



LE JOURNAL DES TRANSPORTS

N° 108 - MARS 2020

ORT
OBSERVATOIRE RÉGIONAL
DES TRANSPORTS
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



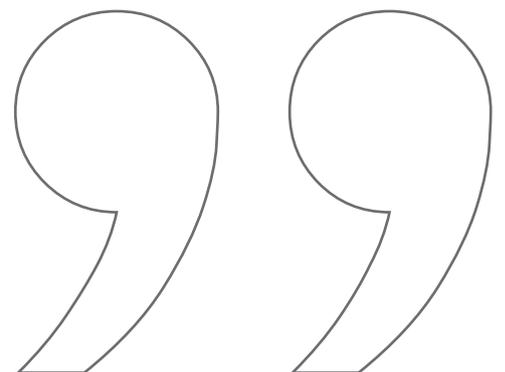
ÉDITO

Pour ce premier Journal des Transports de l'année 2020, et pour faire suite à la réunion d'experts sur la LOM a cours de laquelle nous avons eu le plaisir d'échanger avec le député Jean-Marc Zulesi, vous trouverez dans ce numéro, un article relatif à la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019.

À découvrir notamment dans ces colonnes, l'actualité liée aux Appels À Projets Continuité Cyclable ou à la limitation de vitesse sur le réseau routier structurant.

Vous en souhaitant bonne lecture et au plaisir de vous retrouver cette année encore pour les prochains événements (colloques et réunions d'experts) de notre Observatoire.

Antoine Seguret – Président de l'ORT PACA



SOMMAIRE

P. 2 - 11 ACTUALITÉS

Le choix des véhicules particuliers en PACA : quelles "Crit'air" ?
I Pascal BALMET

Vitesse réglementaire sur le réseau routier structurant : un levier d'amélioration de la qualité de l'air ?
I Robin LECONTE

Développer les aménagements cyclables en Provence-Alpes-Côte d'Azur
I Élodie BOUÉ

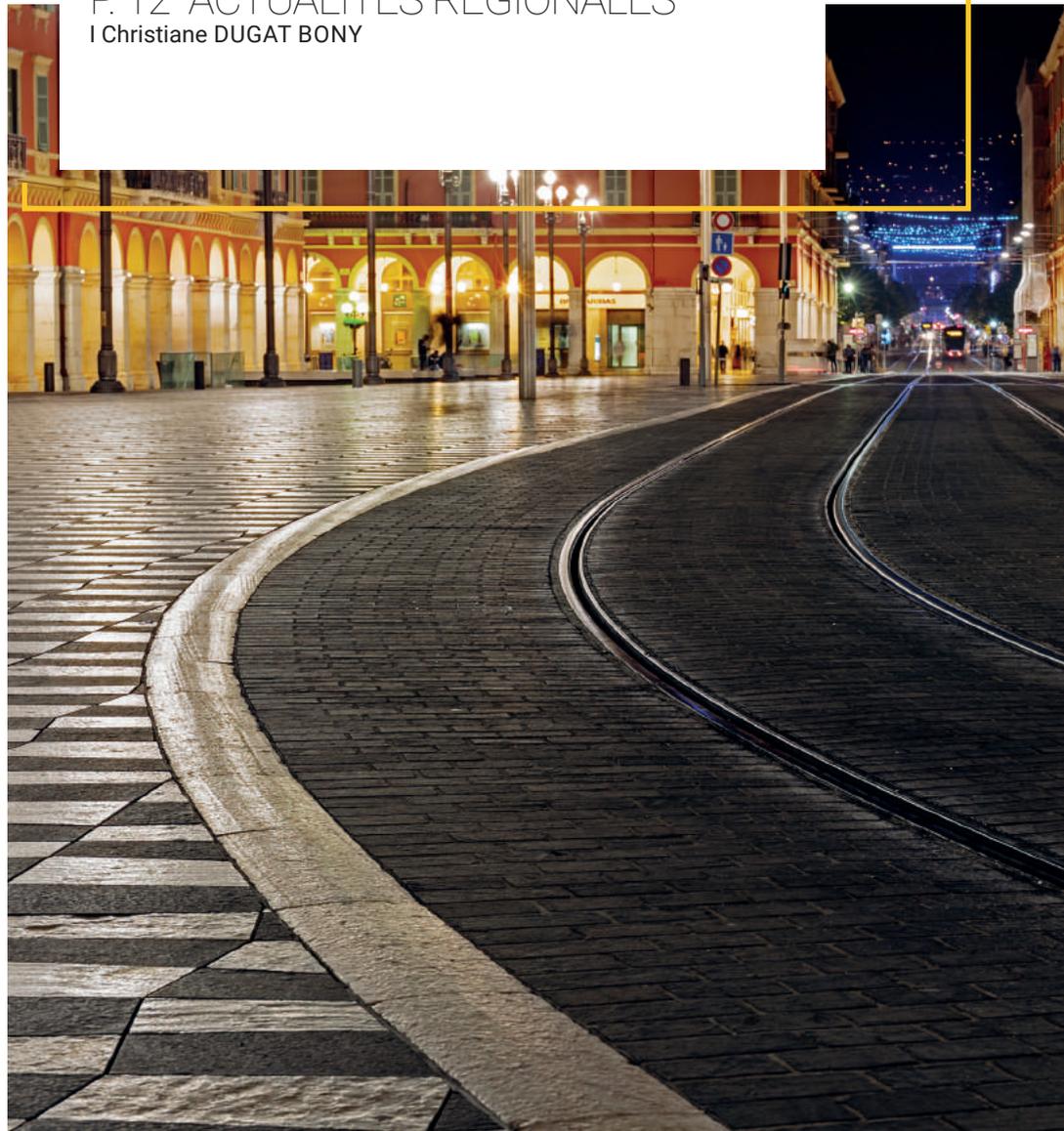
L'aéroport Marseille Provence, une plateforme intermodale incontournable
I Romain WINO

