les lignes régulières interurbaines du département. Le territoire des Hautes-Alpes a des spécificités qui influent fortement sur l'organisation des services de transport : faible densité de population, géographie et climatologie difficiles, forte saisonnalité liée







*Le but est d'évaluer le coût des transports touristiques alternatifs à la voiture, en particulier pour le « dernier km », afin d'apporter des éléments sur l'impact de la mise en service d'un système de TC pour ces déplacements terminaux.*

à l'activité touristique, absence d'infrastructures de type autoroute ou TGV. Il en résulte de faibles cadencements, de longues distances à parcourir et de nombreuses lignes en cul-de-sac. Les services départementaux comptent 181 services scolaires (ouverts au public) et 45 services réguliers (également empruntés par les scolaires). Le coût moyen par élève est supérieur à 1000/an et le taux de recouvrement des lignes régulières voisin de 10%. À partir de 2009, le département met en œuvre des actions pour améliorer les services : optimisation des correspondances avec les TER et LER, création d'un service de réservation à la demande pendant les heures creuses, tarification unique sur tout le département et la mise en place d'une centrale de mobilité, "05 voyageurs". Ce service commercialise et informe les usagers, gère les réservations des services à la demande, propose des évolutions en fonction de la demande réelle, renseigne sur tous les modes de transport (transports régionaux, SNCF). Une enquête de mobilité est en cours (septembre 2012, juin 2013), qui permettra de mieux adapter l'offre aux besoins. Par ailleurs, un schéma directeur d'accessibilité, approuvé en 2012, va être mis en œuvre.

La suite de la journée concerne un projet européen, ALPINFONET, présenté par **Janick Louise-Adèle** (DGITM-Mission des Alpes). Après les études sur l'accessibilité des sites touristiques réalisées entre 2009 et 2011 et qui avaient mis en lumière le cloisonnement entre information touristique et information sur la mobilité, le groupe transport de la Convention Alpine<sup>6</sup> poursuit ses travaux sur les moyens de développer les transports publics et réduire les impacts environnementaux dans l'espace alpin. Les objectifs de l'opération sont de diffuser des informations sur la mobilité durable pour les touristes et les habitants des pays concernés, assurer l'interopérabilité des systèmes d'information existants. Dans ce cadre, la France est plus particulièrement en charge de l'approche stratégique (identification des utilisateurs, recueil des besoins, définition et classification des données à échanger, identification des supports pour la diffusion, etc.).

La dernière présentation de la journée, par **Valérie Buttignol** et **Méjid Haddjeri** (CETE Méditerranée), est consacrée à un outil d'évaluation du coût global d'un déplacement touristique terminal en zone de montagne, mis au point à l'initiative du groupe transport de la Convention Alpine. La mobilité touristique dans l'espace alpin représente 95 millions de séjours, 400 millions de nuitées et 60 millions de voyages journaliers. Le but est d'évaluer le coût des transports touristiques alternatifs à la voiture, en particulier pour le « dernier km », afin d'apporter des éléments sur l'impact de la mise en service d'un système de TC pour ces déplacements terminaux. Différents tests de la méthode de calcul ont été effectués, notamment sur le funiculaire entre Bourg-Saint-Maurice et les Arcs, sur les navettes de la vallée de la Clarée et sur la télécabine de Saint-Lary. Ont ainsi été calculés des indicateurs de rentabilité (taux de rentabilité interne), des coûts comparés VP/autre mode pour les usagers et pour la collectivité et des indicateurs comparés d'émissions de polluants. Les apports potentiels de cet outil sont multiples, notamment pour l'information des usagers (pertinence des TC par rapport à la voiture), évaluation des projets de TC en montagne, etc. ●

Toutes ces présentations sont disponibles sur le site internet de l'DRT : [www.ort-paca.fr/-Transport-de-passagers-](http://www.ort-paca.fr/-Transport-de-passagers-)

1. Programme de Modernisation des Itinéraires
2. Train d'équilibre du territoire
3. Le territoire concerné est l'ensemble du massif alpin. Côté État, le préfet de région PACA est préfet coordonnateur de cette démarche.
4. Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
5. Veynes assure la jonction entre 3 lignes ferroviaires : la ligne des Alpes Marseille-Briançon, une ligne vers Grenoble et une autre vers Valence.
6. Le projet ALPINFONET réunit 13 partenaires de 5 pays (Allemagne, Autriche, France, Italie, Slovaquie).





# Les transports publics face à l'enjeu majeur des déplacements dans la métropole marseillaise

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

## 1970

Au moment où se créent en France les premières communautés urbaines, Marseille reste enfermée dans ses collines. Pendant ce temps-là, les villes voisines ont développé l'habitat et les activités économiques, avec les ressources correspondantes. La dotation financière de l'État, liée à sa moindre intégration territoriale, est évaluée en 2010 à une **perte cumulée de 3,5 milliards d'euros**, que ne compensent pas les quelques centaines de millions d'euros octroyés au développement du port de Fos et, plus tard, à Euroméditerranée.

## 2010

Le bassin de vie s'étend de Fos-Martiques à Aubagne-La Ciotat, en passant par Marseille et Aix-Pertuis. Les déplacements mécanisés sont plus longs et nombreux. En kilomètres parcourus, ils s'effectuent à près de **90 % en voitures** individuelles (et camions) dans un cadre de congestion routière de plus en plus important, et ce malgré :

- le développement des réseaux de transport public urbain à Aix, Aubagne, Martigues et bien sûr Marseille (métro, tramway) ;
- la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle départementale (cf. le serveur [www.lepilote.com](http://www.lepilote.com)) et de lignes express de cars entre les centres urbains et aussi l'aéroport ;
- la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, la rénovation des voies ferrées et des trains, et la forte augmentation de la fréquence des trains.

