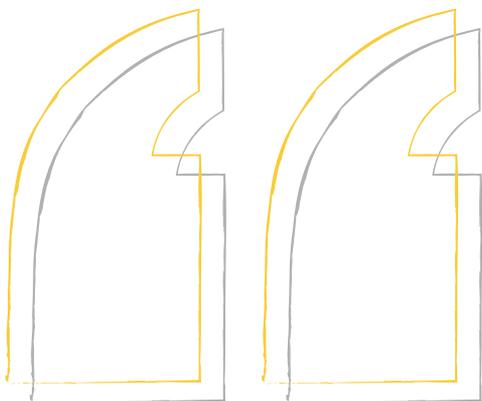




LE JOURNAL DES TRANSPORTS

N° 104 - MARS 2019



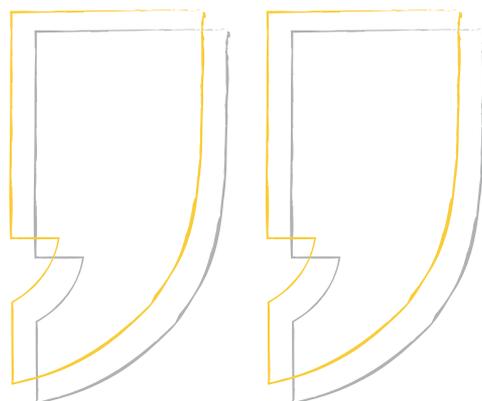
ÉDITO

Pour ce premier Journal des Transports de l'année 2019 et pour faire suite au colloque sur la thématique, qui s'est tenu en novembre dernier, vous trouverez dans ce numéro, un bilan Qualité de l'Air 2018 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que des actualités liées aux Zones à Faible Émissions et aux Appels à Projet « mobilités actives ».

A découvrir notamment dans ces colonnes, un entretien avec Louis Nègre, Président du Groupement des Autorités Responsables des Transports.

Vous en souhaitant bonne lecture et au plaisir de vous retrouver le 27 juin prochain pour le colloque de l'ORT ayant pour thématique « Les aéroports et la mobilité dans les territoires ».

Antoine Seguret – Président de l'ORT PACA



ESSOR

P. 2 - 3 DONNÉES QUALITÉ DE L'AIR

Bilan qualité de l'air 2018 en Provence-Alpes-Côte d'Azur
| ATMOSUD

P. 4 - 13 ACTUALITÉS

Les zones à faible émissions
| Élodie BOUÉ

Appel à projets - Fonds mobilités actives « Continuités cyclables »
| Élodie BOUÉ

Bruit des Transports : les actions de l'État pour protéger de cette nuisance
| Solène LE QUELLEC

La Charte Ville-Port des bassins de Marseille 5 ans après...
| Magali MOINIER et Rémy JOSSO

Le transport de marchandises sur la route de la transition énergétique
| Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) 06

Entretien avec Louis NÈGRE, Président du Groupement des Autorités Responsables des Transports
| Propos recueillis par Nathalie BUREAU DU COLOMBIER

P. 14 PROSPECTIVES

Le réseau ferroviaire : une composante du maillage des territoires
| Xavier TASSI

P. 15 -16 ACTUALITÉS RÉGIONALES

| Christiane DUGAT BONY

BILAN QUALITÉ DE L'AIR 2018 EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Plus de 145 000 personnes exposées en région à des valeurs supérieures à la réglementation

Malgré cette tendance à l'amélioration, il y a encore plus de 145 000 personnes qui résident à ce jour dans une zone dépassant la valeur limite réglementaire pour la protection de la santé en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PM10 et NO₂), **notamment pour le dioxyde d'azote, traceur de la pollution automobile (source : AtmoSud 2017)***. Ce chiffre s'élève à près de 2,3 millions de personnes en considérant les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé pour les particules PM10.

**Ces valeurs limites, calculées sur des critères économiques, sociologiques et environnementaux, évoluent régulièrement en fonction des connaissances de l'impact sanitaire des polluants. Elles sont définies par l'Europe afin d'assurer une bonne définition de la qualité de l'air. Pour le dioxyde d'azote, la valeur limite devait être respectée en 2010, son dépassement conduit à un contentieux.*

Population exposée en 2017 aux dépassements de valeurs réglementaires et sanitaires (recommandés par l'OMS) dans la région et les départements (source : AtmoSud)

	Population totale	Seuil réglementaire NO ₂	Ligne directrice OMS PM10	Seuil réglementaire PM10	Valeur cible O ₃
Région	5 024 216	145 000	2,34 millions	< 1 500	2,8 millions
Alpes-Maritimes	1 083 145	82 000	304 000	< 500	386 000
Bouches-du-Rhône	2 005 973	56 000	1,55 millions	< 1 000	741 000
Var	1 038 130	5 600	165 000	< 500	1,03 millions
Vaucluse	554 343	1 200	308 000	< 500	468 000
Départements Alpains	301 471	<100	2 800	< 100	197 000

Pour le dioxyde d'azote, les émissions de polluants sont principalement liées au transport (67% des émissions en région dont 49% liées au transport routier).

En effet, en plus du transport routier, une part des émissions proviennent localement du transport maritime (exemple : 38% des émissions de NOx à Marseille) ou d'autres transports (ferroviaires ou aériens).

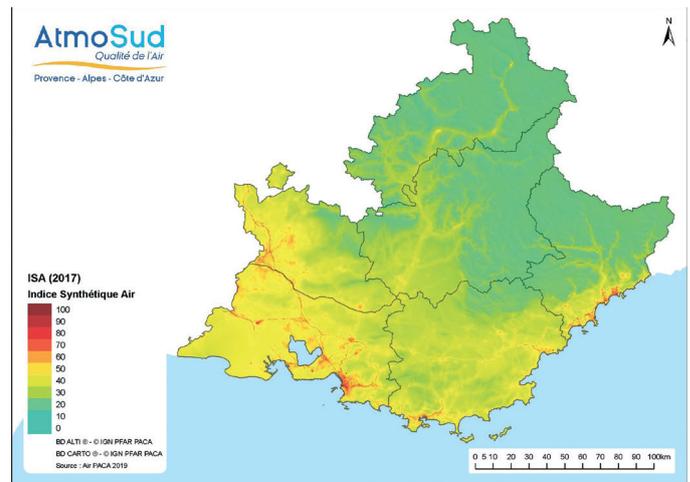
Pour les particules, elles sont notamment émises par le transport (31% dont 26% par le transport routier), l'industrie (20%) et la combustion de biomasse (26%, notamment liée chauffage au bois et au brûlage de déchets verts).