Le 24 décembre 2019 : la loi d'orientation des mobilités a été promulguée
I Christiane DUGAT BONY

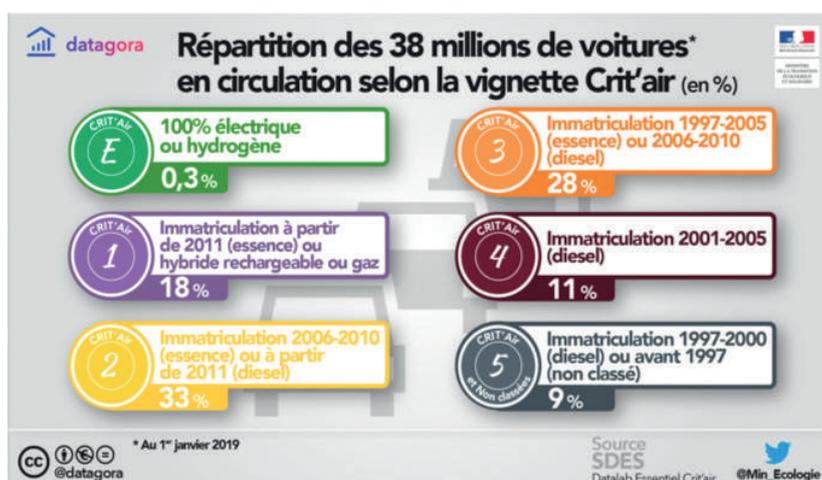
Mobilité littorale, les enjeux environnementaux en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur
I Axelle ASTOURIC

P. 12 ACTUALITÉS RÉGIONALES

I Christiane DUGAT BONY



LE CHOIX DES VÉHICULES PARTICULIERS EN PACA : « QUELLES CRIT'AIR » ?



Le parc roulant en France

La vignette Crit'air* s'impose aujourd'hui comme un élément de régulation de la circulation à des fins environnementales. Bien que toutes les voitures n'en soient pas encore équipées, les éléments inscrits sur le certificat d'immatriculation permettent de connaître à quelle vignette une voiture est éligible. Au 1er janvier 2019, 38 millions de voitures sont en circulation en France. Les voitures éligibles à la vignette Crit'air 2 sont les plus nombreuses (33 % des voitures) et réalisent 40 % du trafic. Les voitures plus polluantes, étiquetées Crit'air 3, 4, 5 ou non classées, qui n'entrent plus sur le marché du

neuf en France, représentent 48 % du parc et 45 % du trafic en 2018. Au rythme actuel de renouvellement du parc, il faudrait entre 9 et 11 ans pour que l'ensemble des voitures de catégories Crit'air 3, 4, 5 et non classées sortent du parc.

*Classification des voitures par vignette Crit'air

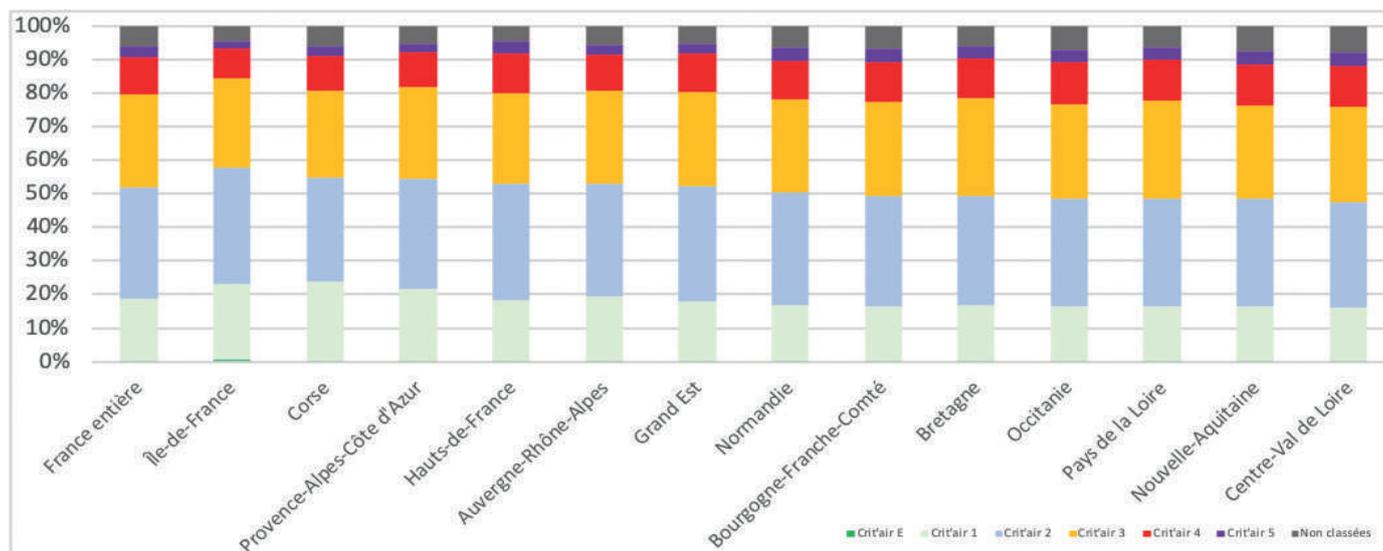
Chaque voiture a été classée par vignette Crit'air en prenant en compte la carburation et la norme Euro inscrites sur le certificat d'immatriculation. Si la norme Euro ne figure pas sur le certificat d'immatriculation, la date de première mise en circulation est retenue. La classification par vignette Crit'air est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique et solidaire.