**La réalité métropolitaine de ces déplacements** fait émerger la nécessité d'un véritable réseau métropolitain de transports publics, dont l'armature est constituée des trains régionaux de proximité (notion de RER) et des cars express départementaux : notion globale de « métro corridors » portée par la coordination des conseils de développement et soutenue par la Région.

## 2013

**Deux échelles d'urgence** se confirment, tandis qu'émerge la notion de projet métropolitain :

- la programmation de **nouvelles infrastructures** de transport collectif pour faire face aux besoins de déplacements aux horizons 2020 ou 2025 :

- les projets de tramway (+ métro) et de bus à haut niveau de service (BHNS) à Marseille, Aix, Aubagne ;
- le projet d'une nouvelle ligne ferroviaire en région, dont la traversée du nœud névralgique de Marseille constitue la première priorité.

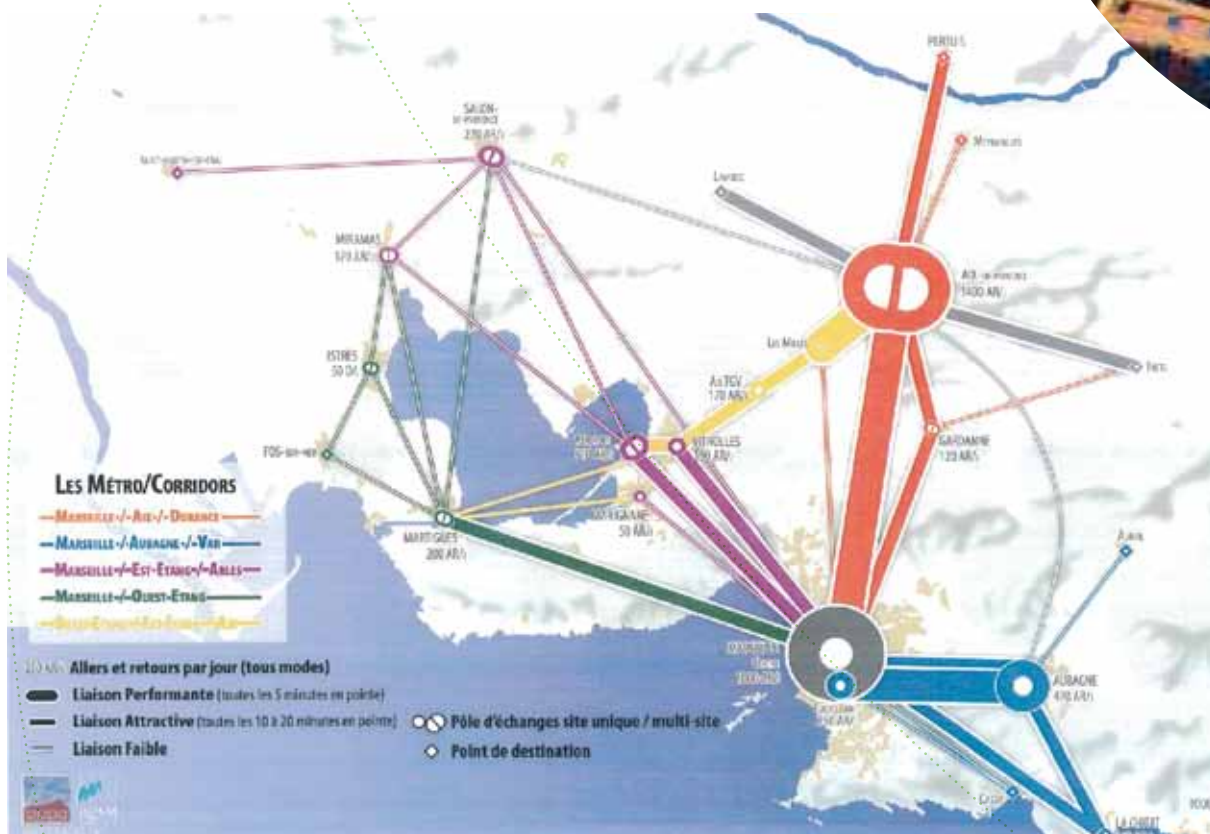
- l'optimisation, **dès 2014-2015**, de l'exploitation des infrastructures existantes :

- interconnexion des lignes et des réseaux
- réalisation de pôles d'échanges, lieux de rencontre des différents modes de transport public ou privé (vélos, cars d'entreprise) et également plates-formes de covoiturage.

Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, la Région entend participer à la construction d'un **véritable réseau express métropolitain**, et à renforcer l'articulation des différents modes de transport :



## Métro corridors



Projet métropolitain - gpe expert transports - doc de travail 1b/11/2012

- émergence de liaisons directes entre La Ciotat, Marseille et Vitrolles / Aéroport
- renforcement des pôles de **Marseille-Blancarde, Saint-Antoine, L'Estaque**
- création du pôle de La Barasse / La Valentine, de Plan-de-Campagne, Luynes, Venelles, Plan d'Aillane...
- phase 2 des travaux sur Marseille / Aix, et réactivation de la ligne **Aix – Rognac** (- Aéroport)
- connexion intermodale des quais d'embarquement du port de Marseille (Corse, Maghreb, Croisière) avec les transports publics métropolitains, régionaux et nationaux
- **tarification** la plus intégrée et attractive possible
- information / communication sur le réseau...
- ces actions, déjà programmées pour la plupart, conjuguées à celles entreprises par les autres