Des zones où la population est plus exposée

Les populations les plus exposées vivent dans les centres urbains, proches des grands axes ou à proximité de sites industriels.

Dans les grandes villes, comme Marseille, les questions de transports (maritimes, routiers..) et de mobilité sont prédominantes même si des aménagements et des efforts sont prévus pour gagner sur la place de la voiture (augmentation de l'offre de transports en commun, L2, requalification de quartier Éco-Quartiers, de voirie, développement de Bus à Haut Niveau de Service..).

Une singularité du territoire industriel réside dans la diversité des espèces chimiques présentes avec un fort potentiel d'effet cocktail. L'axe fort de surveillance actuelle dans le territoire concerne les polluants d'intérêts sanitaires (exemple : étude scenarii).



Carte des Indices Synthétiques Air en 2017 - agrégation des concentrations annuelles en PM₁₀, NO₂ et O₃

Amélioration de la qualité de l'air mais des évolutions différentes pour le NO₂ en fonction des territoires

Pour la plupart des polluants réglementés, la qualité de l'air s'est améliorée, sauf pour l'ozone, qui reste relativement stable.

Pour le dioxyde d'azote, polluant issu principalement du transport, les concentrations se sont globalement améliorées entre 2000 et 2017 (en moyenne - 22% au niveau régional / - 30% au niveau national).

Cette amélioration est moins marquée dans les agglomérations d'Aix-Marseille et de Nice Côte d'Azur (entre -5 et 20%) que dans les agglomérations de Toulon (-20 % à -25%), Avignon ou dans l'ouest des Bouches-du-Rhône (-15% à -45%).

Une démarche globale Air Climat Energie Santé

L'État, les collectivités et les secteurs d'activité mettent chacun en œuvre des plans, des programmes et des actions qui ciblent la qualité de l'air, le climat et l'énergie et la protection de la santé.

Les actions de réduction des émissions polluantes, planifiées dans les plans territoriaux (Plan Régional Santé Environnement, Plan Protection Atmosphère, Schéma Régional Climat Air Energie, Villes respirables, Plan Climat Air Energie Territorial) peuvent être à la fois bénéfiques pour la santé des populations, pour l'environnement et le climat, à condition que les sujets soient abordés simultanément. Une approche intégrée permettra de favoriser les co-bénéfices tout en agissant contre d'éventuelles contradictions environnementales.

AtmoSud contribue à la synergie de ces actions avec ses données, son expertise, des scénarii prospectifs d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre, des évaluations de gain et des indicateurs de résultat.

Plus d'informations sur la qualité de l'air, consultez le site internet d'AtmoSud : www.atmosud.org.

LES ZONES À FAIBLE ÉMISSIONS

La France est l'un des pays saisi par la Cour de justice de l'Union Européenne pour leur non-respect persistant des normes de qualité de l'air et leur manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour diminuer les périodes de dépassement. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les territoires de Marseille, Nice, et Toulon sont concernés par le précontentieux Européen relatif aux particules fines et le contentieux Européen relatif aux oxydes d'azote.

Pour réduire l'empreinte des transports routiers sur la qualité de l'air, quinze villes et métropoles se sont engagées en France à déployer ou à renforcer une Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur leur territoire d'ici fin 2020. Plus de 220 zones sont déjà déployées en Europe contre trois seulement en France à l'heure actuelle. Les Zones à Faibles Emissions (ZFE) ont pourtant fait preuve de leur efficacité : même si l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air diffère d'une ZFE à une autre, des réductions de concentrations dans l'air de NO₂ et PM₁₀ jusqu'à 12% et de 15% de PM_{2,5} ont pu être observées.

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) sont des zones dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants, sur la base du système de vignettes Crit'air. Ce document sécurisé, pleinement opérationnel et désormais délivré à plus de 10 millions de véhicules, permet de classer ces derniers en fonction de leurs émissions polluantes. La mise en place des Zones à Faibles Émissions est particulièrement souple, elle est décidée par les collectivités locales, qui en définissent les critères de leur choix : la délimitation géographique, les catégories et classes de véhicules concernés, les modalités horaires, la progressivité des règles dans le temps et les dérogations octroyées.

Le contrôle du respect des règles est un enjeu déterminant pour le bon fonctionnement d'une ZFE : le dispositif se révèle souvent plus efficace et plus juste lorsqu'un contrôle renforcé est réalisé. À la demande des collectivités, le Gouvernement facilitera la mise en place de systèmes de contrôles automatisés dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, strictement limités aux besoins.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Aix-Marseille Provence (AMP), la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) et Toulon Provence Méditerranée (TPM) ont signé le pacte d'engagement pour

mettre en place une ZFE d'ici fin 2020, ces trois territoires étant concernés par les dépassements des seuils réglementaires.

Sur ces trois métropoles, Aix-Marseille Provence et Toulon Provence Métropole ont déposé un dossier afin de répondre à l'appel à projets « zones à faibles émissions » de l'ADEME qui vise à accompagner les métropoles et établissements publics de coopération intercommunale regroupant plus de 100 000 habitants, et ceux dont le territoire est en tout ou partie couvert par un plan de protection de l'atmosphère dans la mise en œuvre d'une zone à faibles émissions. Les collectivités lauréates seront accompagnées financièrement par l'ADEME pour préfigurer la mise en place d'une ZFE, identifier les conditions de réussite de sa mise en œuvre et assurer la concertation et l'animation autour de ce projet. L'objectif est d'approfondir les connaissances sur les impacts et/ou mieux prendre en compte les spécificités locales dans la mise en œuvre d'une ZFE.



Carte des 15 territoires qui s'engagent aujourd'hui à déployer ou à renforcer une première ZFE d'ici fin 2020.

APPEL À PROJETS - FONDS MOBILITÉS ACTIVES « CONTINUITÉS CYCLABLES »

Le lancement du plan vélo le 14 septembre 2018, annonce que 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.

Ce plan définit 4 axes permettant de répondre aux freins identifiés, aux attentes des Français et atteindre l'objectif fixé pour 2024 :

- le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière ;
- la sûreté : la lutte contre le vol de vélos ;
- l'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- le développement d'une culture vélo.



