

Le journal des transports

Juin 2011



RÉGLEMENTATION

Sécurité routière

- > Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) (p2-3)

ACTUALITÉS

- > Dessertes terrestres : Clé de la compétitivité (p4-6)

Transports

- > PACA et Rhône-Alpes militent pour un partage de voirie favorable à l'autocar (P7)r
- > Le 2^{ème} appel à projet transports collectifs en site propre en PACA (p8)

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- > Approvisionnement massifié pour une logistique urbaine performante. Eléments de réflexion pour le mode ferroviaire (P9-11)
- > Court débat : Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) (P12-13)
- > AlpCheck2 : Comment mieux articuler Transports, développement et environnement des régions alpines ? (P14-15)
- > 55 500 conducteurs résidents en PACA (P16-19)

Brèves

- > LORRY-RAIL étend son offre d'autoroutes ferroviaires en Europe (P20)

Carnet (P20)

Le dernier court débat de l'ORT, consacré aux enquêtes ménages – déplacements, a bien mis en lumière que, même si on décèle dans de nombreuses agglomérations un certain tassement de l'utilisation de la voiture dans les déplacements quotidiens, on ne constate de report modal significatif que dans celles qui ont mené des politiques très volontaristes dans ce sens. Cette thématique du report vers les modes non routiers, qui est aussi un des enjeux forts issus du Grenelle de l'environnement, sous-tend une bonne partie des articles de ce numéro.

Pour les voyageurs il est question du deuxième appel à projets transports collectifs en site propre qui, après celui de 2009, va voir l'État contribuer au financement de nombreux projets, dont plusieurs dans notre région. Un autre article montre que d'autres actions que la création d'infrastructures lourdes peuvent également inciter à l'utilisation des transports collectifs en les rendant plus attractifs, comme par exemple la mise en œuvre d'un partage de la voirie plus favorable aux autocars.

Le rééquilibrage en faveur des modes non routiers est évidemment aussi un enjeu de première importance dans le domaine du transport de marchandises, ce qu'illustre l'analyse consacrée à la dessert terrestre d'un des principaux générateurs de trafic de notre région : le GPMM. Et l'article consacré à la logistique urbaine vient utilement nous rappeler que la nécessité du report modal en milieu urbain ne concerne pas seulement le développement des transports collectifs pour les voyageurs mais également tout ce qui relève de l'approvisionnement des grandes agglomérations.

Enfin, un petit rappel des manifestations pour le second semestre :

- Le jeudi 22 septembre : "La logistique régionale "
- le mardi 29 novembre: colloque annuel " Gares et urbanisme".



Réglementation



Sécurité routière

Par Valérie CHABRIER,
Chargée de mission Sécurité et
éducation routières DREAL PACA/STI/ Unité
Animation Politique Transports et Déplacements

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR)

Le 11 mai 2011, jour de lancement de la décennie mondiale d'action pour la sécurité routière par l'ONU et l'OMS, le Premier Ministre François Fillon a présidé le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR).

Les mesures décidées lors de ce CISR ont pour objectif de lutter contre l'augmentation de la mortalité routière constatée sur les routes françaises depuis le début de l'année liée au relâchement des comportements des conducteurs.

Les 18 mesures présentées s'articulent autour de 5 grandes thématiques :

1/ Dissuader les excès de vitesse

Sur 23 000 vies sauvées depuis 2002, 13 500 l'ont été grâce à l'amélioration des comportements des Français en matière de vitesse. Toutefois, 770 vies pourraient être encore sauvées par ainsi les limitations de vitesse étaient respectées par tous.

- Aussi, il a été décidé de renforcer la sanction pour les grands excès de vitesse (supérieurs à 50 km/h) qui seront qualifiés, dès la première infraction, de délit, d'interdire tous les avertisseurs de radars et de supprimer les panneaux annonçant les radars.
- La poursuite du développement du dispositif « radars » a été annoncée avec l'implantation de 1 000 nouveaux radars d'ici fin 2012 et l'expérimentation de nouveaux types de radars (radars « tronçon » et radars de franchissement de passages à niveau).
- Enfin, il a été lancé un label « voiture sûre » pour promouvoir les équipements de sécurité comme le limiteur de vitesse ou l'indication des limitations de vitesse sur les GPS. En liaison avec les constructeurs, le bridage volontaire des véhicules sera facilité.

2/ Lutter contre l'alcoolémie et les stupéfiants sur les routes

La conduite sous l'emprise de l'alcool est la première cause infractionnelle de mortalité au volant. 30 % des personnes tuées en 2009 l'ont été dans un accident en présence d'un taux d'alcool supérieur au taux légal.



Couplée avec l'usage de stupéfiants, la conduite avec alcool multiplie par 14 le risque d'être impliqué dans un accident mortel.

Afin de limiter la désorganisation des services d'urgence, il est décidé d'autoriser les infirmiers à procéder aux prises de sang obligatoires pour établir une infraction d'alcoolémie excessive ou de stupéfiants et une aggravation des sanctions en cas d'alcoolémie supérieure à 0,8 g d'alcool/litre de sang.

Le développement de l'usage des éthylotests anti-démarrage est favorisé et il devient obligatoire dans tous les véhicules de transport en commun de plus de 9 places.

3/ Sécuriser l'usage du deux-roues motorisé

L'accidentalité des conducteurs de véhicules à deux-roues motorisés demeure préoccupante en France. En 2010, ils représentaient environ 24 % des personnes tuées sur la route (33 % en région PACA) alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic.

Il est donc décidé d'augmenter la taille des plaques d'immatriculation et d'aggraver la sanction en cas de plaque non conforme.

Contrairement à certaines idées reçues, les accidentés en deux-roues motorisé ne sont pas forcément des jeunes mais des personnes plus âgées qui reprennent la moto après quelques années d'arrêt. Il est donc décidé qu'une formation post-permis sera obligatoire pour tous les usagers ne pouvant pas justifier d'avoir assuré à leur nom un véhicule à deux-roues motorisé au cours des cinq années précédant la reprise de la conduite.

Enfin, les conducteurs de moto et de tricycle de plus de 125 cm³ devront porter un équipement rétro-réfléchissant (gilet ou blouson). Le non respect de cette obligation sera sanctionné notamment par un retrait de 2 points.