La répartition est faite avec l'hypothèse qu'un véhicule qui a plus d'un an de retard sur son contrôle technique est sorti du parc.



À l'échelle des régions, la répartition des vignettes est homogène

Située au 3^e rang de France métropolitaine (7^e en comptant les Départements Outre Mer) par ordre décroissant de la part des véhicules les plus propres (total des vignettes E, 1 et 2), Provence-Alpes-Côte d'Azur est au-dessus de la moyenne nationale, mais ne se distingue pas des autres régions en termes de répartition des vignettes (cf. graphique). En volume, elle occupe cependant le 2^e rang. Le constat est meilleur sur la seule vignette E (2^e rang avec 0,29% derrière l'Île-de-France), mais sur des volumes qui restent faibles (8 500 véhicules). Plus de la moitié des véhicules dans la région (54,4%) sont des véhicules thermiques (Vignettes 1 et 2) supposés « propres ».



En département... peut mieux faire !

Avec 59,1 % de vignettes E, 1 et 2 dans le parc roulant de véhicules particuliers, le département des Alpes-Maritimes pointe honorablement au 5^e rang de France. En volume, plus de 366 000 « propres » y circulent, dont près de 2 400 véhicules électriques, là où on en dénombre respectivement 618 000 et 3 100 dans les Bouches-du-Rhône, classées au 11^e rang des départements. Paris, les Yvelines et Hauts-de-Seine concentrent à eux trois 17 % du parc de véhicules électriques. Le Var reste bien placé en termes de véhicules propres (53,9 % et 18^e rang), mais le Vaucluse et les deux autres départements alpins sont bien moins exemplaires (42^e, 58^e et 63^e rangs), comme la plupart des départements de métropole les moins urbanisés.

Départements	Crit'air E+1+2	%	Rang Selon %	Non classées	Crit'air 3+4+5+NC	% Crit'air 3+4+5 et NC	Rang Selon %
92 - Hauts-de-Seine	489401	68,28 %	1	26 522	227 338	31,72 %	1
75 - Paris	367151	64,47 %	2	26 523	197 084	34,61 %	2
74 - Haute-Savoie	321164	61,74 %	3	26 526	206 454	39,69 %	4
06 - Alpes-Maritimes	366553	59,11 %	5	26 525	249 434	40,22 %	5
13 - Bouches-du-Rhône	618097	55,59 %	11	26 528	471 456	42,40 %	7
83 - Var	370797	53,93 %	18	26 530	303 818	44,18 %	12
84 - Vaucluse	175558	49,47 %	42	26 529	182 993	51,56 %	44
05 - Hautes-Alpes	43686	47,81 %	58	26 532	67 390	73,75 %	93
04 - Alpes-de-Haute-Provence	51579	47,43 %	63	26 531	75 316	69,26 %	89

La vignette Crit'Air et l'enjeu des ZFE

23 métropoles et territoires se sont portés volontaires pour délimiter des Zones à Faible Emission (ZFE), à l'intérieur desquelles des restrictions de circulation s'appliqueront en cas d'épisodes de pollution. Sur l'ensemble du parc roulant (véhicules particuliers, poids lourds et véhicules utilitaires, autobus et autocars), respectivement 739 000, 206 000 et 190 000 véhicules correspondent aux vignettes (3, 4 et 5, ou non classées) des plus polluants dans les métropoles d'Aix-Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée et seraient par conséquent exposés aux mesures de restriction à l'intérieur des ZFE.

VITESSE RÉGLEMENTAIRE SUR LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT : UN LEVIER D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR ?

L'amélioration de la qualité de l'air est une préoccupation croissante de la population, encouragée par un contexte national et un traitement médiatique particulièrement favorables à la sensibilisation des riverains, et à la mobilisation de la puissance publique : hausse des épisodes de pollution, dispositif Crit'Air, mise en place des zones à faibles émissions...

La nécessité de mettre en œuvre des actions concrètes en faveur de la qualité de l'air s'inscrit dans la continuité de la récente condamnation de la France par la Cour de Justice de l'Union Européenne, en 2019, pour non-respect des normes sur la qualité de l'air, en raison du dépassement systématique et persistant, depuis 2010, des valeurs limites pour les émissions de dioxyde d'azote. Ainsi, l'État et les collectivités locales sont tenues d'agir rapidement sur la diminution des émissions de polluants, avec un effort particulier sur les territoires directement concernés par les dépassements de seuils, et ciblés par l'Union Européenne.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les 3 métropoles sont concernées, à savoir Aix-Marseille-Provence, Toulon-Provence-Métropole, et Métropole-Nice-Côte d'Azur. Si ces métropoles agissent, notamment par la création de zones à faibles émissions et en favorisant un report modal vers le transport collectif et les modes actifs, l'État dispose lui aussi d'outils disponibles permettant de limiter l'impact de certains secteurs à l'origine des nuisances. Le pouvoir de police des préfets sur les routes nationales, avec la possibilité d'abaisser les vitesses, et donc d'agir sur les émissions de polluants, constitue de fait un moyen de réduire les nuisances imputables au transport routier ; celui-ci concourant largement à la dégradation de l'air.