Pour accompagner la mise en œuvre de ce Plan vélo, et traduire ces axes en action, Élisabeth Borne a annoncé l'ouverture du premier appel à projet du Fonds mobilités actives « Continuités cyclables » le 13 décembre 2018. A travers cet appel à projet, 50 millions d'euros sont attribués en 2019 pour la résorption de discontinuités cyclables ayant un impact sur la mobilité quotidienne à vélo en zones urbaines, périurbaines ou rurales. Plus précisément, il vise les travaux qui résorbent les discontinuités de toute nature (roades urbaines, voies ferrées, canal...). Le Fonds est en effet conçu pour aider à la réalisation de projets visant à « restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars...) », mais également « relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux ». Tous les maîtres d'ouvrage publics sont éligibles à ce

fonds, quels que soient leur taille et leur groupement, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement défini et déjà en cours de réalisation : collectivités locales (y compris départements, groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale). Le taux d'aide maximal est de 20 % de l'assiette éligible (possible d'être porté à 40 % par les collectivités petites ou moyennes pour un équipement très structurant). Les actions éligibles correspondent à l'ensemble des frais liés à la réalisation de la continuité cyclable, y compris le cas échéant une partie d'études d'avant projets sommaires et d'études d'impact.

Un premier relevé de dossier de candidature est prévu le 15 avril 2019, un deuxième relevé le 30 juin 2019.



BRUIT DES TRANSPORTS : LES ACTIONS DE L'ÉTAT POUR PROTÉGER DE CETTE NUISANCE

Parmi les grandes préoccupations des Français, les nuisances sonores arrivent en bonne place. Si la plupart d'entre elles sont des nuisances de « voisinages » (moto qui pétarade, chien qui aboie, clients de bar peu respectueux, etc.), le bruit généré par les moyens de transports concerne près de 52 millions de personnes dont 8,5 millions qui sont exposés à des niveaux sonores jugés critiques. Une étude du cabinet EY, réalisée en 2016 pour le Conseil National du Bruit et l'ADEME, montre que le coût social des pollutions sonores atteint 57 milliards d'euros par an dont 20,5 milliards uniquement pour le secteur des transports.

La réglementation relative au bruit

Le bruit des transports fait l'objet d'une réglementation depuis 1978 avec l'arrêté relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation¹. Mais c'est à partir des années 1990 que les premières lois viennent encadrer les pratiques. La loi de 1992² pose les bases du traitement réglementaire de la nuisance. L'arrêté du 5 mai 1995 définit quant à lui les niveaux sonores à respecter lors de la réalisation d'infrastructures nouvelles. Ainsi, aucun projet neuf ne peut générer de niveaux sonores critiques sur des bâtiments existants.

Il faudra attendre la circulaire du 12 juin 2001 pour que les valeurs limites de bruit soient fixées. De ces valeurs découlent la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) dont la résorption est une priorité dans le cadre de la politique bruit de l'État. Un PNB est un bâtiment répondant aux trois critères suivants :

- **usage** : local d'habitation ou établissement d'enseignement, de soin et de santé ou d'action sociale ;
- **antériorité** : permis de construire préalable à l'existence administrative de la route ;
- **acoustique** : indicateurs de gêne supérieurs à 70 dB(A) de jour et/ou 65 dB(A) de nuit.

En complément, la réglementation française prévoit la réalisation d'un classement sonore des voies. Il s'agit d'un arrêté préfectoral listant l'ensemble des voies bruyantes d'un département et leur attribuant une largeur de gêne. Dans cette bande, toute construction nouvelle doit disposer d'un isolement acoustique adapté à la nuisance, tel que défini par l'arrêté du 30 mai 1996 modifié le 23 juillet 2013. Cela permet de préserver les usagers de ces nouveaux bâtiments de la nuisance bruit.

Les moyens de résorption des PNB

Pour traiter les bâtiments PNB, les gestionnaires de voies mettent généralement en œuvre deux solutions : la construction d'écrans acoustiques et l'isolation des façades. La première solution est à privilégier car elle traite le problème à la source. Cependant il n'est pas toujours possible d'implanter un écran en bord de voie, ou parfois le coût d'un tel mur est trop élevé vis-à-vis du nombre de bâtiments à traiter. C'est donc la solution isolations de façades qui est mise en œuvre.



Écran acoustique en béton de bois

Le projet d'écrans de Martigues Croix-Sainte

La ville de Martigues est traversée par l'autoroute A55, axe qui permet de relier la zone portuaire de Fos-sur-Mer à Marseille. Avec un trafic de plus 70 000 véhicules jours³ et un trafic poids-lourds important, cette infrastructure génère des nuisances sonores conséquentes. Le projet d'écrans de Martigues Croix-Sainte vise à résorber les PNB sur le secteur entre la limite Ouest de la commune et le Nord du viaduc de Caronte. Dans ces quartiers, près de 1 000 personnes subissent des nuisances diurnes supérieures à la limite réglementaire ; 600 personnes les subissent également la nuit. Le projet est porté par l'État avec le soutien financier du Territoire du Pays de Martigues de la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2015-2020.