- autorités organisatrices, n'ont de sens que dans le cadre d'une **cohérence de l'action publique**:
- maîtrise plus forte du foncier, donc de l'étalement urbain
  - **maîtrise de la circulation et du stationnement**, tant dans les centres urbains et villageois, que sur les grandes infrastructures routières (voies réservées aux bus sur les « métro-corridors...)
  - **ressources financières dédiées** au développement et à l'exploitation des différents réseaux de transport.
  - Les enjeux sanitaires et sociaux, les enjeux financiers ne permettent plus de mettre en œuvre des politiques publiques qui se neutralisent les unes les autres. À ce titre, le **projet métropolitain** doit avant tout permettre une expression plus directe des préférences des citoyens. L'exercice d'une démocratie de proximité plus vivante doit

trouver sa concrétisation en une élection de leurs responsables politiques au **suffrage universel direct, sur scrutin de liste, dans une circonscription unique**: celle de la métropole marseillaise, celle du bassin de vie vécu au quotidien par tout un chacun. ●



# Les transports et l'entreposage, un secteur d'activités créateur d'emplois

par Jean-Marc Ambielle, Statisticien INSEE, DRT/DREAL/PACA |

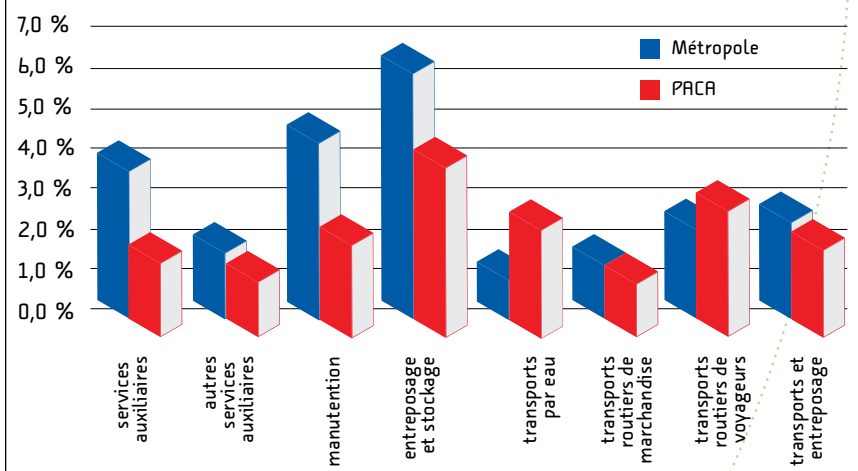
*Entre 1994 et 2011, la main-d'œuvre salariée croît davantage, en moyenne, dans le secteur des transports et de l'entreposage que dans l'ensemble de l'économie régionale. Les rythmes de recrutement les plus élevés émanent des activités de stockage et du transport aérien et, dans une moindre mesure, maritime et de transports routiers de voyageurs. Les entreprises de transport s'implantent prioritairement dans les aires urbaines les plus peuplées et bien desservies par des infrastructures. Hors quelques branches, l'emploi reste très majoritairement masculin.*

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, en début d'année 2011, les transports et l'entreposage emploient près de 72000 salariés, hors ceux des transports ferroviaires et activités de poste et de courrier<sup>1</sup>, couverts très partiellement par la source Assedic (cf. encadré). Ces actifs représentent 5,9 % des salariés de la région, une proportion supérieure à celle des transporteurs de France métropolitaine (5,2 %). En terme d'effectifs, les transports régionaux se classent au troisième rang des régions. Précédés par l'Île-de-France (210000 salariés) et Rhône-Alpes (98000), ils devancent, entre autres, le Nord-Pas-de-Calais (51000) et les Pays de la Loire (48000). Leur croissance annuelle moyenne, entre 1994 et 2011, est plus faible en PACA (+2,3 %) qu'en métropole (+2,6 %) (cf. graphique 1), mais supérieure à celle de l'économie régionale (+1,9 %). Cependant, depuis la crise de 2008, le secteur perd, globalement, des emplois (-1,4 %/an).

## Une implantation sélective

Dans la région, 93 % des salariés du transport sont implantés dans les pôles urbains<sup>2</sup> et 7 % dans des espaces ruraux ou à dominante rurale. Cependant, la répartition urbaine est très disparate, puisque 80 % de ceux-ci se concentrent dans cinq des vingt-cinq aires urbaines de la région. L'aire de Marseille-Aix-en-Provence en regroupe près de la moitié (46 %), une proportion très supérieure à celles, successives, de Nice (17 %), Avignon (8 %), Toulon

**Graphique 1 : Les évolutions annuelles moyennes d'effectifs salariés en France métropolitaine et en PACA (1994-2010)** source : Pôle emploi/Unistatistis



(5 %) et Cavaillon (3,6 %) (cf. carte page 20) : l'empreinte géographique des transports semble fonction de la proximité des grands axes de communication, de la diversité des choix d'accès aux différents modes de transports et du peuplement. Cependant, dans ces périmètres, la part des transports dans l'emploi total n'est pas la plus élevée. D'autres aires urbaines, comme celles de Cavaillon, Miramas, Brignoles et Briançon, qui vouent aux transports, plus de 10 % des salariés de leur zone, leur réservent un poids relatif plus important (cf. Tableau 1).

## Les transports terrestres, premier employeur du secteur

En PACA comme en France, le transport terrestre (40600 salariés) est le principal recruteur des transports et de l'entreposage (cf. tableau 2). Cependant, par rapport à l'ensemble du secteur, l'importance relative de cette main-d'œuvre est plus faible en PACA (56,5 % des emplois) qu'en métropole (60 %), en raison du moindre poids des transports routiers de marchandises (-8 points en PACA). La comparaison est aussi défavorable à l'activité aérienne régionale, victime



## ANALYSES ET PERSPECTIVES

de la concurrence impérieuse de l'Île-de-France. Un retard est observé également dans la manutention, l'entreposage et l'organisation du transport de fret. Toutefois, ces écarts sont également le corollaire d'une meilleure implantation locale de la fonction maritime (+6,5 points), des services auxiliaires et des transports routiers de voyageurs (+4,5 points).