Des travaux conduits par la DREAL en juin 2019 se sont attachés à évaluer la baisse des émissions de polluants atmosphériques, sur la section urbaine de l'A8 dans la traversée d'Aix-en-Provence, en lien avec un abaissement de la vitesse réglementaire à 90 km/h.

Les diminutions escomptées, concernant les oxydes d'azote (Nox), et les particules fines (PM10), sont supposées atteindre, respectivement, -15 % et -2%.

Par ailleurs, des questions similaires se sont posées dans les Alpes-Maritimes en 2015, sur les sections urbaines de l'A8. La vitesse y était alors limitée à 110 km/h, et le projet portait sur l'instauration d'une nouvelle limitation à 90 km/h. Une étude succincte conduite par AirPACA (aujourd'hui AtmoSUD) avait fourni les enseignements suivants :

- Réduction globale de -2% des émissions de NOx et des particules PM10, soit une diminution des concentrations de NO2 et PM10 d'environ -1,5 µg/m3 en moyenne annuelle ;
- Réduction de la population exposée de 25%, passant de 2 800 personnes exposées à 2 100 personnes environ.

Les populations ne sont pas toutes exposées aux mêmes niveaux de pollution, mais les riverains des axes routiers structurants (autoroutes et routes nationales ou départementales à caractéristiques autoroutières) sont impactés. Dès lors, depuis plusieurs années – et encore plus aujourd’hui – se pose la question d’un abaissement des vitesses réglementaires des sections autoroutières urbaines et des routes principales à caractéristiques géométriques comparables pour améliorer la qualité de l’air, mais également réduire le bruit. Dans la plupart des cas, il s’agit d’abaisser les vitesses à 90 km/h contre 130 ou 110 km/h auparavant.

De nombreux élus et collectifs de riverains se sont mobilisés en ce sens, auprès de la puissance publique. Ainsi, en Provence-Alpes-Côte d’Azur, 6 sections ont d’ores-et-déjà fait l’objet d’un abaissement des vitesses réglementaires à 90 km/h, sur les réseaux autoroutiers concédés et non-concédés :

- en 2012, sur l’ensemble des entrées autoroutières de Marseille : A7 entre Marseille et Septèmes-les-Vallons, A51 entre Septèmes-les-Vallons et Aix-en-Provence, A50 entre Marseille et Aubagne, et A55 entre Marseille et le tunnel des Treize Vents ;
- en 2018, sur l’A8 entre Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var ;
- en 2019, sur l’A8 dans la traversée urbaine d’Aix-en-Provence.

Afin d’évaluer la pertinence de la mesure et pour construire une stratégie régionale en la matière, la DREAL va entreprendre la réalisation d’une étude consacrée à la limitation de vitesse sur le réseau autoroutier structurant de la métropole Aix-Marseille-Provence. Il s’agira de déterminer une méthodologie d’analyse de faisabilité et d’évaluation des sections pertinentes : trafic, types de polluants, exposition, concentration, nature du milieu traversé, composition du parc roulant (vignette Crit’Air), nature de la mesure (temporaire ou permanente), combinaison avec d’autres mesures (déviation, report modal, etc.). L’étude s’attachera par ailleurs à apporter des éléments de méthodologie reproductible sur d’autres aires urbaines de la région.

Le second objectif porte sur la définition, à terme, d’une stratégie locale relative à la limitation des vitesses sur le réseau routier national, qui pourra être partagée avec l’ensemble des gestionnaires routiers concernés par l’enjeu de la limitation des vitesses (conseils départementaux, métropoles). L’ambition étant de disposer d’une doctrine commune à l’échelle régionale, en particulier sur les territoires des trois métropoles.



DÉVELOPPER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Par l'annonce du plan vélo le 14 septembre 2018, la France a choisi de remettre ce mode de transport non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, au cœur des mobilités. L'objectif est en effet de multiplier par trois l'usage du vélo pour passer de 2,7% aujourd'hui à 9% des déplacements en 2024.



La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 26 décembre 2019 encourage le développement d'aménagements cyclables. Cette dernière oblige le gestionnaire de voirie à évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement cyclable et de le réaliser si le besoin est avéré à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomérations, hors autoroutes et voies rapides. Jusqu'à présent, l'aménagement des itinéraires cyclables n'était obligatoire uniquement lors des réalisations ou rénovation de voies urbaines.

Pour accompagner la mise en œuvre de ce plan vélo et développer les aménagements cyclables, un fonds mobilité active de 350M€ sur 7 ans a été mobilisé. En 2019, 42M€ ont été attribués pour des aménagements cyclables dont 2,3M€ en région Provence-Alpes-Côte d'Azur à la suite de l'appel à projets « Fonds mobilité actives – continuités cyclables ». L'édition 2020 de cet appel à projet a été lancé en décembre 2019, pour un dépôt des candidatures entre le 01/02/2020 et le 31/05/2020. L'objectif de cette édition reste la résorption de discontinuités cyclables ayant un impact sur la mobilité quotidienne à vélo en zones urbaines, périurbaines ou rurales. Le terme « résorption de discontinuité » y a été précisé. Elle peut s'effectuer à travers un franchissement (carrefour complexe, ouvrage d'art) sur un itinéraire existant ou bien en créant du linéaire entre deux aménagements existants ou avec un pôle (maximum de 2km en urbain et 3km en périurbain). Cette édition propose également un bonus de 10 % de subvention supplémentaire pour les porteurs de projets engagés dans la démarche « savoir rouler à vélo ». Cette dernière permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. L'objectif du plan vélo national étant que tous les enfants entrant en 6^e en 2022 aient pu suivre la formation.