Genèse du projet

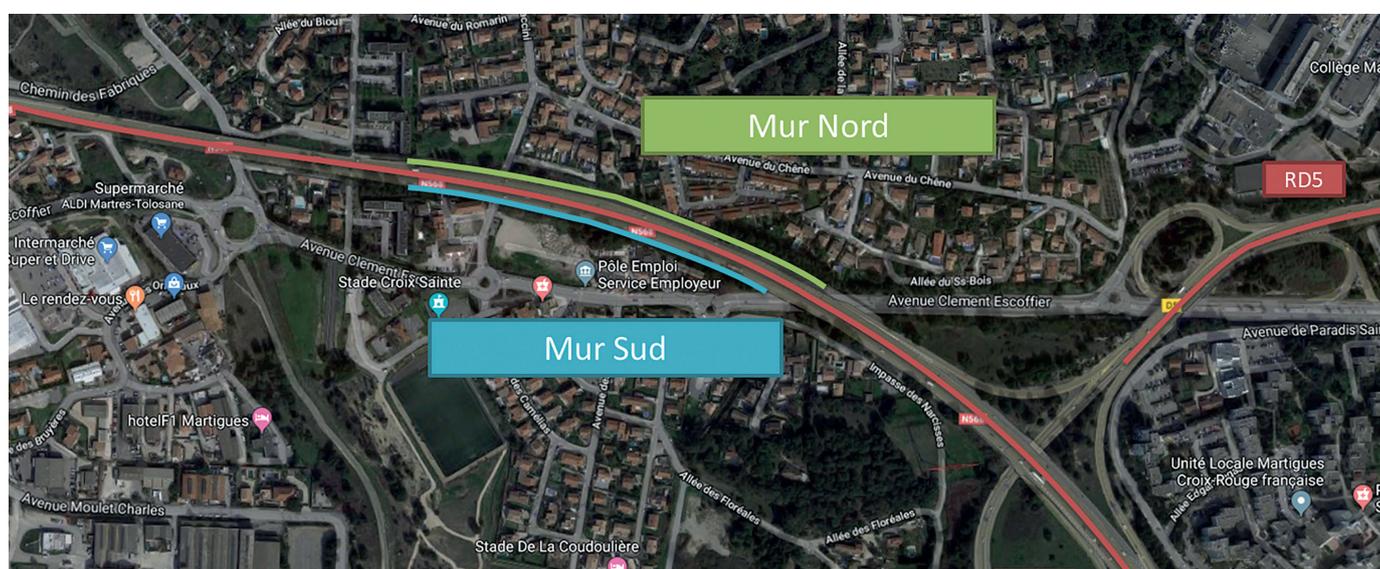
Le secteur de Croix-Sainte a été identifié lors de l'élaboration du PPBE État approuvé en 2013. À cette occasion, l'ensemble des zones de bruit critique répertoriées ont été hiérarchisées en fonction du nombre de personnes subissant les nuisances et les niveaux sonores générés par les infrastructures. Croix-Sainte étant en deuxième position de cette priorisation, les études pour la résorption des PNB ont débuté en 2015.

Caractéristiques techniques et calendrier

Afin d'atteindre les objectifs acoustiques, deux écrans de part et d'autre de l'autoroute sont prévus avec les caractéristiques suivantes :

- **écran Nord** : long de 440 mètres et haut de 3,5 mètres ;
- **écran Sud** : long de 390 mètres et hauteur variable entre 2 et 3 mètres.

Les écrans seront des panneaux de béton de bois fixés sur un dispositif de retenue en béton dont la base est élargie pour porter le poids du mur. Les travaux pour la réalisation des écrans devraient débuter avant l'été 2019 pour une durée de 5 mois.



Ces écrans seront la cinquième réalisation en quatre ans le long des routes nationales non concédées dans le département des Bouches-du-Rhône. Le programme des opérations d'écrans est cependant conséquent avec une vingtaine d'ouvrages restant à construire. Il convient d'y ajouter la quarantaine de sites à traiter en isolations de façades et pour lesquels des campagnes de travaux ont débuté en 2018. Les résorptions de PNB dépendent notamment du rythme des crédits attribués à cette politique, sur le programme « infrastructures de transport » pour les écrans et le programme « prévention des risques » pour les isolations de façades.

Pour plus d'information sur le projet, consultez la rubrique dédiée sur le site de la DREAL PACA

³ Données DIRMed pour l'année 2017

LA CHARTE VILLE-PORT DES BASSINS DE MARSEILLE 5 ANS APRÈS...

L'osmose originelle entre la ville et son port s'est progressivement rompue à partir des années 1960 malgré l'importance constante du port dans l'activité économique du territoire. L'activité des bassins de Marseille a été fragilisée par des conflits à répétition et le port a connu d'importantes difficultés pour s'adapter à la concurrence internationale. Dans ce contexte, la charte Ville-Port mise en place en 2013 s'est révélée comme une opportunité pour renforcer les liens entre le GPMM et le territoire environnant.

Les origines

Le conseil de surveillance du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) a voulu en 2011 mener une réflexion pour réaffirmer la vocation des bassins de Marseille, pour identifier les modalités d'adaptation de l'outil portuaire à moyen et long terme et pour éclairer comment articuler le port et son territoire dans une relation gagnant-gagnant. Ce travail animé par Yves Cousquer a mobilisé les acteurs économiques de la place portuaire et a abouti au rapport qui porte son nom.

Un processus de dialogue institutionnel s'en est suivi aboutissant à la signature de la « Charte Ville-Port » le 28 juin 2013 par la communauté urbaine de Marseille, la ville de Marseille, le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le conseil départemental des Bouches du Rhône, le GPMM, l'EPAEM, la chambre de commerce et de l'industrie Marseille Provence et l'État.

I - Deux acquis majeurs de la charte Ville-Port

Un consensus sur la vocation des bassins portuaires de Marseille

La charte réaffirme la complémentarité des deux bassins du port de Marseille Fos et la vocation intraméditerranéenne des bassins de Marseille. « *Les bassins de Marseille resteront le port des trafics intraméditerranéens de remorques et de conteneurs (...). Polyvalent et adaptable, le port de Marseille répond aussi parfaitement aux besoins des opérateurs méditerranéens de passagers* ». La Charte porte la volonté de « *renforcer l'activité industrielle, de réparation navale en complémentarité avec les sites de La Ciotat et de Toulon* », mais aussi, par l'intensification de la ville de « *multiplier les synergies fonctionnelles et économiques* », en termes d'innovation, de promotion, mais aussi d'accueil d'activités nouvelles, dans l'espace portuaire.

La charte ville-port acte une vision partagée à long terme du schéma global de développement du port, qui reste pertinente, autour de 3 séquences ville-port :

- au sud un port urbain du J4 au J0, avec la nécessité d'ouvrir progressivement la ville sur son espace littoral portuaire tout en laissant la possibilité d'une activité maritime et portuaire en évolution ;
- un port de commerce d'Arenc à la forme 10 avec la nécessité d'adapter les infrastructures portuaires aux nouveaux standards de navires et aux évolutions réglementaires pour que le port reste compétitif et attractif sur les filières traditionnelles (roulier international et national, passagers - croisière et ligne régulière, conteneur intra-méditerranée) et sur la filière réparation navale ;
- au nord un port nautique au-delà de la forme 10, avec la nécessité de permettre le projet d'extension du département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines.

Cette vision d'avenir de la place portuaire marseillaise a depuis lors fait l'objet d'un consensus perenne entre les partenaires institutionnels et facilite de fait l'émergence, le financement et la mise en œuvre des projets portuaires.

L'engagement d'une démarche de projet pour le développement portuaire et territorial de Marseille

Une communauté de travail s'est instaurée entre les partenaires institutionnels et les représentants de l'union maritime et fluviale. La vie de cette communauté de travail a connu deux principaux cycles.