4/ Renforcer la vigilance au volant et combattre tous les facteurs qui réduisent l'attention portée à la conduite

Conduire est un acte important qui nécessite que le conducteur y consacre toute son attention.

Le développement de l'usage du téléphone au volant a conduit le gouvernement à renforcer la sanction pour usage du téléphone tenu en main (retrait de 3 points). Parallèlement, en partenariat avec les professionnels de la téléphonie mobile, des solutions techniques permettant de limiter les conversations téléphoniques au volant seront recherchées.

La circulation avec un appareil à écran ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation en fonc-



tionnement dans le champ de vision du conducteur tend à se banaliser chez les chauffeurs notamment de poids lourds. Le visionnage de film au volant semble devenir une pratique courante. Aussi, les sanctions relatives à cette infraction vont être renforcées (contravention de 5^{ème} classe) et la modification de l'article R413-15 du Code de la route permettra la saisie de ces appareils.

Autre pratique courante de circulation : l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) ou des voies neutralisées par les usagers.

En 2009, sur les 225 tués sur le réseau autoroutier, 26 l'ont été sur la BAU dont 8 étaient piétons au moment de l'accident. Aussi, l'utilisation frauduleuse de ces voies va être sanctionnée plus sévèrement (135 € d'amende et 3 points de retrait).

7 % des décès présentent un facteur « malaise ou fatigue » chez au moins un des conducteurs impliqués dans l'accident. Il est donc décidé de l'installation sur l'ensemble du réseau autoroutier de dispositifs d'alerte sonore (bandes de rive sonores) pour lutter contre l'endormissement au volant.

5/Donner plus de place aux citoyens dans la politique de sécurité routière

Pour maintenir autour de l'enjeu de la sécurité routière la mobilisation citoyenne qui a permis les progrès enregistrés ces dernières années, les actions entreprises doivent être portées par les usagers de la route autant que par les pouvoirs publics. L'acceptabilité des différentes mesures ne pourra l'être qu'à condition que ces dernières soient concertées, expliquées et évaluées.

Instance de réflexion et de débat sur les enjeux de sécurité routière, créée en 2001, le Conseil National de Sécurité Routière va être relancé d'ici la fin de l'année. Il associera dorénavant les collectivités territoriales gestionnaires d'infrastructures et des membres de la communauté médicale compétents.

Introduit par le CISR du 18 février 2010, expérimenté au cours de l'année scolaire 2010 - 2011, le cadre de sensibilisation dans les lycées et les centres d'apprentissage va être étendu à l'ensemble de ces établissements dès la rentrée prochaine. Cette mesure permettra d'offrir un continuum éducatif à tous les âges de la vie, de la maternelle jusqu'aux stages de sensibilisation pour les seniors.

Un accident mortel du travail sur deux est un accident de la circulation, soit lors de trajets domicile - travail, soit au cours de déplacements en mission. Il convient donc de mobiliser les entreprises pour combattre la première cause d'accident mortel du travail afin que soient engagées des négociations au sein des entreprises, ou au niveau sectoriel ou interprofessionnel, favorisant une meilleure prise en compte du risque routier sur les trajets domicile - travail.



Sanction pour usage du téléphone tenu en main

© Fotolia

Actualités



Dessertes terrestres :

Clé de la compétitivité

Catherine NAVARRO,
rédactrice du Département Communication en
collaboration avec Fabienne MARGAIL,
Chef du Département Hinterland ; Direction de
Développement du Grand Port Maritime de Marseille

Premier port de France et de Méditerranée, le port de Marseille-Fos constitue un acteur majeur de l'économie nationale et européenne. S'il étend ses terminaux et zones logistiques afin de répondre aux besoins de ses clients, la priorité est, en parallèle, donnée au développement d'un réseau de pré et post-acheminements performant. Éléments essentiels de sa compétitivité, ses dessertes terrestres sont constamment optimisées afin de répondre aux plus hauts standards de services européens.

Le port de Marseille-Fos génère 40 000 emplois dans la région PACA. Véritable moteur de l'économie régionale, il réunit autour de ses différentes activités et services une pépinière d'entreprises dans les bassins Est (Marseille) comme dans les bassins Ouest (Lavéra, Fos, Port-Saint-Louis-du-Rhône). Pour les années à venir, les activités liées au développement du trafic conteneurisé, de la logistique et du développement de la zone industrialo-portuaire constituent les activités à plus fort potentiel.

En effet, de nombreux projets sont en cours de développement. Parmi eux, le projet de terminal de transport combiné rail-route de Mourepiane (Marseille) qui sera implanté à proximité immédiate du terminal maritime Med Europe, et permettra l'optimisation de l'exploitation logistique et industrielle des surfaces du port sur cette zone. Il vise à développer l'acheminement ferroviaire des conteneurs maritimes tout en favorisant la synergie avec les besoins de transport combiné de l'agglomération marseillaise. Il permettra aussi la libération d'emprises sur le site du Canet en lien avec l'opération d'aménagement urbain Euroméditerranéenne. C'est un équipement majeur pour le Port, inscrit à son Projet Stratégique, qui s'inscrit dans une perspective de développement durable et conforte sa vocation euroméditerranéenne. Dans les bassins Ouest, Fos 2XL (Terminal de Méditerranée) sera bientôt opérationnel (avec une capacité de plus de 1,5 millions d'Equivalent Vingt Pied) ; l'offre du numéro un mondial de la manutention Hutchison a été retenue pour la gestion du terminal Fos 4XL (+1 MEVP à horizon 2017/2020) : la commercialisation de la zone logistique Fos Distriport (200 000 m² d'entrepôts) se poursuit

avec succès et attire les plus grands noms de la logistique. Et bien entendu, le développement des dessertes doit accompagner le développement exponentiel attendu des trafics portuaires.