D'autres sources de financement sur les mobilités actives sont également disponibles. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur propose des subventions pour les études et travaux des itinéraires du schéma régional véloroute et voie verte (SR3V) ainsi que pour les rabattements vers les pôles d'échanges multimodaux considérés comme porte d'entrée et de sortie du SR3V. Par ailleurs, la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) destinée à toutes les communes et EPCI à fiscalité propre pourra financer des projets d'investissement de transport durable, dont le vélo.

Ces opportunités de financement sont à saisir par les collectivités de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, d'autant plus que les résultats du baromètre cyclable 2019 annonce que sur les 60 communes classées de la Région, 92 % ont un « climat vélo plutôt défavorable » à « très défavorable ». Le gisement de report modal est donc bien réel pour notre région.



L'AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE, UNE PLATEFORME INTERMODALE INCONTOURNABLE

L'aéroport Marseille Provence réalise de solides performances en 2019, accroît son maillage international, tout en renforçant son engagement territorial.

Avec 10 151 743 de passagers accueillis en 2019 (+8,1%), l'aéroport Marseille Provence retrouve la 3ème place des aéroports régionaux français.

En ligne avec sa stratégie, les ambitions de l'aéroport phocéen sont claires : développer les lignes vers l'Europe et le bassin méditerranéen, améliorer l'accessibilité avec les grands hubs internationaux et ouvrir de nouvelles lignes long courrier. L'international est résolument un enjeu de taille. Accroître le nombre de lignes point à point contribue au développement de l'activité touristique et économique du territoire et à son rayonnement international. Il représente désormais 62 % du trafic de l'aéroport et porte environ 80 % de sa croissance 2019. Parmi les événements marquants de l'année, on peut retenir :

- L'ouverture de la base Ryanair en avril,
- L'ouverture de la ligne Marseille-Moscou avec Aeroflot en juin,
- L'ouverture de la ligne Marseille-Addis Abeba, plus grand hub africain avec Ethiopian Airlines depuis juillet,
- L'ouverture de la ligne Marseille-Dakar avec Air Sénégal depuis décembre.

Ces nouveautés traduisent l'engagement d'Aéroport Marseille Provence dans le développement économique et touristique de son territoire. Mais sa croissance sera

durable ou ne sera pas. Elle se fera en accord avec les riverains et l'environnement.

Aussi, le développement des transports en commun est l'un des enjeux majeurs permettant de baisser les émissions globales de CO². Avec près d'1,8 million de passagers transportés en 2019 (+13,5 %), ce sont 17,7 % des passagers qui ont utilisé ces solutions d'accès pour accéder à l'aéroport. La navette entre Marseille Saint Charles et l'aéroport, qui a bénéficié d'un cadencement plus important en 2019, a dépassé le million de passagers transportés (+10 %). L'accès ferré n'est pas en reste avec près de 200 000 passagers transportés (+19 %). L'aéroport bénéficie également d'une connectivité avec l'ensemble du Sud-Est, notamment grâce à BlaBlaBus et FlixBus (nouvel opérateur en 2019), qui ont transporté à eux deux plus de 110 000 passagers, soit plus du double par rapport à 2018.

Dans un objectif d'atteinte des 25 % de passagers empruntant les transports en commun à horizon 2025, l'aéroport poursuit ses actions proactives de promotion et de développement de ses lignes de transports en commun, et travaille main dans la main avec l'ensemble des acteurs du territoire. L'aéroport Marseille Provence adhère ainsi pleinement à la stratégie et au plan d'actions du Plan de déplacements urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui vise à réduire de manière significative la part de la voiture dans les déplacements métropolitains. L'aéroport Marseille Provence souhaite se positionner comme un exemple à suivre dans la région et devenir une plateforme multimodale incontournable.

10 151 743
passagers
accueillis
en 2019



LE 24 DÉCEMBRE 2019 : LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS A ÉTÉ PROMULGUÉE

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019. L'élaboration de cette loi s'inscrit dans la suite des réflexions qui ont été engagées dans le cadre des Assises de la mobilité qui ont eu lieu en 2017 et des travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) en 2018. Afin d'élaborer la loi LOM de nombreuses étapes ont été suivies jusqu'à ce qu'elle soit publiée le 26 décembre 2019 au journal officiel. Les enjeux sont importants et centrés sur la mobilité au quotidien pour tous. En outre, la loi aborde une programmation des projets d'investissements notamment dans notre région, à mettre en corrélation avec la loi de finances.

Des réflexions engagées dans le cadre des Assises nationales de la mobilité et des travaux du Comité d'Orientation des Infrastructures

Les Assises nationales de la mobilité se sont déroulées du 19 septembre 2017 au 13 décembre 2017. « Elles avaient pour objectif d'aboutir à l'identification des besoins et des attentes prioritaires de tous les citoyens sur la question de la mobilité et plus particulièrement en terme de problématique des transports de la vie quotidienne, de zones rurales et périurbaines ». « Les différents acteurs : usagers, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et ONG du territoire ont participé à l'émergence de nouvelles solutions ». « Les Assises ont contribué à l'élaboration de la loi LOM ».