// Une forte ambition initiale pour traiter la question portuaire à une échelle territoriale plus large que celles des emprises portuaires

Les premières années ont été marquées par l'engagement d'un dialogue indispensable entre les différents partenaires. Elles ont démontré leur capacité à produire des réflexions partenariales à l'échelle du port et des espaces arrières portuaires, mettant en exergue les mesures d'accompagnement de l'activité portuaire.

Ainsi, dans le cadre du chantier « emploi et économie », plusieurs sujets d'importance ont été investigués, même si les mises en œuvre se heurtent à des difficultés et restent en suspens : le projet de pôle d'activités sous-marines et off-shore, le projet de structuration de la filière réparation navale, la stratégie pour maintenir et restructurer du foncier pour des activités de la logistique arrière-portuaire dans la façade arrière portuaire.

Le chantier « infrastructures portuaires et dessertes terrestres » a remporté des succès, comme l'amélioration de la lisibilité des portes du port et leur jalonnement depuis le système autoroutier. Cependant le schéma de desserte multimodale de la façade maritime Nord de Marseille envisagé est resté au stade d'ébauche. Toutefois, un consensus existe sur le fait que la requalification de l'axe « Cap Pinède-Capitaine Gèze » associée à la reconfiguration de l'échangeur Cap Pinède devra permettre d'améliorer et faciliter l'accès au chemin du Littoral et au boulevard des Bassins de Radoub, en particulier pour les poids-lourds.

Enfin, le chantier « aménagement » a vu l'aboutissement de la première phase de l'étude urbaine Grande Joliette, conduite sous la double maîtrise d'ouvrage du GPMM et de l'EPAEM et la validation des principes de valorisation foncière du port sur la section J4 – Arenc.



Bassins de Marseille – le port urbain – section Sud (crédit GPMM)

Cependant force est de constater que les schémas d'ensemble (schéma directeur d'aménagement et de valorisation des 400 ha, schéma de desserte multimodale de la façade maritime Nord, stratégie de maintien et de développement d'activités logistiques dans la façade maritime nord...) n'ont pas été conduits à leur terme. Néanmoins, les dynamiques de projets se poursuivent mais devraient utilement s'inscrire dans cette vision globale d'aménagement qui reste à ce jour à relancer et à finaliser.

// Ces dernières années, un recentrage sur les projets situés dans l'enceinte portuaire à court terme

Dans la section sud, la mutation urbaine s'est accélérée. Le regroupement des flux internationaux sur le nouveau terminal international reconfiguré au Cap Janet et la mise en service d'une nouvelle porte dédiée (future porte 3 au sud de l'actuelle porte 4) seront effectifs dès fin 2020. La stabilisation de l'horizon du transfert de ces activités dans la section centrale a permis l'engagement de l'appel à projet international pour la mutation de la halle portuaire J1 à la Joliette dès mi 2017. Le 11 janvier 2019, le groupement Adim Immobilier Provence, Vinci Construction France, associé à la Caisse des Dépôts avec comme architectes Reichen & Robert a été désigné lauréat avec leur projet intitulé (J1) La passerelle, qui sera opérationnel à l'horizon 2023.

Dans la section centrale, l'intensification de l'activité portuaire et industrielle constatée ces dernières années laisse à penser du bien fondé de cette démarche partenariale Ville-Port. Les activités traditionnelles se développent et les opérateurs portuaires et le GPMM modernisent et développent leur installation portuaire ;

en témoigne par exemple les aménagements ferroviaires sur les terminaux marchandises et sur le réseau ferré portuaire. De nouvelles activités s'implantent contribuant à la diversité industrielle : la première phase du data center MRS2, le projet de réparation navale de grande plaisance pour les mega yacht à Monaco Marine. La section nord n'est pas en reste, en témoigne l'engagement de la commercialisation du site de la Lave à l'Estaque en vue de la création d'une zone dédiée aux acteurs de la filière tertiaire, scientifique, ainsi qu'un pôle de services ouvert au public en 2018.

II – Les évolutions en cours et à venir

La nécessaire prise en compte des attentes sur l'environnement, la pollution et la transition énergétique

Les questions environnementales (réchauffement climatique, biodiversité, pollution, nuisance) devraient être approfondies dans le cadre de la charte Ville Port car elles sont devenues fondamentales sur le territoire.

Les ports sont particulièrement sollicités dans ce domaine à la fois comme ressources, notamment avec la géothermie marine, le solaire photovoltaïque sur les toitures des hangars et les ombrières de parkings mais aussi comme générateurs éventuels d'émissions polluantes contre lesquelles il convient d'examiner toutes les options : gaz naturel liquéfié, scrubbers, branchement électrique des navires à quai, hydrogène. La préservation des fonds marins et de la qualité de l'eau constitue également un enjeu important.

Conscients que la pérennité de l'activité portuaire passe par son acceptation sociale, les opérateurs portuaires et notamment les armateurs, à l'instar de la Méridionale, se sont d'ores et déjà mobilisés pour réduire leur empreinte environnementale.

La prise en considération des populations riveraines du port

Les critiques récurrentes sont la place de la société civile dans l'animation de la charte Ville-Port et une mise en œuvre de la Charte Ville-Port quasi-exclusivement au bénéfice du port. Le renouveau de l'activité portuaire et industrielle des bassins de Marseille est perçu par les riverains du port comme une opportunité pour tendre vers une réduction continue des impacts de l'activité portuaire et leur amélioration qualitative ainsi que pour valoriser le traitement de l'interface Ville-Port et la qualité de vie dans les quartiers riverains. Dans ce contexte, un dialogue Ville-Port se met en place en 2019 sous le pilotage conjoint du port et du territoire avec l'État comme garant.

Le passage à l'échelle métropolitaine

La création de la métropole Aix Marseille Provence conduit à élargir l'approche aux bassins de Fos-sur-Mer et à l'ensemble de la métropole et tendre ainsi vers une intégration de la présente Charte dans une charte Métropole-Port en cours d'élaboration, tout en préservant la spécificité de ce port de centre-ville dans lequel une mixité des usages portuaires et urbains existe et est à développer et une cohabitation plus apaisée et une ouverture vers la ville sont à organiser.