### Des emplois discriminants

Les emplois salariés des transports et entreposage sont, globalement, peu féminisés. Malgré

un recrutement légèrement croissant au fil des ans, les femmes n'y occupent, en PACA, qu'un emploi salarié sur cinq, en 2010<sup>4</sup>, une proportion en hausse de 2,6 points depuis 1994. La féminisation du secteur, identique dans l'Hexagone (22%), reste très éloignée des 46% de celle de l'économie locale<sup>5</sup>.

En PACA, le maritime, la manutention et le transport routier de voyageurs (TRV) emploient de la main-d'œuvre féminine dans des proportions voisines de celle de la moyenne des transports régionaux. Cependant, par rapport aux mêmes

**Tableau 1: Salariés<sup>3</sup> des transports et de l'entreposage en PACA: répartition par principales aires urbaines au 1<sup>er</sup> janvier 2011 (en millier et %)**

source: Pôle emploi/Unistatis

Aire urbaine	Nb. salariés des transports et entreposage	Salariés transport / Salariés aire
Marseille-Aix-en-Provence	32,7	6,9 %
Nice	12	4,3 %
Avignon	5,6	6,9 %
Toulon	3,7	3,3 %
Cavaillon	2,5	16,5 %
Salon-de-Provence	1,4	9,4 %
Fos-sur-Mer	8,7	8,5 %
Brignoles	0,8	11,2 %
Miramas	0,6	13,6 %
Briançon	0,6	11,0 %
Orange	0,5	6,1 %
Fréjus	0,5	2,3 %

**Tableau 1: Effectifs salariés\* dans Les transports et l'entreposage\* au 1<sup>er</sup> janvier 2011** source: Pôle emploi/Unistatis

Division/ Groupe	PACA		France Métropolitaine		Indice régional **
	Nb. salariés (1000)	Part dans le secteur	Nb. salariés (1000)	Part dans le secteur	
<b>Transports terrestres et par conduites</b>	<b>40,6</b>	<b>57 %</b>	<b>509,8</b>	<b>60 %</b>	<b>94,1</b>
Transports routiers de marchandises	23,6	33 %	345,9	41 %	80,6
Transports routiers de voyageurs	17	24 %	163,9	19 %	122,7
<b>Entreposage et services auxiliaires des transports</b>	<b>22,5</b>	<b>31 %</b>	<b>253</b>	<b>30 %</b>	<b>105,1</b>
Services auxiliaires des transports	8,1	11 %	57,7	7 %	166,7
Organisation du transport de fret	7,6	11 %	104,4	12 %	85,6
Manutention et entreposage	6,8	9 %	90,8	11 %	88,3
<b>Transports par eau</b>	<b>6</b>	<b>8 %</b>	<b>16,4</b>	<b>2 %</b>	<b>432,3</b>
<b>Transports aériens</b>	<b>2,8</b>	<b>4 %</b>	<b>70</b>	<b>8 %</b>	<b>46,5</b>
<b>Total</b>	<b>71,9</b>	<b>100 %</b>	<b>849,1</b>	<b>100 %</b>	

(\*): Hors transport ferroviaire et activités de poste

(\*\*): Rapport des parts de branches: région / métropole

activités métropolitaines, le recrutement y apparaît plus sexiste (écart de 6,6 points pour la manutention et le TRV et de 2,6 points pour le maritime). Toutefois, des similitudes rapprochent certaines branches des transports de France et de PACA. Ainsi, les taux de recrutement féminin y sont identiques dans l'aérien (41 %) où ils sont plus élevés que partout ailleurs dans le secteur; ils sont comparables et relativement importants (32%), dans les services auxiliaires et l'organisation du fret; ils sont similaires mais faibles dans le transport routier de fret où 11% de femmes seulement occupent des métiers caractérisés, généralement, par leur pénibilité physique et les contraintes horaires.

### Les transports routiers de voyageurs, générateurs d'emplois

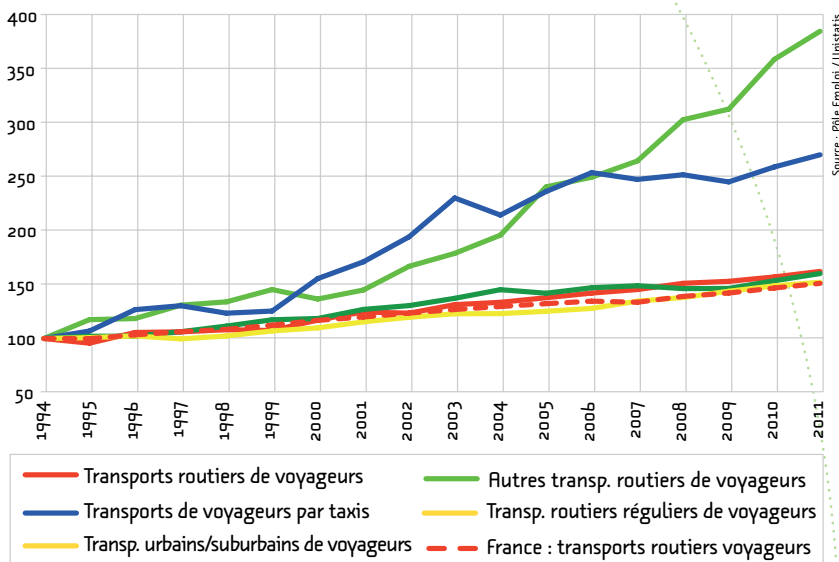
En PACA, les transports routiers de voyageurs emploient 17000 salariés dont près des trois-quarts dans les deux activités routières de transports réguliers (4800) et transports urbains et suburbains<sup>6</sup> (7600) de voyageurs. Globalement, la main-d'œuvre croît de 2,9% par an en moyenne, depuis 1994, soutenue par la vitalité démographique des territoires, l'essor touristique de la région et, sur fond de raréfaction des ressources énergétiques et d'écocitoyenneté, par la forte demande de transports collectifs adressée aux autorités organisatrices.