C'est en juillet 2017 que le gouvernement avait souhaité une réflexion sur la réalisation des grands projets de transports afin que les besoins et les priorités soient redéfinis. Il s'en est suivi la création en octobre 2017, du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) présidé par monsieur Philippe Duron. « Cette instance est constituée de parlementaires, de représentants des collectivités ainsi que de personnalités qualifiées, attentive aux conclusions des Assises de la Mobilité ». « Elle a entendu les parties prenantes de la mobilité, responsables politiques, entreprises, professionnels, ou associations d'usagers et s'est appuyée sur une expertise de haut niveau afin de mesurer la pertinence des innovations et évaluer l'intérêt des programmes et des projets d'infrastructures ».

« En février 2018, le COI a présenté le rapport qu'il a élaboré. « Ce rapport comporte trois scénarios d'investissements dans les projets d'infrastructures par l'État ». « Le premier scénario prévoyait 48 milliards d'euros d'investissements ». « Le deuxième scénario prévoyait 60 milliards d'euros ». « Le troisième scénario prévoyait quant à lui 80 milliards d'investissements en 20 ans ». « C'est le deuxième scénario qui a été retenu dans la loi LOM ».

De la présentation du projet de loi en Conseil des ministres à la promulgation de la loi

Le 26 novembre 2018, le projet de loi LOM a été présenté en Conseil des ministres. Le texte comportait initialement 50 articles ainsi qu'un rapport de programmation des investissements en annexe.

Le 13 février 2019, Madame Elisabeth Borne, Ministre chargée des transports, a été auditionnée par les membres du Sénat.

Au début du mois de mars 2019, le projet de texte a été présenté à l'examen du Sénat en procédure accélérée, en première lecture. Le 2 avril 2019 le vote sur le projet de texte a eu lieu. Une motion a été engagée mais non adoptée. Environ 1039 amendements ont été déposés.

Du 14 mai 2019 au 24 mai 2019, le texte a été examiné en commission du Développement durable à l'Assemblée nationale, en première lecture. « L'examen, en séance publique, a eu lieu du 4 juin 2019 au 15 juin 2019. « Plus de 3000 amendements ont été déposés ». Le texte a été adopté le 18 juin 2019 par l'Assemblée nationale.

Ensuite, la commission mixte paritaire a été saisie en vertu de l'article 45 de la Constitution.

Cet article stipule que : « tout projet ou proposition de loi est examiné successivement dans les deux Assemblées du Parlement en vue de l'adoption d'un texte identique. Sans préjudice de l'application des articles 40 et 41, tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis ».

« Lorsque, par suite d'un désaccord entre les deux Assemblées, un projet ou une proposition de loi n'a pu être adopté après deux lectures par chaque Assemblée ou, si le Gouvernement a décidé d'engager la procédure accélérée sans que les Conférences des présidents s'y soient conjointement opposées, après une seule lecture par chacune d'entre elles, le Premier Ministre ou, pour une

proposition de loi, les présidents des deux assemblées agissant conjointement, ont la faculté de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion ».

« Le texte élaboré par la commission mixte peut être soumis par le Gouvernement pour approbation aux deux Assemblées. Aucun amendement n'est recevable sauf accord du Gouvernement ».

En l'espèce, la commission s'est prononcée le 10 juillet 2019, constatant ne pas pouvoir parvenir à élaborer un texte commun sur les dispositions restant en discussion du projet de loi LOM.

Du 2 au 4 septembre 2019, le projet de loi LOM a été adopté en deuxième lecture à l'Assemblée nationale

Le texte a été présenté, ensuite, à la commission du Sénat qui a déposé une question préalable et n'a pas adopté le texte. Le texte, examiné en séance publique, le 5 novembre 2019 a été rejeté au motif de questions de financement notamment.

C'est alors l'Assemblée nationale qui s'est prononcée sur le texte en vertu de l'article 45 de la Constitution précité qui stipule, en effet, que : « si la commission mixte ne parvient pas à l'adoption d'un texte commun ou si ce texte n'est pas adopté dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, le Gouvernement peut, après une nouvelle lecture par l'Assemblée nationale et par le Sénat, demander à l'Assemblée nationale de statuer définitivement. En ce cas, l'Assemblée nationale peut reprendre soit le texte élaboré par la commission mixte, soit le dernier texte voté par elle, modifié le cas échéant par un ou plusieurs des amendements adoptés par le Sénat ».

L'Assemblée nationale a adopté la loi le 19 novembre 2019.

Puis le Conseil Constitutionnel a été saisi le 27 novembre 2019 en application de l'article 61 alinéa 2 de la Constitution.

L'article 61 précité stipule notamment que « les lois organiques, avant leur promulgation, les propositions de loi mentionnées à l'article 11 avant qu'elles ne soient soumises au référendum, et les règlements des assemblées parlementaires, avant leur mise en application, doivent être soumis au Conseil constitutionnel qui se prononce sur leur conformité à la Constitution. En son alinéa 2, il précise que : « aux mêmes fins, les lois peuvent être déférées au Conseil constitutionnel, avant leur promulgation, par le Président de la République, le Premier ministre, le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat ou soixante députés ou soixante sénateurs... ». L'article 11 est consultable sur Légifrance.

Le Conseil Constitutionnel a rendu une décision **le 20 décembre 2019 de conformité partielle**.

Le 24 décembre 2019 : la loi LOM a été promulguée. Le 26 décembre 2019 : elle a été publiée au journal officiel de la République Française.