« Développer les trafics et faciliter leurs dessertes »

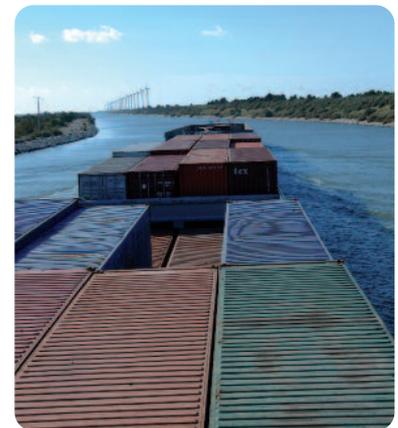
Seul port quadrimodal (fer, fleuve, route et pipeline) d'Europe du sud, situé à 30 km de l'aéroport Marseille-Provence, le port de Marseille met en œuvre les moyens pour développer efficacement ses dessertes terrestres permettant la massification des trafics, la performance d'accès et d'évacuation des flux maritimes en pré-post acheminements et l'extension de son hinterland dans le respect des enjeux de développement durable. Le projet stratégique de l'entreprise fixe les grandes orientations en matière de développement des dessertes terrestres. « Conformément aux objectifs du projet stratégique du port, nous avons pour mission première de développer les trafics et de faciliter leur desserte terrestre par des services massifiés à destination de la France et de l'Europe ! Qui dit plus de marchandises sur les quais dit plus de marchandises à acheminer, et fluidité et efficacité du passage portuaire. Plusieurs pistes sont développées simultanément par les services du port, comme par exemple la mise à disposition d'infrastructures adaptées, des mesures incitatives, des simplifications douanières, un travail en direct avec les opérateurs » explique Fabienne Margail, chef du département Hinterland du port.

Performance & efficacité des dessertes terrestres

Si le mode routier reste majoritaire, d'importants investissements sont consentis pour le ferroviaire, mais aussi pour le fluvial, atout naturel du port de Fos, situé à l'embouchure du Rhône.

L'ambition du port est d'augmenter fortement les parts de marché ferroviaire et fluviale pour atteindre, concernant le segment conteneur, respectivement 30 % et 10 %.

Mode fluvial



Dès 2009 sur l'axe Rhône-Saône, qui constitue 550 km de voies commercialement exploitables, le port de Marseille Fos, Voies Navigables de France et huit plateformes intérieures situées sur l'axe Rhône-Saône (Pagny, Chalon, Mâcon, Villefranche, Lyon, Valence, Avignon-Le Pontet et Arles) créaient MEDLINK Ports pour promouvoir le mode fluvial auprès des professionnels du transport.



Depuis le partenariat s'est agrandi avec l'arrivée du Port de Vienne Sud (Salaise-Sablons) et aujourd'hui neuf plateformes intérieures constituent un axe structurant qui irrigue des régions porteuses d'avenir avec comme porte maritime, le port de Marseille-Fos. L'intensification de la coopération avec le réseau des plateformes intérieures est une orientation forte du Grand Port Maritime de Marseille pour développer l'activité de l'axe, structurer son hinterland et positionner Marseille-Fos comme porte d'entrée Sud de l'Europe. En termes d'aménagement, le Port porte également le projet de création d'une liaison fluviale en prolongement de la darse 2 à Fos pour faciliter le transit et le croisement de convois fluviaux au gabarit européen : efficacité, sécurité et gain de temps pour ces circulations dont la croissance est attendue entre le Rhône et les terminaux marchandises du port.

Mutualisation des moyens



Les liens entre le port de Marseille Fos et ces plateformes intérieures sont nombreux et fructueux. Ensemble ils mutualisent leurs efforts de promotion. A titre d'exemple, l'impact de la mise en place d'une procédure douanière entre Lyon et Fos a été estimé à 5 000 boîtes supplémentaires prises en charge par le fleuve chaque année ! En 2009, le Grand Port Maritime de Marseille a pris part au capital de la plateforme tri-modale de Pagny en Bourgogne.

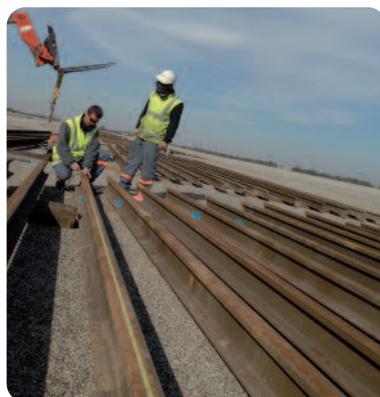
Mode ferroviaire



Le train assure au port de Marseille Fos une couverture sans cesse plus étendue de son hinterland (cf. carte des dessertes pour le segment du conteneur). Depuis 2008, le port est propriétaire et gestionnaire des voies ferrées d'une partie de son territoire. C'est le groupement constitué autour de VFLI (filiale de la SNCF) avec RDT13, ETF et Inexia qui exploite et assure depuis le 1er février 2011 l'exploitation et la maintenance des 110 km de voies ferrées situées sur le domaine portuaire.

Une décision du Conseil de surveillance du Port a acté dès 2009 un programme de près de 300 M€ sur 10 ans de développement de projets pour favoriser les pré et post-acheminements ferroviaires de ses trafics : terminaux de transport combiné, augmentation de capacité des voies ferrées, opérateur ferroviaire de proximité...

Ferroviaire : les réalisations



Depuis 2010, quatre chantiers ferroviaires ont notamment été réalisés :

- **Fos 2XL** : création d'un embranchement ferroviaire avec une desserte en propre du terminal 2XL Nord
- **Rénovation d'un faisceau** relié aux voies ferrées du terminal minéralier public.
- **2 km de voies et un faisceau de 8 km de voies fermées à la circulation ont été réhabilités** pour connecter le terminal des Tellines. Le terminal connaît une croissance sans précédent (un train de céréales par jour - hors WE - depuis mi 2010).
- **Sur le site de Graveleau** (dans la zone de stockage et de réparation des conteneurs près de l'actuel terminal public), la voie ferrée existante a été allongée de 200 m et doublée, multipliant la capacité de réception des wagons par deux.

Etat des lieux des dessertes (conteneurs)

Ferroviaires : près d'une soixantaine de navettes hebdomadaires ; elles sont soit directes, soit se connectent via le hub lyonnais : Dourges, Paris, Toulouse, Bordeaux, Anvers, et Zeebrugge sont ainsi reliées à Marseille-Fos. Naviland Cargo assure notamment une nouvelle liaison sur Strasbourg depuis Lyon. Les navettes de Rail Link Europe sont à Marseille. Plus de 3 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées par le fer en 2010.