La croissance régionale des emplois au service des voyageurs est supérieure à celle de la métropole (+2,5%). Elle découle de la forte évolution des effectifs salariés des transports de voyageurs par taxis (+6,1%/an) et, surtout, des trois composantes des autres transports routiers de voyageurs (+8,3%), à savoir les circuits touristiques urbains par autocar, l'organisation des excursions en autocar et la location à la demande d'autocars avec conducteur. De même, les emplois des transports routiers réguliers de voyageurs (2,8% par an) et des transports urbains et suburbains de





### Évolution des effectifs salariés des transports routiers de voyageurs, en PACA (1994 = base 100)



voyageurs (+2,5 %) trouvent, dans le développement de la troisième région la plus peuplée de France, les ressources d'une croissance potentielle.

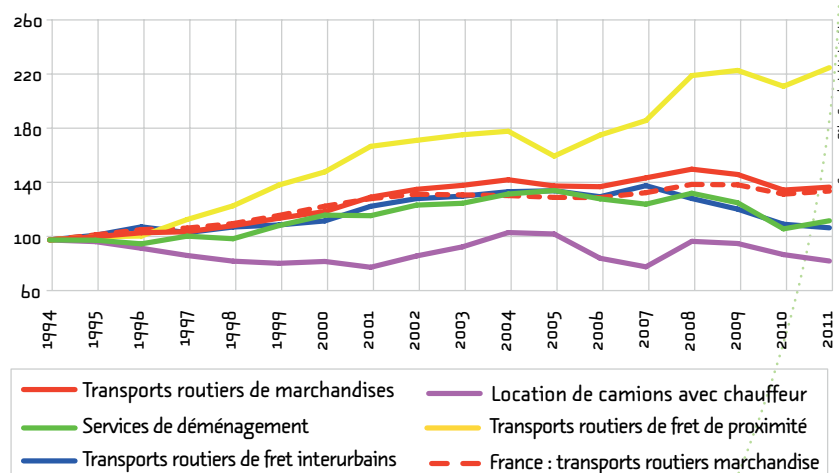
### Dichotomie des transports routiers de marchandises

En 2011, le transport routier de marchandises emploie 23 400 salariés, en PACA. Composé des transports routiers de fret de proximité (10 400), des transports routiers de fret interurbains (10 200), des services de déménagement (1 200 employés) et de la location de camions avec chauffeur (1 600 salariés), ce groupe d'activités s'accroît de façon voisine en France et en PACA, depuis 1994 (+1,8 % par an). Toutefois, l'âpre concurrence européenne, la modification des règles de gestion de stocks, les problématiques de desserte des centres urbains, les nouvelles réglementations, génèrent la mutation de ces filières. Sur longue distance et à l'international, le nombre de salariés diminue, en moyenne, de 0,6 % par an depuis 2007, alors qu'il progressait jusque-là, annuellement, de 2,6 %; néanmoins, sur l'ensemble de la période, la croissance est réelle (+ 0,6 % par an). À l'opposé dans le fret à caractère urbain et de proximité, les effectifs salariés, en plein essor, s'accroissent de 4,9 % l'an, malgré l'infléchissement ponctuel provoqué par la crise de 2008.

### L'emploi maritime se met au fret

Selon la nomenclature<sup>7</sup>, le transport par eau se compose du transport de passagers et de fret, régulier ou non, par mer ou sur le fleuve. En PACA, le transport fluvial n'occupe tout au plus qu'une petite centaine de salariés qui se répartissent, pour moitié entre fret et voyageurs. Le transport maritime, en revanche, emploie 6 000 salariés répartis à 60 % sur les marchandises et à 40 % pour les passagers. Cependant, si le fret, stimulé par la mondialisation des échanges, accroît les emplois