Les principaux enjeux de la loi :

La loi vise à définir une stratégie globale refondée pour les politiques de mobilité comportant une vision stratégique sur le sujet des infrastructures en France à moyen et long terme. Elle est centrée sur la mobilité du quotidien.

Cette loi fixe trois grands objectifs : instaurer une mobilité partout et pour tous ; développer la transition énergétique pour infléchir la trajectoire des CO2 ; développer le recours au numérique et aboutir sur l'ouverture des données.

Elle vise : la réduction de la fracture territoriale ; la réalisation de la transition énergétique ; l'intégration de nouveaux modes de déplacements ; la sécurité des voyageurs ; une communication d'information fluide ; la pérennisation du financement des services et des infrastructures. Elle prévoit des dispositions en matière de fret.

Elle a pour objectifs de créer une mobilité plus propre, plus connectée, plus solidaire, plus intermodale, plus sûre, plus soutenable.

Elle se décline en cinq titres :

TITRE I : Programmation des investissements de l'état dans les transports : objectifs, moyens et contrôle

TITRE II : Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises

TITRE III : Réussir la révolution des nouvelles mobilités

TITRE IV : Développer des mobilités plus propres et plus actives

TITRE V : simplification et mesures diverses

Elle est passée de 50 articles initialement à 189 articles aujourd'hui (hors rapport annexe).

Une programmation des investissements à mettre en corrélation avec la loi de finance :

En outre, la loi LOM fixe une stratégie et une programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037».

Sur cette question, le rapport annexé à la loi d'orientation des mobilités renvoie au rapport sur les investissements élaborés par le Comité d'orientation des infrastructures, notamment pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

MOBILITÉ LITTORALE, LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX EN RÉGION SUD PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

La Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur a fait de l'urgence climatique sa priorité. En 2017, elle a lancé un grand Plan Climat « une cop d'avance » composé de 100 actions concrètes dont l'axe 1 met le cap sur l'éco-mobilité avec un engagement de la Région à impulser une dynamique régionale en faveur d'une nouvelle mobilité.

Pendant longtemps, les transports sur voie d'eau ont souffert de leur image : coûteux, polluants et complexe à intégrer dans un schéma de mobilité global, mais depuis les années 2000, on assiste à un renouveau de la mobilité littorale.

A Toulon, par exemple, la hausse de fréquentation de 20% entre 2010 et 2015 témoigne d'une forte volonté de la Métropole Toulon Provence Méditerranée d'assurer la continuité des transports terrestres et maritimes en les synchronisant, tout en engageant une démarche environnementale. En 2014, le réseau Bateau-bus Mistral introduit 2 navires hybrides dans sa flotte.

Une étude menée par l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) souligne que les futurs renouvellements ne se feront pas avec des navires conventionnels dans les prochaines années (seulement 6%). Les futurs navires devront donc être décarbonés soit hybrides, soit mixtes (41%).

Par ailleurs, entre terre et eau, les territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur ont de fortes attentes pour que les services de mobilité puissent contribuer au développement de leur attractivité. Autour de cela, c'est

autant d'emplois induits, et toute une filière du transport maritime qui pourrait se développer en région.

En témoigne, le Salon Euromaritime, un des rendez-vous les plus importants des acteurs du secteur maritime en Europe qui s'est tenu en Région début 2020, consacrée à la « croissance bleue », côtière et fluviale, de l'offshore à l'aménagement des voies d'eau, en passant par la construction, la production d'énergie, le transport, le tourisme, la pêche, l'industrie portuaire....

En 2019, à la recherche de solutions de transport toujours plus adaptées aux besoins des usagers et dans le cadre de l'éco mobilité littorale, la Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur a soutenu une étude de faisabilité de navire de transport hybride solaire, multi-énergies (proposée par le groupe Turgis et Gaillard Industrie et le groupe Transdev), cofinancée par l'ADEME, et la Métropole Aix-Marseille-Provence, dont l'objectif est de concevoir une solution de transport de passagers innovante et écologique destinée à couvrir des besoins de mobilité littorale identifiés en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Nul doute que nous allons donc assister au développement d'une mobilité littorale écologique et créatrice d'emplois.



REVUE DE PRESSE POUR LE JOURNAL DES TRANSPORTS DE L'ORT PACA

MOBILITÉ

I « Le 5 décembre 2019, a eu lieu la mise en service d'une nouvelle voie réservée aux bus sur l'A7 vers Aix entre l'échangeur de Saint-Charles et celui de Plombières » : <http://www-maj.dreal-paca.e2.rie.gouv.fr/>.

I « En novembre 2019, l'agglomération Pays d'Aix a inauguré un parking relais. Cette action est inscrite dans le projet d'aménagement du bus Aix-press. Ce parking relais se situe à l'entrée nord-ouest de la ville d'Aix-en-Provence » : <https://www.agglo-paysdaix.fr/>.

I « La Région Sud a lancé un appel à projets pour le développement de solutions innovantes de covoiturage dynamique et en temps réel ». En outre, avec l'ADEME, elle renouvelle l'appel à projets pour le développement de solutions alternatives de mobilité en zone peu dense » : <https://www.maregionsud.fr/aides-et-appels-a-projets/>

I « Le Syndicat d'Énergie des Alpes-de-Haute-Provence déploie un réseau de 64 bornes de recharge pour véhicules électriques avec le concours des investissements d'avenir de l'État, confiés à l'ADEME dans le cadre du déploiement complémentaire du Pays Dignois, de la Région Sud dans le cadre de son Plan Climat « Une COP d'avance » du Conseil Départemental des Alpes de Haute-Provence, de la DLVA et de l'ensemble des communes concernées » : <http://www.sde04.fr/electromobilite-reseau-de-bornes-de-recharge-vehicules-electrique/>.