Dessertes terrestres : clé de la compétitivité (suite)

Fluviales : 5 rotations par semaine assurées par RSC et Logirhône sur le Rhône et la Saône. 88 % des flux sont en desserte de Lyon. Le trafic fluvial (toutes marchandises confondues) s'élève à 2,7 millions de tonnes en 2010, en hausse de 4% par rapport à 2009. Il est marqué par une forte progression des échanges fluviaux de marchandises diverses (+10,8 %).



© GPM

Mode Routier

Le port n'a cessé de valoriser la qualité de ses dessertes. Pour le mode routier, le port s'investit pour garantir fluidité et sécurité sur ses axes par des actions concrètes.

- **Sécurisation de la RD268** (qui mène au terminal conteneurs de Fos et à la zone logistique de Fos Distriport) : C'est l'une de ces actions fortes. Pour cela, le Port et ses partenaires ont décidé de sécuriser les croisements du mas de Ricca. Il s'agissait à l'origine d'un carrefour en T, peu adapté compte tenu des vitesses pratiquées sur cet axe. Le Port de Marseille Fos a décidé d'intégrer à l'opération 2XL la construction d'un nouveau carrefour giratoire, à quatre branches, respectivement en direction de Fos, de Port-Saint-Louis du Rhône, du terminal à conteneurs et des nouveaux terminaux Fos 2XL. Ce nouveau carrefour, finalisé fin 2007, a été conçu en liaison étroite avec le Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

- **Déviation routière de Miramas** : Bien que le financement d'infrastructures routières hors de la zone portuaire ne constitue pas l'une des missions premières du port, le port a décidé en 2008 d'apporter une contribution financière à des projets participant à la performance de ses dessertes routières. Ainsi, le Port participe à hauteur de 9 millions d'euros au financement du programme aux côtés du SAN Ouest-Provence (7,67 M€), du Conseil Régional PACA (16,67 M€) et de l'Etat (16,67 M€). Ce chantier prévoit la réalisation d'une section neuve de 2x2 voies à l'horizon 2015. Il concourra fortement à l'amélioration de la desserte routière des terminaux marchandises de Fos en termes de sécurité et de fluidité.

Le GPM participera notamment aux opérations routières de l'Etat (PDMI – Plan Départemental de Modernisation des Infrastructures), pour un montant de 2 millions d'euros pour l'aménagement du carrefour giratoire de La Fossette et 2 millions d'euros pour celui de Saint-Gervais.

Pipe Line

A la conjonction des zones africaines et sud européennes, le Grand Port Maritime de Marseille constitue le plus

important point d'entrée de pétrole brut au sud de l'Europe. Marseille-Fos est le troisième port pétrolier du monde avec un trafic d'hydrocarbures et GNL de plus de 55 MT en 2010.

La zone de Fos-Lavéra et de l'étang de Berre regroupe les plus grandes entreprises pétrolières et alimente des raffineries en France, Suisse, Allemagne. Via Marseille, passent 40 % du trafic de brut consommé en France et 30 % des produits raffinés. L'essentiel est acheminé vers les raffineries et remonte vers l'Europe du nord via un réseau de pipeline géré par la société du pipeline sud européen (SPSE). En effet, la SPSE assure l'approvisionnement des raffineries et d'une plate-forme pétrochimique sur l'axe Fos-Karlsruhe (769 km) réparties sur 3 pays (France-Suisse-Allemagne).

Dès 2011, deux nouveaux pipes, l'un de GPL réalisé par Esso et l'autre de GNL réalisé par GRT-Gaz, permettront d'augmenter la capacité de distribution de gaz. Ces deux pipelines, qui s'étendront sur 20 km entre Fos et Lavera, emprunteront les allées de pipes du port, évitant de traverser la commune de Port de Bouc. Le nouveau pipe d'Esso remplacera l'actuel qui chemine le long du front de mer de Port-de-Bouc, ôtant ainsi une nuisance importante pour la ville.



© GPM



Par Laurent **BENVENUTI**,
Délégué Régional, FNTV PACA

Transports

PACA et Rhône-Alpes militent pour un partage de voirie favorable à l'autocar



Fluidité et coordination des métiers

En parallèle au développement de ses dessertes terrestres, un grand pas en avant a été réalisé en mars 2011 avec l'ouverture à l'arrière de l'offre de services AP+. Le Cargo Community System AP+ a été créé pour répondre aux besoins de fluidité, de sécurité et de traçabilité de la marchandise.

Il permet d'optimiser, d'orchestrer et de sécuriser les processus métier des acteurs privés et publics (Douane, Autorité portuaire, services vétérinaires et phytosanitaires) d'une communauté logistique. Ainsi, l'Union maritime et fluviale, l'association des transitaires commissionnaires de transport, des agents maritimes, des armateurs, des manutentionnaires ainsi que le Port de Marseille-Fos, membres du conseil de surveillance de Marseille Gyptis International ont pris cette décision qui garantit transparence et rapidité d'action à tous les acteurs collaborant à l'importation ou exportation des marchandises, où qu'ils se situent.

PIF : Sécurité sanitaire & alimentaire

En mars 2011, la Commission européenne a rendu un avis favorable pour la création d'un poste d'inspection frontalier (PIF) dans les bassins est du port, comme c'est déjà le cas sur les terminaux de Fos. Le PIF, dont la vocation est de contrôler l'état sanitaire des denrées alimentaires pour la consommation humaine (viande, poissons...) transitant par le port, permettra la progression de ces trafics et contribuera à l'amélioration de la qualité de service rendue au client.



La FNTV PACA et la FNTV Rhône-Alpes ont organisé le mercredi 25 mai dernier une journée d'étude consacrée à l'expérience réussie de la voie spécialisée partagée (VSP) sur l'autoroute A 48 à GRENoble.

Cette journée interrégionale qui a réuni de nombreux participants (Elus, techniciens, représentants des services de l'Etat et transporteurs) a d'abord pris la forme d'un voyage en autocar. En effet, une fois les deux délégations rassemblées (en gare routière de Grenoble), les participants ont pris place dans un autocar mis à disposition par les VFD pour un test de la VSP.