### Évolution des effectifs salariés des transports routiers de marchandises, en PACA (1994 = base 100)



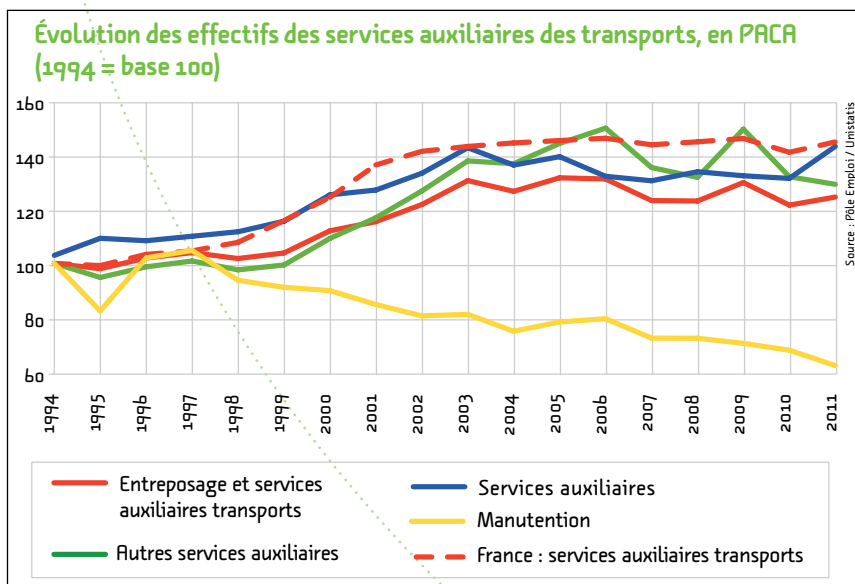
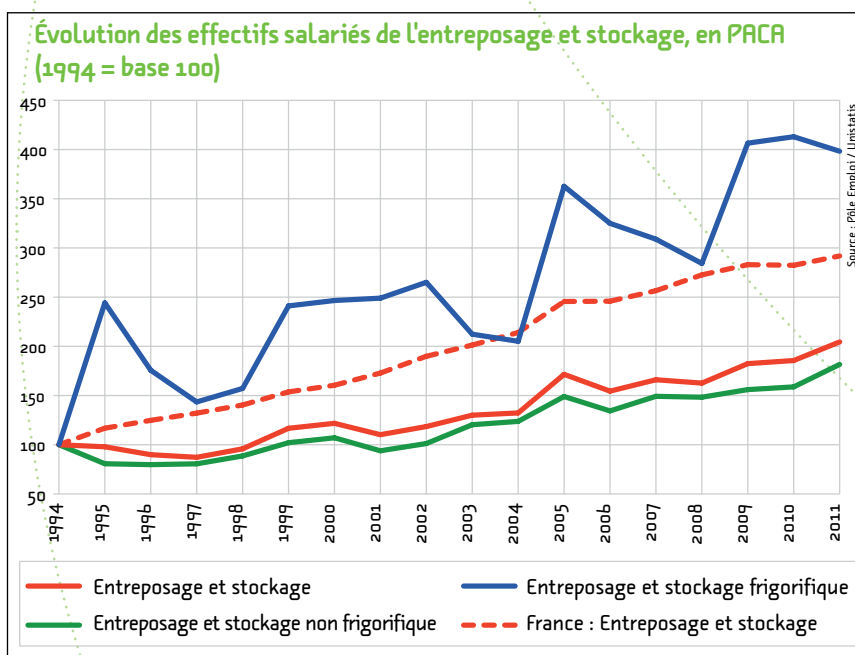
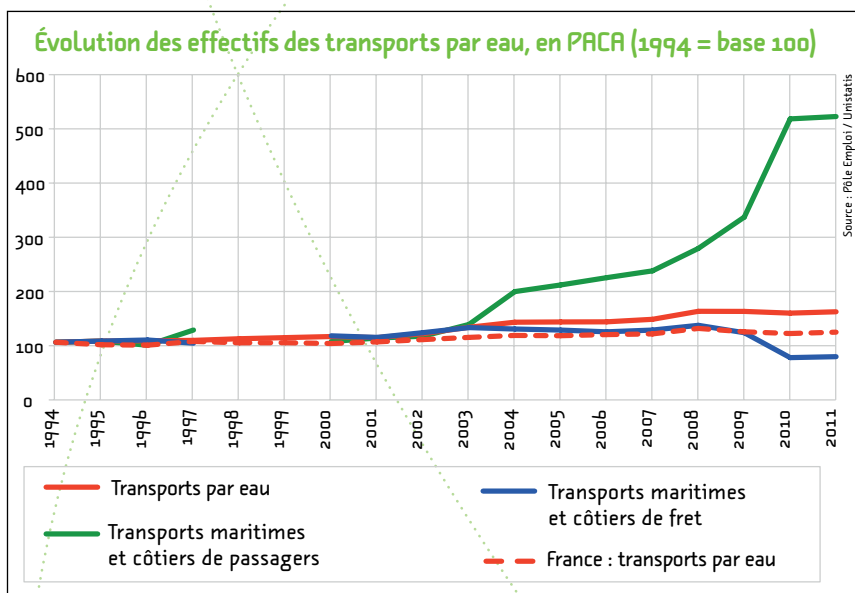
au rythme soutenu de 9,9 % par an, depuis 1994, le transport de passagers perd des postes (-1,7 %/an depuis 1994), en raison du retournement de tendance, en fin de 2008, occasionnant depuis une chute de près de 40 % des effectifs, que les trafics régionaux de voyageurs ne permettent d'expliquer. Depuis 1994, le transport maritime se développe globalement de 2,5 % par an dans la région, soit plus rapidement qu'en métropole (+1 %).

### Emplois de stockage et entreposage: croissance non frileuse

Quelque 80 % des 5 600 emplois de l'entreposage

et stockage sont répartis dans l'entreposage et stockage non frigorifiques et 20 % dans l'entreposage et stockage frigorifiques. Ce groupe d'activités profite, entre autres, du fort développement des activités logistiques à l'Ouest de la région. En PACA, cette main-d'œuvre croît, en moyenne, de 4,3 % par an, depuis 1994, et de façon plus significative dans le frigorifique (+8,5 %) que le non réfrigéré (+3,6 %), malgré l'infléchissement du premier, depuis 2005.

En métropole qui, à rebours de PACA, développe davantage l'emploi salarié des activités non frigorifiques (+6,8 %) que réfrigérées (5,2 %), la



progression de la main-d'œuvre dans l'entreposage (+ 6,5%/an) est de moitié supérieure à celle de la région.