Projet Laureat - La passerelle J1 (crédit GPMM)

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LA ROUTE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Le transport routier achemine 4,4 millions de tonnes de marchandises chaque jour avec des performances environnementales supérieures à celles de la voiture. La majorité des poids lourds est aux normes Euro 5 et 6 les plus récentes et les plus performantes. La consommation de carburant se réduit d'année en année (moins de 28 litres aux cent kilomètres pour un véhicule de 44 tonnes contre 6 litres pour 100 kilomètres pour une voiture de 1,5tonne).

Le secteur du transport routier a fait des efforts considérables pour réduire son empreinte environnementale par l'adoption du programme « OBJECTIF CO2 - les transporteurs s'engagent » avec une Charte et un Label. En 25 ans, les rejets de gaz polluants émis par ce secteur ont été réduits de 80%, soit une réduction de 2 millions de tonnes de CO2.

Avec le programme EVE, Engagements Volontaires pour l'Environnement, programme global de transition énergétique pour l'ensemble des acteurs de la supply chain, Transporteurs, Chargeurs, Commissionnaires, le dispositif « Objectif CO2 » s'amplifie. La branche Transport et Logistique connaît une véritable mue environnementale.

Pour le transport de marchandises, le gaz naturel pour véhicule (GNV) présente un potentiel comme carburant alternatif en terme d'impact environnemental, de coût de l'énergie, quand bien même persistent certains freins : prix d'achat des véhicules, absences de stations d'avitaillement, choix de véhicules restreints.



Cette dynamique trouve cependant des échos dans les entreprises de notre Région Sud. Les TRANSPORTS MORTIGLIENGO basés à Carros (06), 1^{ère} entreprise de la région chartée et labellisée par l'ADEME, ont fait le pari osé de sauter le pas et d'entrer dans l'ère du GNL pour leurs liaisons régionales.

Monsieur Patrick MORTIGLIENGO, dirigeant des transports éponyme, envisage de son véhicule laboratoire GNL, une expérimentation en grandeur nature, pour montrer la voie et tracer le sillon.

En donnant aux collectivités locales la compétence pour investir dans des stations d'avitaillement GNV/ BioGNV, chacun saura trouver la bonne Énergie, avec une vision multi-énergies, pour répondre aux enjeux prioritaires du réchauffement climatique et de la pollution de l'air, d'une transition énergétique à un mix énergétique au sein des Entreprises de Transport Routier.

ENTRETIEN AVEC LOUIS NÈGRE, PRÉSIDENT DU GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DES TRANSPORTS

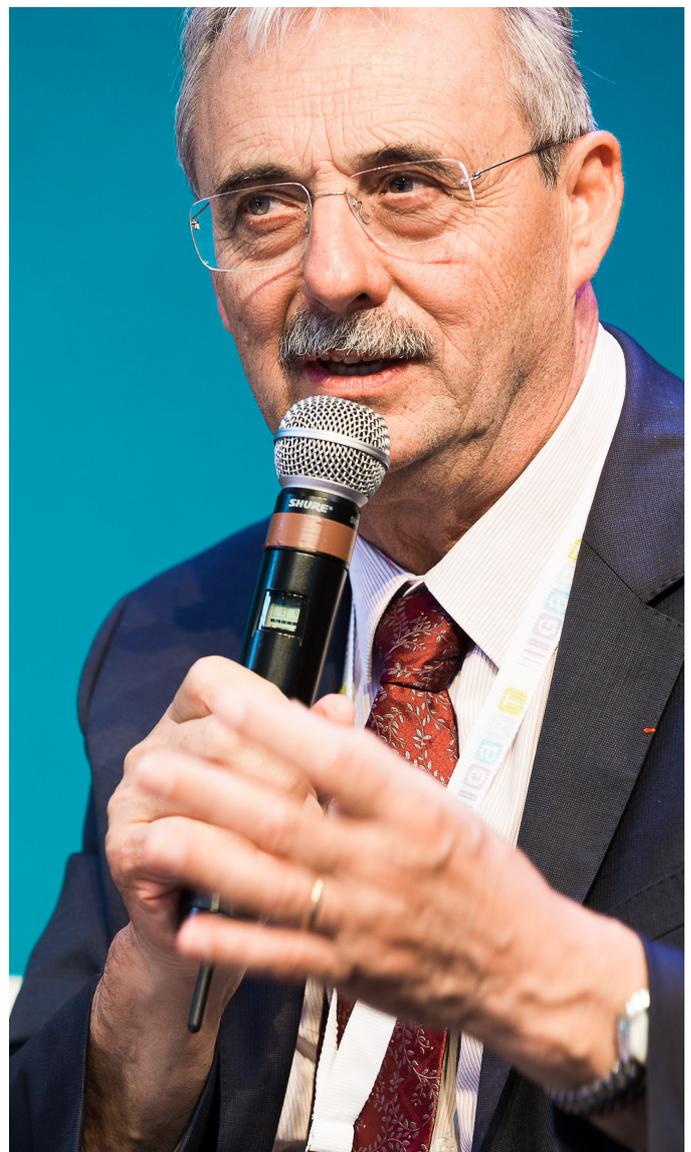
**« Pour une couverture intégrale du territoire
par les autorités organisatrices de la mobilité »**

Vous avez été particulièrement actif dans l'élaboration de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Le projet de texte répond-il aux attentes des autorités organisatrices de la mobilité. Portez-vous des projets d'évolution de ce texte ?

Après le consensus dégagé au début des travaux d'élaboration de la loi LOM entre la ministre Elisabeth Borne, le GART et les associations d'élus, le gouvernement a procédé, en juillet 2018, à de nouveaux arbitrages moins ambitieux. Nous avons déposé une quarantaine d'amendements validés par les Régions, l'Association des communautés de France et France Urbaine. Près de la moitié de ces amendements portent sur la gouvernance des mobilités et plus précisément la couverture intégrale du territoire par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) puisqu'à ce stade, deux tiers de la France se situe en zone blanche. Il s'agirait d'une avancée considérable au vu de la fracture territoriale. Notre ambition est de faire évoluer le texte de Loi en ce sens. Nous plaidons pour une couverture à 100% du territoire par les AOM. Nous attendons beaucoup de la discussion parlementaire prévue en mars. Nous souhaitons la réintégration des bassins de mobilité, un ensemble au sein duquel les gens se déplacent en dehors du cadre administratif des EPCI.

Quel regard portez-vous sur l'évolution des compétences des autorités chargées d'organiser la mobilité sur leurs territoires ? Ne sont-elles pas confrontées à un paradoxe : faire mieux dans un contexte où la question de la mobilité est au cœur des enjeux essentiels des territoires nécessitant des ressources importantes ?