Il a, à cette occasion, été précisé que la VSP demeure une bande d'arrêt d'urgence et que son ouverture aux TC autorisés est possible dès lors que la vitesse moyenne constatée sur l'autoroute ne dépasse pas 50 km/h.

La visite du centre de contrôle et de régulation de la VSP a permis de prendre conscience des enjeux de sécurité forts attachés à ce qui demeure une expérimentation (depuis 4 ans).

Les 2 délégations ont été accueillies à partir de 14h dans l'hémicycle du Conseil Général de l'Isère. L'après-midi a ainsi été consacrée à 3 exposés qui ont tous un lien avec l'expérience iséroise.

Le premier exposé porté par Monsieur Hervé MONET, directeur adjoint des routes du CG 38, a été l'occasion de revenir plus en détail sur la VSP et surtout ses résultats probants en matière de fréquentation, de régularité des services et de report modal.



Le deuxième exposé a permis d'attirer l'attention des participants sur le projet de voie dédiée aux autocars sur le tronçon terminal de l'Autoroute A7 à Marseille. Madame Frédérique REFET de la DREAL PACA et Monsieur Grégory VENDEVILLE du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, ont notamment insisté sur le caractère particulier du projet marseillais qui devrait voir le jour dans les mois qui viennent.

C'est à la FNTV et plus précisément à Pierre Olivier CAREL que revient l'honneur de conclure la journée d'étude par un exposé consacré au concept de Car à Haut Niveau de Services. Dans son exposé, Pierre Olivier CAREL a notamment fait référence au véhicule mis à la disposition de la délégation PACA par la Société des Cars Alpes Littoral (SCAL). L'équipement et l'aménagement intérieur du véhicule (espacement entre fauteuils notamment) sont la démonstration pratique de la haute qualité de service appliquée à l'autocar. Une haute qualité de service reprise par le Conseil Régional PACA dans les contrats d'exploitation des lignes express régionales.

L'objectif des organisateurs a semble-t-il été atteint. Les contacts noués, la pertinence et le sérieux des démonstrations et exposés et la convivialité de l'accueil encouragent les Présidents de la FNTV Rhône-Alpes et PACA à reproduire l'opération. Plus fondamentalement, les deux unions régionales ont démontré le dynamisme et la pertinence du transport par autocar : une idée neuve au service de la mobilité durable.



Transports

Par Frédérique REFFET
Chargée de mission Transports/Environnement
DREAL PACA

Le 2^{ème} appel à projet transports collectifs en site propre en PACA

La loi de programmation du Grenelle Environnement du 3 août 2009 prévoit une participation de l'État à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020 pour des projets de transport urbains et péri-urbains en site propre (TCSP) hors Ile-de-France.

Suite à un premier appel à projet lancé en 2009, l'État s'est engagé à soutenir 50 projets de TCSP, dont 7 se trouvent en région PACA et totalisent 72,5 M€ d'aides de l'État.

Le 4 mai 2010, un second appel à projet a été lancé, pour des opérations dont les travaux débiteront entre le début 2011 et la fin de l'année 2013.

Les projets soutenus :

- intègrent des enjeux environnementaux,
- et répondent à des objectifs :
 - de densification urbaine le long des axes de transport,
 - de desserte des grands équipements,
 - et de désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.

Une évaluation spécifique des gaz à effet de serre économisés était également demandée aux autorités organisatrices de transport.

L'attractivité de la région PACA génère une forte dynamique d'implantation des populations et de croissance des activités. Ces flux se concentrent sur les grandes agglomérations du littoral et de la vallée du Rhône. Les besoins de mobilité et d'échanges qui en résultent exigent un développement qualitatif et quantitatif des offres de transports (marchandises et voyageurs, urbaines et interurbaines). Ces développements se concentrent sur des territoires fortement contraints par la topographie, les enjeux de préservation de la biodiversité et de protection contre les risques naturels et technologiques.

Les conséquences environnementales sont lourdes : PACA figure parmi les trois régions françaises qui émettent le plus de polluants atmosphériques et le secteur des transports est responsable de la moitié de ces émissions.

La prise de conscience de l'importance de ces enjeux et de leur concentration géographique est récente. Ces territoires accusent ainsi un retard structurel en matière de transports collectifs urbains, de voies rapides urbaines, de sécurité routière et de transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises.

Les résultats de l'appel à projet TCSP montrent la réaction en ce sens des collectivités locales en PACA :

- elles se sont fortement mobilisées, signe d'une prise de conscience partagée du constat ; huit autorités organisatrices de transport ont proposé treize projets.

- ces projets ont tous été retenus et bénéficieront de 133 M€ de financement de la part de l'État.

En termes d'émissions de GES et de report modal, une première analyse régionale des projets retenus au 2^{ème} appel à projets indique que :

- un habitant sur huit de la région est concerné par ces projets,
- l'ensemble des projets supportera une clientèle de plus de 280 000 voyageurs par jour,
- le total des gains de CO₂ se monte à 23 500 tonnes de CO₂ soit 0,2 % des émissions régionales des transports (36 M de tonnes de CO₂ dont 12 M de tonnes CO₂ pour les transports).



Source : Studio Magellan, pour DREAL PACA



© Photo ORT

Approvisionnement massifié pour une logistique urbaine performante. Éléments de réflexion pour le mode ferroviaire



Christian MOREL, Ingénieur conseil, expert en logistique urbaine et François-Michel LAMBERT, consultant – Bureau d'Etudes JONCTION Aix-en-Provence.

A partir d'une analyse socio-économique réalisée pour le compte du Grand Lyon, nous proposons des éléments de cadrage pour ce qui serait une mise en œuvre d'un approvisionnement massifié par mode ferroviaire d'une agglomération. Ses éléments sont récurrents pour toute réflexion plus large qui étudierait un

approvisionnement massifié en centre urbain, que ce soit par le mode fluvial, maritime ou routier (ce dernier étant le plus probable).

L'analyse proposée prend comme précepte une performance des échanges comme élément central de la compétitivité des territoires, et ceci est d'autant plus vrai pour les agglomérations qui sont confrontées à un double défi :

- répondre aux besoins de circulation des marchandises exprimés par les habitants et les professionnels ;
- limiter les nuisances nées du transport de biens en organisant la desserte.