### Services auxiliaires: moins de personnel de manutention

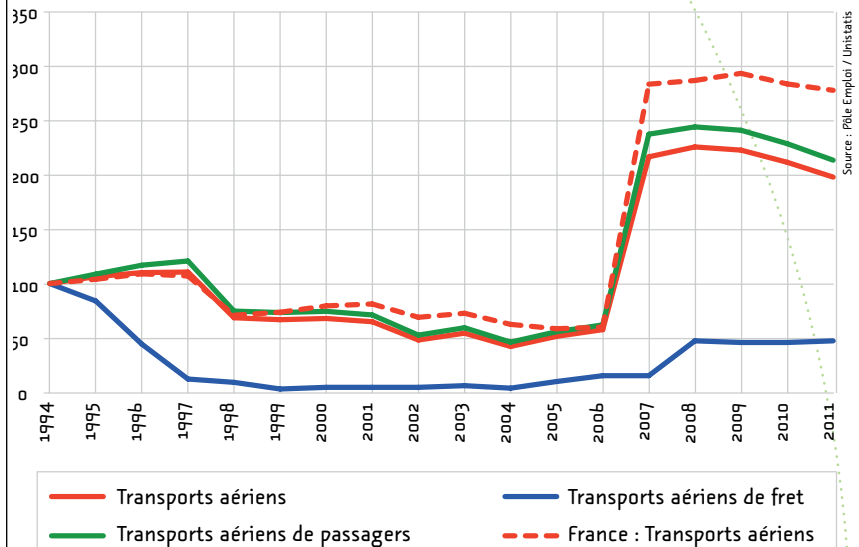
Un peu moins de 17000 salariés travaillent dans les services auxiliaires des transports. La croissance de ces effectifs, depuis 1994, est plus basse, en PACA (+1,3 %) qu'en France métropolitaine (+2,2 %). Les emplois de ce groupe se partagent en trois pôles:

- Quelque 8 100 salariés des services auxiliaires des transports (terrestres, aériens et par eau) assurent l'exploitation et l'entretien d'infrastructures diverses pour les personnes, les animaux ou le fret (terminaux de manutention de fret, péages d'autoroutes, aires de stationnement, contrôle des aéroports...);
- Environ 7 600 employés des autres services auxiliaires des transports prennent en charge l'organisation du transport de fret pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire, et les activités logistiques spécialisées qu'implique cette organisation (conditionnement, emballage, étiquetage, collecte, groupage, formalités en douane, contrôles sanitaires ou phytosanitaires, etc.);
- Près de 1 100 salariés sont employés dans la manutention qui intègre le chargement et le déchargement de marchandises ou de bagages.

Depuis 1994, les effectifs salariés régionaux des deux premiers pôles progressent, respectivement, de 1,5 % et 2 % l'an, en moyenne. Les services auxiliaires des transports sont stimulés par les services auxiliaires des transports aériens (+8,8 % par an) dont l'évolution régionale paraît pourtant modeste, eu égard au rythme national (+21 %). L'emploi des autres services auxiliaires des transports progresse aussi, quoique tirailé



### Évolution des effectifs des transports aériens, en PACA (1994 = base 100)



entre le développement des services de courtage maritime et autres courtages de fret (+2,9 %) et le repli de la messagerie<sup>9</sup> et du fret express<sup>9</sup> (-1 % par an). Dans le troisième pôle, en revanche, celui de la manutention, le nombre de salariés baisse de façon quasi-continue (-2,8 % par an).

### Baisse récente des salariés du transport aérien

En PACA, l'emploi du transport aérien de fret, occupe une place accessoire (moins d'une centaine de salariés). De ce fait, les transports aériens s'identifient surtout aux seuls transports aériens de passagers qui occupent quelque 2800 personnes, un effectif qui baisse de 1,6 %, en moyenne annuelle, depuis 2008.

Depuis 1994, la croissance annuelle des salariés du transport aérien de France métropolitaine (+6,2 %) est supérieure à celle de la région (+4,1 %). Une partie de cette croissance est factice et repose sur l'intégration, en 2005, de quelque cinquante mille ouvriers d'Air France dans la statistique des Assedic, à l'issue de la privatisation partielle de cette société. ●

1. Le recensement de la population de 2009 comptabilise 96796 salariés dans le secteur des transports et entreposage dont 19000 salariés dans les services de la Poste et 10100 salariés dans les transports ferroviaires, mais la comparaison de ces résultats doit rester prudente.
2. Le découpage en aire urbaine, construit à partir des unités urbaines, est fondé sur les déplacements domicile-travail. Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constituée par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 1500 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci (source Insee).

### Certaines activités telles le transport ferroviaire et l'activité postale, sont mal comptabilisées par les Assedic

Tout établissement du secteur privé, industriel et commercial, employant au moins un salarié quelle que soit sa branche d'activité, est assujéti à l'assurance chômage. En début d'année, les employeurs adressent à l'Assedic territorialement compétente un bordereau destiné entre autres, à la déclaration des effectifs employés au 31 décembre de l'année écoulée, que ceux-ci soient présents à cette date ou absents pour congés, maladie, maternité, formation continue ou chômage partiel. Ce recensement ne tient ainsi compte, ni du temps de travail effectué (temps complet ou partiel), ni de la présence effective ou non du salarié au dernier jour de l'année écoulée. Ce bordereau permet la localisation géographique (département-commune) et l'identification de l'activité principale (code APE) de l'établissement.

Toutefois, la situation au 31 décembre ne peut refléter les variations survenues en cours d'année et la répartition des salariés entre différents établissements est parfois cause de difficultés pour certaines entreprises qui sont tentées de déclarer globalement leurs effectifs au siège social. Par ailleurs, certains salariés itinérants sont recensés au siège de l'entreprise, comme le personnel navigant, les agents commerciaux ou les représentants (VRP).

En outre, de nombreux personnels sont exclus des statistiques, notamment, les salariés de l'État et ceux des entreprises publiques à caractère industriel et commercial dépendant de l'État (entreprises nationales, sociétés d'État, sociétés d'économie mixte d'intérêt national) telles que la SNCF, la RATP, les PTT, etc.