TRANSPORT DE VOYAGEURS

I « Le 4 décembre 2019, suite à un comité présidé par monsieur le Préfet de région PACA, une enveloppe de 28,3 M€, dont 11 M€ de l'État, pour les travaux de sauvegarde de la ligne ferroviaire Grenoble-Veynes a été mobilisée : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>.

I En début d'année 2020, à Avignon 2 bus 100% électriques ont été mis en service sur les lignes Chron'Hop et la navette du parking « les Italiens ». Cet investissement s'élève à un million d'euros : <https://www.grandavignon.fr/>.

TRANSPORT DE MARCHANDISES/LOGISTIQUE

I « Le port fluvial d'Arles a réceptionné une nouvelle grue d'une capacité de 40 tonnes. Elle doit lui permettre d'augmenter sa réactivité et sa polyvalence, entre conventionnel, colis lourds et vracs. Son déchargement a été réalisé le 17 décembre 2019 » : <http://www.arles.cci.fr/>.

I « Le Conseil régional lance un appel à projets sectoriel « Innovations pédagogiques-Métiers du transport et de la logistique qui s'inscrit dans le cadre du Fonds d'innovation pour la formation professionnelle voté le 29 juin 2019 ». L'objectif est de formuler de nouvelles propositions d'actions de formation, innovantes dans leur forme ou leur finalité, visant les métiers du transport et de la logistique, existants ou en émergence » : <https://www.maregionsud.fr/aides-et-appels-a-projets/>.

I « Le 6 février 2020, dans le cadre de la démarche « French Smartport in Med », le GPMM, la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine Aix-Marseille-Provence, Aix-Marseille Université, avec le soutien de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, de la Région SUD-Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Ville de Marseille, ont lancé le Smartport Challenge #2, à Marseille » afin de développer des solutions innovantes » pour le GPMM : <https://www.ccimp.com/>

QUALITE DE L'AIR/CLIMAT

I « La métropole Aix-Marseille-Provence a annoncé le périmètre de la Zone à faibles émissions de 19 kilomètres carrés au centre de Marseille et qui est délimité par le Prado, Rabatau, le Jarret, Plombières et intègre la zone Euromed. «L'association AtmoSud a proposé des éléments de diagnostic et d'aide à la décision sur les expositions des populations, les concentrations en polluants, la localisation d'établissements sensibles à l'échelle de la métropole et des communes » : <https://www.atmosud.org/actualite/>

I « Le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPI), va lancer une plateforme internet qui permettra d'informer et de continuer à recueillir les attentes des populations. L'objectif visé est d'apporter des réponses et réduire les pollutions de l'air » : <https://www.spppi-paca.org/>.

AUTRES

I Le 14 octobre 2019, le Conseil Economique Social Environnemental Régional du Conseil Régional a rendu un avis sur les orientations budgétaires 2020-budget principal et budget annexe « Aéroport d'Avignon » : https://www.ceserpaca.fr/uploads/media/2019.10.14_Orientation_Budgetaires_2020.pdf.

I Le 19 décembre 2019, le Conseil de la Métropole Aix-Marseille a voté par délibération, l'approbation du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Territoire Marseille Provence : <https://www.marseille-provence.fr/>

I Des informations sur les travaux en cours pour la réalisation du diffuseur de Belcodène à cette adresse : <http://www.mairiedefuveau.fr/index.php/documents-a-telecharger/actualites/2110-a52-echangeur-belcodene-publie-25-oct-19/file>.

I « En novembre 2019, l'actualisation de l'étude de 2013 de requalification de la RN113 au niveau d'Arles en boulevard urbain a été actée à l'occasion d'une réunion conduite sous la présidence de Monsieur Dartout, préfet de région PACA » : http://www-maj.dreal-paca.e2.rie.gouv.fr/contournement-autoroutier-d-arles-la-concertation-a12376.html?var_mode=calcul.

I « Un projet d'aménagement prévoit que la liaison depuis l'A51 Nord vers l'A8 Ouest peut s'effectuer directement via une nouvelle bretelle reliant les deux autoroutes ». « L'itinéraire qui traverse le Jas-de-Bouffan via la route de Galice ne sera plus emprunté». « Le trafic local est allégé du trafic de transit entre les autoroutes, avec un impact positif sur la qualité de l'air et sur la circulation dans le quartier du Jas-de-Bouffan : 3 700 véhicules/jour en moins en moyenne, à l'horizon 2025, dans le sens A51 Nord/A8 Ouest » : <https://bifurcation-a8-a51.vinci-autoroutes.com/fr> ; <http://www.aixenprovence.fr/Bifurcation-A8-A51>.

I « L'Autorité environnementale a rendu l'avis délibéré n°2019-93, adopté lors de la séance du 4 décembre 2019 sur la demande de cadrage préalable à la liaison routière Fos -Salon : <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/>. Le débat public sur ce projet doit avoir lieu d'avril 2020 à juillet 2020 : <https://fos-salon.debatpublic.fr/>.



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04.88.22.64.63 / 06.01.04.66.51

Site : www.ort-provence-alpes-cotedazur.fr

Directeur de publication : Antoine Seguret, Président de l'ORT

Conception graphique : L'Esperluette - www.lesperluette-communication.fr

Crédits photographiques & iconographiques : DREAL, Adobe Stock.