Dans ce contexte la recherche de solutions nouvelles basées sur le rail¹ est ici analysée afin de voir quelles actions sont à conduire pour desservir une agglomération par ce mode.

1. Les conditions à remplir

L'organisation projetée - qui ne saurait être imposée aux entreprises - doit être compétitive en termes économiques et de qualité de service par rapport à l'existant. Ceci conduit à des impératifs techniques, commerciaux, logistiques.



© ORT

Les conditions techniques

Vouloir utiliser le mode ferroviaire pour desservir le centre d'une agglomération suppose que plusieurs préalables fonctionnels soient remplis :

- Créer un "point relais" urbain = terminal ferroviaire, point de départ du "dernier kilomètre" (*apport au client ou inversement enlèvement*).
- Placer une interface de massification en amont du dispositif (*en périphérie de la ville*) embranchée fer = il n'est pas possible d'amortir l'investissement d'un raccordement ferroviaire, ni de supporter deux ruptures de charge sur la chaîne transport.
- Avoir des sillons ferroviaires disponibles aux heures voulues par les utilisateurs = exigences de la chaîne logistique quant aux heures de mise à disposition.
- Respecter une distance pour le parcours ferroviaire (→ 30km) = obligatoire pour des raisons de coût et de temps ("amortissement" de la rupture de charge supplémentaire).
- Disposer d'un opérateur ferroviaire = pour exploiter le service défini (quelle rentabilité de l'opération ?).

Les conditions commerciales

En lien direct avec la compétitivité du système projeté, il faut s'assurer que le schéma mis en place ne pénalise pas - ou peu - le (ou les) utilisateur(s). Le référentiel est l'existant, c'est lui qui détermine les impératifs de performance :

- **Maîtriser** un coût de transfert (transport) équivalent à l'actuel = un nouveau schéma doit tendre vers un coût inférieur à 1,3 fois sur celui qui est en place actuellement.
- **Garantir** la régularité des acheminement = fiabilité de l'opération proche de 100%.
- **S'assurer** d'un volume apporté par l'entreprise prévisible sur le moyen / long terme = la variation volumétrique dans le temps et l'espace est trop contraignante.
- **Réaliser** au moins 1 train / jour, soit de l'ordre de 150 000 à 200 000 palettes par an (ou équivalent) = pour être performant et significatif quant aux bénéfices apportés à l'agglomération.

Les conditions logistiques

Le schéma à créer doit s'inscrire dans la chaîne logistique globale mise en place par l'entreprise utilisatrice. Ainsi, il y aura lieu de répondre aux exigences de la mise en marché des produits :

- Respecter horaires et délais de mise à disposition = sinon ce serait le recalibrage de toute l'organisation (stocks, personnel, contrats en cours, ...).
- Traiter des marchandises « logistiquement » compatibles entre elles = principe de la fluidité (les flux arrivant au point relais sont acheminés directement vers le client).
- Exploiter un conditionnement standardisé pour gérer efficacement les interfaces = le système le plus simple

1 - les récentes préconisations du Grenelle de l'Environnement orientent les pratiques dans ce sens

Approvisionnement massifié pour une logistique urbaine performante (suite)

pour passer du mode massifié au mode routier.

- Mettre en place une plate-forme amont = indispensable pour assurer l'organisation et le suivi administratif.

2. Les schémas possibles

Quels que soient les acteurs impliqués et leurs fonctions, le principe d'organisation d'un dispositif intégrant un acheminement ferroviaire reste le même. Il doit être en capacité d'assurer :

- en amont, la consolidation des flux (approvisionnement) et leur transfert vers le wagon ;
- en aval, l'éclatement des flux multi-clients (distribution) et leur transfert du wagon vers le client.

Trois variantes sont envisageables, éventuellement combinées :

A l'initiative d'un chargeur

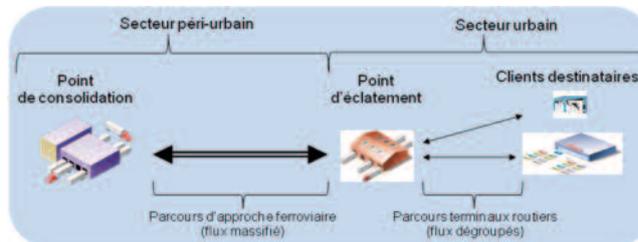
Un seul organisateur – *chargeur industriel ou distributeur* – se mobilise pour modifier la chaîne d'approvisionnement en place. Les conditions de mise en œuvre sont facilitées par le fait que l'organisateur a la parfaite connaissance de ses flux, ainsi que la maîtrise du choix de report modal.

Seuls quelques gros faiseurs – principalement des distributeurs – implantés en cœur de ville sont à même de générer des trafics suffisamment importants pour justifier d'un recours au mode ferroviaire (*généralement constaté : moins de cinq en capacité sur une agglomération*).

A l'initiative d'un aménageur

L'organisateur est un aménageur (public ou privé) qui fédère plusieurs acteurs (chargeurs et/ou logisticiens) autour d'une chaîne mutualisée, il crée et gère un point de consolidation « multi-clients ».

Ici l'équipement est ouvert à plusieurs utilisateurs. Cela doit permettre d'atteindre plus facilement le seuil de trafic nécessaire à une exploitation ferroviaire. Le gestionnaire gère le "dernier kilomètre", achète et commercialise le transport ferroviaire (il intervient alors en tant que commissionnaire de transport ferroviaire) ; c'est lui qui supporte le risque financier.



A l'initiative d'un prestataire

Ici, l'organisateur est un prestataire qui traite plusieurs chaînes logistiques. Il consolide des flux multi-clients à destination du centre-ville et optimise ses moyens. Par ailleurs, il appuie le système sur ses plates-formes de consolidation et d'éclatement et offre un service complet incluant la desserte finale.

Son périmètre d'action englobe : la rupture de charge sur les deux points du dispositif (amont et aval), la traction ferroviaire (réservation des sillons et exploitation des moyens), la desserte des clients destinataires (parc de véhicules utilitaires légers adaptés aux centres urbains et à leurs contraintes d'accès).