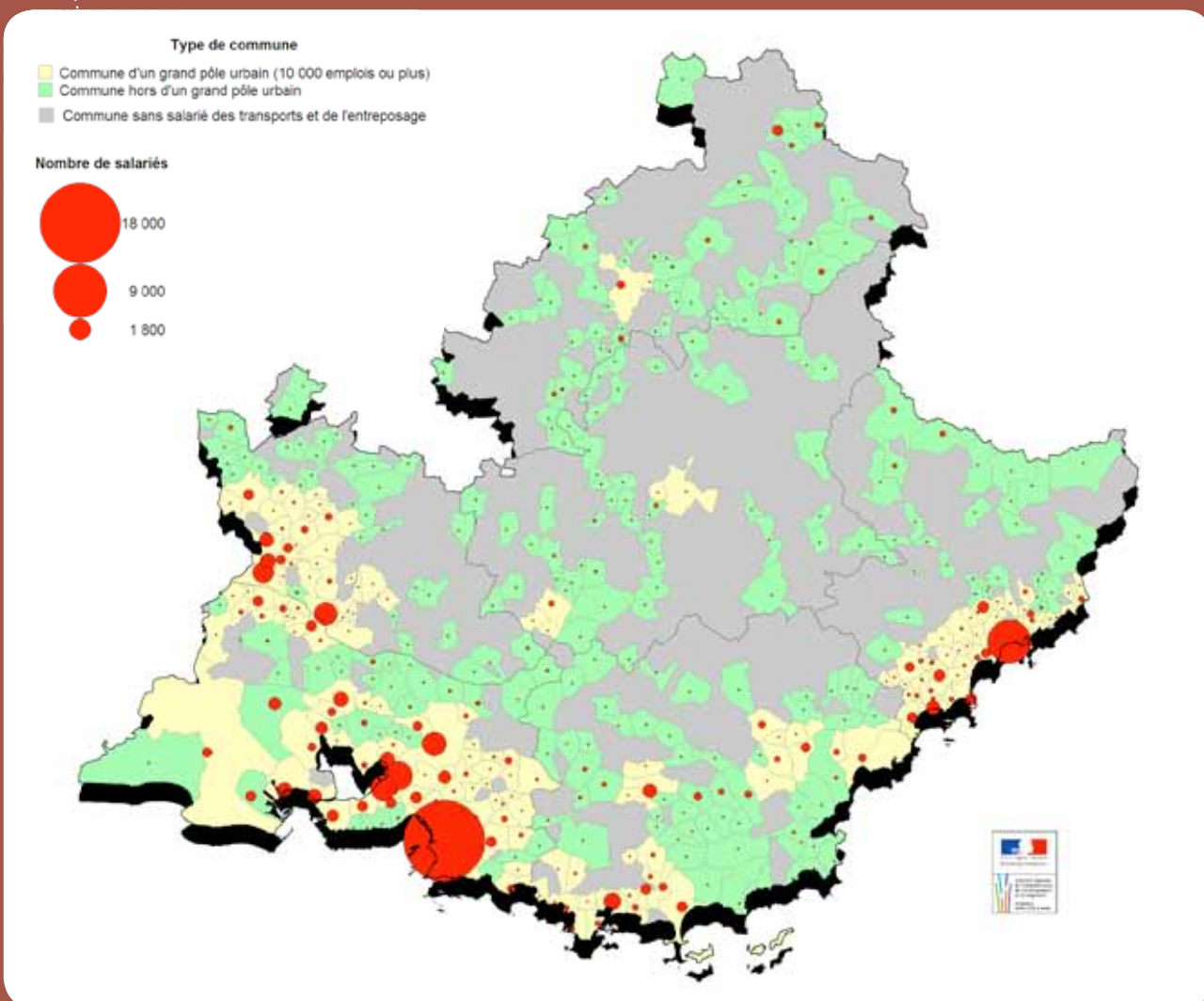
3. Toutes les données de l'article concernant l'année 2011 sont provisoires.
4. Donnée non communiquée en 2011
5. Source: Pôle Emploi / Unistatis
6. Transports accessibles tous sur des lignes déterminées, avec arrêts multiples, conformément à un horaire préétabli, par autobus, autocars, tramways et trolleybus sur le territoire d'une commune ou d'une agglomération.
7. Il s'agit de la Nomenclature d'activités française révision 2 (NAF rév. 2, 2008)

qui s'est substituée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 à la NAF rév. 1, datant de 2003.

8. Groupage de moins de 3 tonnes sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptif et livraison au domicile du destinataire.
9. Hors activités des coursiers urbains et taxis-marchandises.



## Répartition des salariés des transports et de l'entreposage par commune et par zonage en grand pôle urbain (au 1<sup>er</sup> janvier 2011)



sources: INSEE-IGN décembre 2012

## Carnet

### Départ

Le Conseil des ministres du 21 novembre 2012 a nommé **Laurent Roy** Directeur de l'Eau et de la Biodiversité à la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN), fonctions dans lesquelles il succède à **Odile Gauthier**.

Ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts Laurent Roy était Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis 2009.

Le Président de l'ORT, les membres du Bureau, du Conseil d'Administration et l'équipe de l'ORT lui souhaitent une pleine réussite dans ses nouvelles fonctions.

### Arrivée

Succédant à **Julien Lenglet** au poste de Chef du Service Transports et Infrastructures de la DREAL PACA, **Nicolas Fontaine**, Polytechnicien, Ingénieur des Ponts, des Eaux et des Forêts a occupé, de 2008 à 2012, successivement les postes de Directeur des Transports puis de Directeur délégué des Mobilités au conseil Général de l'Isère. Nous lui souhaitons la bienvenue dans ses nouvelles responsabilités.



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

16 rue Antoine Zattara 13332 Marseille Cedex 3

Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 / 04 86 94 68 45 - Site: [www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)

Directeur de la publication: **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT - Conception et réalisation: [SeptLieux.com](http://SeptLieux.com)