Pour créer des services de mobilité dans les zones peu denses, le GART demande l'instauration d'un versement transport de 0,3 % pour faire face à la création de nouveaux services. Ce versement transport d'un montant limité permettrait ainsi d'apporter concrètement des solutions de mobilité



légères (intermodalité, mobilité active, auto partage, covoiturage, véhicules autonomes). Je rappelle que 25% des demandeurs d'emploi renoncent à un travail faute de mobilité ! Dans les cinq ans à venir, l'avènement des véhicules autonomes devrait apporter un réel service en proposant des transports à la demande. Par ailleurs, la masse salariale représente 60% du coût du transport public.

La recherche ou la captation de ressources nouvelles pour le financement des infrastructures et de la mobilité est une question cruciale, quelles réflexions mènent le GART sur ce sujet ?

L'article 13 de la loi sur le Grenelle de l'Environnement avait inscrit 2,5 Mds € consacrés à des appels à projets d'ici 2020. 1,8 Mds€ ont été alloués à trois appels à projets sur des zones denses (tramways, métros), il manque 700 M€. Nous espérons que l'Etat pourra les honorer. Sur les dix prochaines années, 1,2 Mds € sont également programmés (2018-2028). Le Gart demande à ce que la ponction fiscale prise sur la mobilité avec l'instauration au 1er janvier 2018 de la TICPE, puisse financer la mobilité ! Nous demandons le fléchage et la traçabilité de cet argent —qui représente 4 Mds € de ressources supplémentaires par an— puisse financer les infrastructures qui se dégradent. Les réseaux routiers et ferroviaires ont besoin d'investissements lourds, chiffrés à 3 Mds€ par an. Sur certaines voies ferrées, le train circule à 40 km/h faute de maintenance suffisante. Il faut répondre à un besoin fondamental des citoyens exprimés par la crise des gilets jaunes.

L'innovation est au cœur de l'actualité avec l'appel à manifestation d'intérêt France Mobilités et le développement des nouveaux usages autour de la mobilité (Maas). Comment le Gart prend-il part à ces nouveaux usages, ces nouvelles technologies ?

La mobilité servicielle constitue un des leviers majeurs du développement des mobilités. Elle permettra d'optimiser les infrastructures de transport, d'améliorer leur sécurité et leur confort. Les voyageurs attendent une qualité de service. Dans le contexte des Smart Cities, cette mobilité servicielle du 21^e siècle passe par exemple par l'ouverture des données pour permettre aux start-up de proposer de nouveaux services, de simplifier le parcours du voyageur. Le Gart qui fait partie du Comité stratégique de cet appel à manifestation d'intérêt, soutient donc cette démarche qui permet à la France d'être en pointe.

La gratuité des transports publics est le thème d'une étude que vous venez de lancer. Quel est l'objectif visé, démontrer que ce n'est ni viable ni réaliste ?

Tout le monde parle des transports gratuits or il n'existe pas d'étude de référence sur ce que coûte la mobilité et à qui ? A quoi correspond une mobilité gratuite ? Le Gart vient de lancer une étude de référence pour objectiver le débat afin que les AOM puissent s'appuyer sur des données scientifiques. Les résultats seront publiés en juin prochain.

Vous pointez du doigt la Loi Pacte qui risque de mettre à mal la cotisation des entreprises dans le cadre du versement transport. Que représente-t-il dans les ressources des AOM ?

Le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs privés et publics sur les entreprises de plus de 11 salariés. Il représente 8,5 Mds € en France. Sans cet argent, le prix du billet exploserait, ou alors nous assisterions à une diminution drastique des services de mobilité.

En tant que maire de Cagnes-sur-Mer, quel bilan dressez-vous de la réforme du stationnement en le dépénalisant ?

J'ai été un acteur de cette dépénalisation du stationnement. Nous étions en retard, car dans la plupart des pays d'Europe le stationnement est dépénalisé, ce qui permet à chaque commune de gérer au mieux cet outil majeur. 90% des automobilistes ne payaient pas le stationnement à Paris alors qu'à Londres tout le monde le paie. La voie publique n'est pas un garage ! Elle sert à circuler et stationner. Les voitures ventouses tuent le commerce de proximité. À Cagnes-sur-Mer, nous trouvons désormais des places de stationnement avec parallèlement des incitations telles que la gratuité la première demi-heure et entre midi et deux. Nous avons opté pour une tarification adaptée aux résidents, aux actifs et pour l'amende la plus faible, à 15€, pour assurer notre objectif principal qui est la rotation des véhicules.

Quelles autres réformes souhaiteriez-vous pour une mobilité durable, efficiente techniquement et soutenable financièrement ?

Nous devons tout faire pour maintenir le versement transport, c'est la principale ressource des AOM. Le GART plaide pour un taux réduit de la TVA à 5,5% au lieu de 10% sur les services de mobilité car les transports du quotidien représentent un produit de première nécessité. Cela permettrait d'inciter la population à prendre les transports en commun et contribuerait à lutter contre le changement climatique. Il y a urgence. Nous devons donc soutenir et investir dans le transport public à la fois pour nos villes, nos agglomérations et la planète.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE : UNE COMPOSANTE DU MAILLAGE DES TERRITOIRES

Parmi l'ensemble des modes constituant le mix de mobilité, la France s'est dotée d'un réseau ferroviaire conséquent mixant des liaisons rapides sur de grandes distances, mais également des lignes permettant d'irriguer au plus près les territoires.

Un réseau ferroviaire important à entretenir

Les lignes voyageurs de desserte fine du territoire (UIC 7 à 9 AV) représentent environ 9 100 km sur les 28 400 km que comportent le réseau ferré national.

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce linéaire de voie est d'environ 500 km et concerne six départements. L'entretien de ces lignes constitue donc un enjeu majeur dans la politique de transport et d'aménagement. Singulièrement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, au regard des territoires montagneux empruntés, les investissements à mettre en œuvre sont très importants. En effet, la topographie des secteurs alpins, mais également littoraux avec la Côte Bleue, impose des ouvrages complexes à entretenir (tunnels, ponts...) et soumis à des conditions climatiques exigeantes.

Dans ces conditions, des solutions doivent être trouvées pour définir les conditions de pérennisation de ce réseau de desserte.