3. Les flux cibles

On constate généralement pour la zone urbaine dense une répartition des besoins approximativement comme suit :

- les commerces : la moitié de l'ensemble des opérations
- les particuliers et services : le quart du total des opérations (en croissance rapide due au e-commerce).
- les entreprises de production (généralement en périphérie du centre) : le quart des opérations.

Les organisations, volumes, pratiques, sont très différents selon les produits et les acteurs concernés. En général 5 filières retenues :

La messagerie

Ce service prend diverses formes qui s'organisent essentiellement autour du colis (plus de 50 % des envois) ou de la palette (de l'ordre de 30 % des envois). Le marché est fortement concentré puisque les 5 plus grands groupes réalisent environ les 2/3 du chiffre d'affaires du secteur.

Le schéma d'organisation est :

- localisation : situés quasi-systématiquement en périphérie d'agglomération (hormis Marseille où une partie des opérateurs sont implantés dans l'agglomération même),
- réception sur plate-forme tôt le matin et distribution à partir de 7h (industrielle) jusqu'à 12h (restant)
- ramasse généralement dans l'après-midi (de 14h à 17h) pour envoi de la plate-forme en fin de journée

La faisabilité est difficilement possible du fait de l'affichage d'un besoin d'absolue de fiabilité et d'une distance aujourd'hui trop courte entre les plates-formes des messagers et le cœur de ville.

La grande distribution

Il existe plusieurs catégories de distributeurs qui se distinguent par des chaînes logistiques très différentes selon le type de point de vente (magasin généraliste ou spécialisé, taille, localisation, ...).

La faisabilité ne concerne a priori que le format « proximité » ; la prise en compte de cette catégorie pouvant se concevoir soit dans le cadre de l'approvisionnement d'une ou plusieurs enseignes (point de consolidation unique par groupe avec diffusion dans la ville) soit par approche de l'ensemble des magasins d'un quartier (points de départs multiples, mais un seul point d'éclatement à l'arrivée).

Il est à noter que cette filière ne peut être l'élément central du projet, toutefois elle est susceptible d'intervenir en complément d'autres flux.

L'inter-entreprises

Appelé « grossiste », ce mode d'organisation « B to B » permet l'interrelation entre un producteur et une entreprise utilisatrice du produit mis en marché (principalement commerces et



artisans). Les flux traités sont généralement limités par client, mais importants par filière.

Contrairement aux prestataires de services, les grossistes intègrent la commercialisation des produits, la vente est ainsi au cœur des schémas logistiques mis en place.

Certains points de la relation inter-entreprises sont structurés autour d'une offre globale « transport-service » qui pourrait difficilement être prise en compte dans le nouveau schéma à créer.

Les déchets

Une agglomération génère environ 1/2 T de déchets ménagers par habitant et par an, auxquels il faut rajouter ceux des commerces et entreprises (les déchets du BTP sont traités différemment). Les déchets ne sont pas une structuration homogène de produits, il convient de distinguer les déchets pour traitement (décharge, compostage, incinérateur ..) de ceux qui sont valorisables par recyclage. Les premiers nécessitent des conditions de transport spécifiques et rarement compatibles avec d'autres flux de produits. A priori à écarter. Les seconds, les produits recyclables, ne peuvent « subir » un acheminement élevé que s'ils ont une valeur ajoutée permettant de supporter plus d'une rupture de charge dans la chaîne de transport.

Les granulats et le BTP en général

Des flux généralement de faible valeur ajoutée, sur de courtes distances et de forte variabilité. Le montage d'un schéma ferroviaire sur cette filière ne peut se faire que dans le cadre de projet urbain particulier : chantier d'envergure sur plusieurs années. Pas de traitement ferroviaire connu sur ce point.

4. Les bases fondatrices de l'analyse

La mise en place d'un système d'approvisionnement massifié par voie ferroviaire dans le cadre d'une logistique urbaine performante doit prendre en compte :

- L'offre, car l'anticipation est de rigueur. C'est à partir de la connaissance des capacités de transport offertes, des horaires proposés et des points desservis, que les chargeurs pourront intégrer ce service dans leur Supply Chain.
- La demande qui doit être quantifiée avec sa traduction dans le temps et dans l'espace. L'usage du mode ferroviaire est subordonné à l'acheminement de trafics massifs et réguliers. Une bonne connaissance de ces derniers et des exigences logistiques associées s'impose comme un facteur clé de succès.

Conclusion

Avoir l'ambition de s'adresser à la desserte d'une agglomération par voie ferrée implique une consolidation des flux d'un maximum de professionnels. Pour atteindre cet objectif, un métier "d'assembler" reste à créer. Ce nouvel opérateur devra servir d'interface entre les multiples acteurs partie prenante de la desserte de la ville et disposer des moyens humains et financiers suffisants pour définir les modalités de fonctionnement et les mettre en œuvre. Sa fonction consistera à gérer le service et prendre en charge :

- l'organisation globale de la prestation, de la prise de commande du chargeur ou prestataire à « l'achat » du transport ferroviaire à l'exploitant ;
- le transfert modal en gare d'arrivée (et éventuellement au départ) du déchargement à la mise sur un véhicule utilitaire routier ;
- le « dernier kilomètre » dans la mesure où celui-ci n'est pas pris en charge par le destinataire (directement ou par sous-traitance) ;
- la gestion de la flotte de conteneurs ou wagons, depuis la mise à disposition de ces derniers aux clients (s'ils n'en disposent pas) jusqu'à l'organisation des retours.

L'arrivée d'un tel opérateur ne peut se faire que si dès aujourd'hui les acteurs politiques s'assurent du maintien des sites intermodaux situés dans l'agglomération.

Malgré un contexte où le mode ferroviaire n'est pas aujourd'hui en mesure d'offrir les réponses qu'attendent les professionnels en matière de fiabilité. Et face à un impact économique qui n'est pas neutre, du fait de la rupture de charge qu'impose le système proposé, dans un environnement actuel qui n'incite pas à la prise de risques.