Adapter la stratégie des lignes ferroviaires de desserte fine

Les investissements massifs à réaliser constituent une difficulté majeure au regard des ressources publiques disponibles de l'État mais également des collectivités territoriales.

C'est pourquoi la Ministre en charge des Transports a confié au préfet Philizot une mission portant sur la définition d'une stratégie de sauvegarde des lignes de desserte fine des territoires.

Il s'agit de bâtir une vision partagée de la gestion de ces lignes avec l'ensemble des acteurs et notamment les Régions en qualité d'autorités organisatrices des mobilités.

Cette stratégie doit apporter, région par région, des solutions techniques et de gouvernance adaptées à chaque situation. Elle s'appuiera sur l'état des lieux des lignes demandés à SNCF Réseau, mais également sur la nouvelle approche méthodologique et les premiers éléments issus de l'adaptation des référentiels techniques élaborés par SNCF Réseau.

Des projets pilotes permettront d'évaluer la possibilité



d'élargir cette stratégie à l'ensemble des lignes de desserte fine des territoires.

Les conclusions de ce travail devraient être connues avant la fin avril 2019.

Adapter les référentiels techniques

L'examen de solutions techniques spécifiques aux lignes fines nécessite d'étudier la possibilité d'adapter les référentiels de maintenance et d'exploitation utilisés par le gestionnaire d'infrastructure.

Il s'agit de réduire les coûts d'entretien, d'exploitation et de régénération assurant ainsi un meilleur équilibre économique tout en conservant un haut niveau de sécurité et de qualité du service ferroviaire.

Saisi par le Ministère des Transports, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable travaille à cette adaptation en collaboration avec les différentes parties intéressées : Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés, SNCF Réseau, Gestionnaires d'Infrastructure Conventionnés, représentants des exploitants ferroviaires... Les conclusions de ce travail devraient être rendues d'ici septembre 2019.

Adapter les projets aux enjeux spécifiques de chaque ligne

SNCF Réseau a établi un kit méthodologique pour la desserte fine des territoires.

Il s'agit d'une méthode d'approche, de discussion partenariale avec les Régions, qui s'appuie sur un catalogue d'une cinquantaine de mesures d'économies pour la rénovation des lignes, mais également pour leur exploitation.

Xavier TASSI

MOBILITÉ

// Le CEREMA a produit un rapport sur les facteurs qui freinent le développement du covoiturage courte et moyenne distance : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/10/Rapport_Cerema_covoiturage_courte-distance_final.pdf

// « Des enquêtes «mobilité domicile-travail» ont été lancées par le CEREMA. Le département des Bouches-du-Rhône est concerné par ces enquêtes : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/enquetes-covoiturage-domicile-travail-c-est-parti>.

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

// « Monsieur Renaud MUSELIER, Président de la Région Sud, et monsieur Guillaume PEPY, Président de la SNCF, ont signé le protocole d'accord de la future convention d'exploitation des services TER de la Région Sud 2019-2023. Celui-ci fixe les grandes priorités pour rétablir durablement et développer un service régional de transports ferroviaires de qualité » : <https://www.maregionsud.fr/actualites/detail-actualite/article/renaud-muselier-et-guillaume-pepy-signent-un-protocole-daccord-pour-un-service-de-transport-ferro.html>.

// « Un Bus à Haut Niveau de Service » sera mis en service à Aix-en-Provence en 2019. Plus d'informations : <http://www.agglo-paysdaix.fr/actualites/a/actualite/detail/bus-a-haut-niveau-de-service-decouvrez-le-projet-1661.html>

// Le Grand Avignon a confié à la Société Publique Locale (SPL) Técélys un mandat de Maîtrise d'Ouvrage déléguée pour la mise en œuvre de deux lignes de bus à haute fréquence. Plus d'informations : <https://www.tramdugrandavignon.fr/bus-haute-frequence>

TRANSPORT DE MARCHANDISES

// « Un protocole d'intentions générales a été engagée entre SNCF Réseau et le Grand Port Maritime de Marseille sur le trafic ferroviaire. Ce protocole a été signé le 6 décembre 2018 : <http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>

// « L'opération de réaménagement du carrefour de la Fossette, entre la RN568 et la RD268, à Fos-sur-Mer, est passé en phase de travaux. Plus d'informations : <http://www.enroute.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/reamenagement-du-carrefour-de-la-fossette-sur-la-a1154.html>.

// « Le 4 février 2019, un accord de partenariat d'hinterland a été signé. Il a vocation à renforcer l'offre de transport fluviale, maritime et ferroviaire du port de Marseille Fos et du "Port autonome de Strasbourg sur l'axe Nord-Sud de l'hexagone » : <http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>.

// « En octobre 2018, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, le GPMM et Aix-Marseille Université ont lancé un concours en terme d'innovation. Sept sociétés ont été sélectionnées : <https://www.ccimp.com/actualite/port-demain/34389-smartport-challenge-devoile-ses-sept-champions-linnovation>.

LOGISTIQUE

// Une mission a été confiée à monsieur Baudoin en sa qualité de Délégué ministériel de la logistique Rhône-Saône : https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2017/11/discours_de_m._edouard_philippe_premier_ministre_-_assises_de_leconomie_de_la_mer_le_havre_-_mardi_21_novembre_2017.pdf.

// Une conférence sur la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) a été organisée par la DREAL PACA et la région Sud le 20 février 2019 à Marseille. Plus d'informations sur la RSE : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/responsabilite-societale-des-entreprises>.

QUALITÉ DE L'AIR

// Le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) Sud a rendu un avis sur le bilan du Plan Climat 2018 : https://www.ceserpaca.fr/uploads/media/2018.12.12_Bilan_Plan_Climat..pdf.

PLANIFICATION

// Le CESER Sud a rendu un avis sur le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) : [https://www.ceserpaca.fr/nouvelles/sites-internet/faq/detail-actualite.html?no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=1932&tx_ttnews\[type\]=3](https://www.ceserpaca.fr/nouvelles/sites-internet/faq/detail-actualite.html?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=1932&tx_ttnews[type]=3)

// S'agissant du Plan Local de l'Urbanisme intégré métropolitain de Aix-Marseille, une enquête publique est lancée jusqu'en mars 2019» : <http://www.marseille-provence.fr/index.php/un-clic/plan-local-d-urbanisme-intercommunal>



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-paca.fr

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

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

Crédits photographiques & iconographiques : DREAL, Fotolia, Bruno MAZODIER