© Fotolia



Court débat Enquêtes Ménages Déplacements (EMD)

Par Michel MARTIN, Adjoint au Chef de l'Unité Animation des Politiques de Transports et de Déplacements / Service Transports et Infrastructures / DREAL PACA



© Photo ORT

Le 5 mai 2011 l'ORT PACA organisait un court débat consacré aux enquêtes ménages déplacements (EMD). Après la présentation de la journée, assurée par Marc Nolhier, Directeur adjoint de la DREAL, quatre exposés se sont succédés¹. Le premier présentait quelques généralités sur les EMD ainsi que les principaux enseignements des enquêtes les plus récentes, les trois autres étaient consacrés à différentes utilisations des données issues des EMD.

Les enquêtes ménages et la mobilité urbaine (Françoise Mermoud - CETE de Lyon)

Les EMD permettent d'obtenir une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire un jour moyen de semaine, utile à la fois pour la connaissance fine des pratiques de déplacements, la définition des projets de transports, les bilans environnementaux et l'évaluation des politiques publiques. Par ailleurs, le fait que toutes les EMD soient réalisées selon la même méthode standard (mise au point par le CERTU) permet des comparaisons dans le temps (les premières EMD datent de 1975) et entre les territoires.

Une des tendances lourdes révélées par les EMD est la très forte croissance de la mobilité tous modes² observée de 1975 à 2005. En revanche, depuis 2006 on constate certains retournements de tendance : stabilisation ou baisse de la mobilité, recul de l'usage de la voiture, remontée de la marche et relance des transports collectifs urbains (TCU).

Au total, s'il y a de plus en plus de voitures, elles sont de moins en moins utilisées au quotidien, alors que l'usage des modes alternatifs s'accroît. On peut y voir de multiples explications, comme les difficultés économiques, la hausse du coût des carburants, les politiques de déplacements des agglomérations moins favorables à la voiture, une sensibilisation aux enjeux environnementaux.

Contraintes de stationnement et pratiques modales (Nicolas Merle - CETE Nord Picardie)

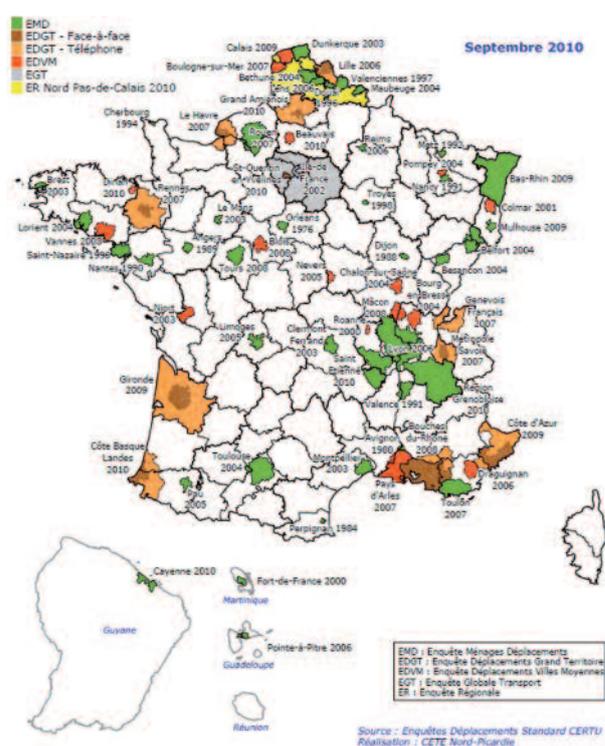
L'étude part du constat qu'en milieu urbain le choix du mode de transport est largement conditionné par l'offre de stationnement sur le lieu de destination. L'utilisation de données issues des EMD a permis d'évaluer la contrainte liée au stationnement dans différents secteurs des agglomérations de Lille, Lyon et Montpellier.

Il en ressort que, suite à l'accroissement des contraintes de stationnement entre 1998 et 2006, l'usage de la voiture a nettement baissé au profit de la marche pour les déplacements courts ; par exemple à Lille la voiture représente 60% des déplacements dans les zones à contrainte faible et 30% dans les zones à contrainte forte. Pour les déplacements plus longs (plus de 2 km), la tendance est comparable mais elle est moins marquée et le report se fait au profit des TCU et des deux roues.

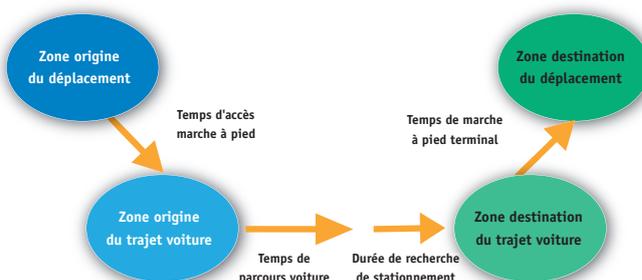
¹ - Les supports de présentation sont disponibles sur le site internet de l'ORT www.ort-paca.fr

² - On entend ici par mobilité le nombre de déplacements par personne et par jour.

Enquêtes déplacements en France Carte de couverture territoriale



Calcul de la contrainte de stationnement





Par ailleurs l'étude a mis en lumière l'importance de la qualité de l'offre de transports collectifs : si la desserte est de bonne qualité, une forte contrainte de stationnement entraîne un report sensible vers les TC. En revanche, si la contrainte est faible, le report est quasi inexistant quelle que soit la qualité de l'offre TC. Incidemment, on a pu noter à Lille que l'accroissement de la contrainte de stationnement n'a aucunement réduit l'attractivité du centre ville, quel que soit le motif du déplacement.

Analyse de la mobilité à l'échelle régionale (Frédérique Reffet - DREAL - Emele Kheirbeck - Conseil Régional).

L'objectif de cette étude, non encore terminée, est de décrire les profils de clientèle des différents modes de transport et de comparer les comportements de mobilité sur quelques territoires de la région, le tout en s'appuyant sur les données issues des enquêtes ménages.

Les premiers résultats montrent que, en transport interurbain, c'est dans les Bouches du Rhône que les trajets sont les plus longs (32 km pour les cars, 39 km pour les TER). En milieu urbain, les distances moyennes sont comprises entre 11 et 14 km. Concernant la clientèle en milieu urbain, les deux tiers des conducteurs de voiture sont des actifs et en interurbain la moitié des passagers des cars sont des scolaires. Il y a une parité hommes - femmes dans les transports collectifs interurbains, alors qu'en urbain les femmes sont majoritaires.

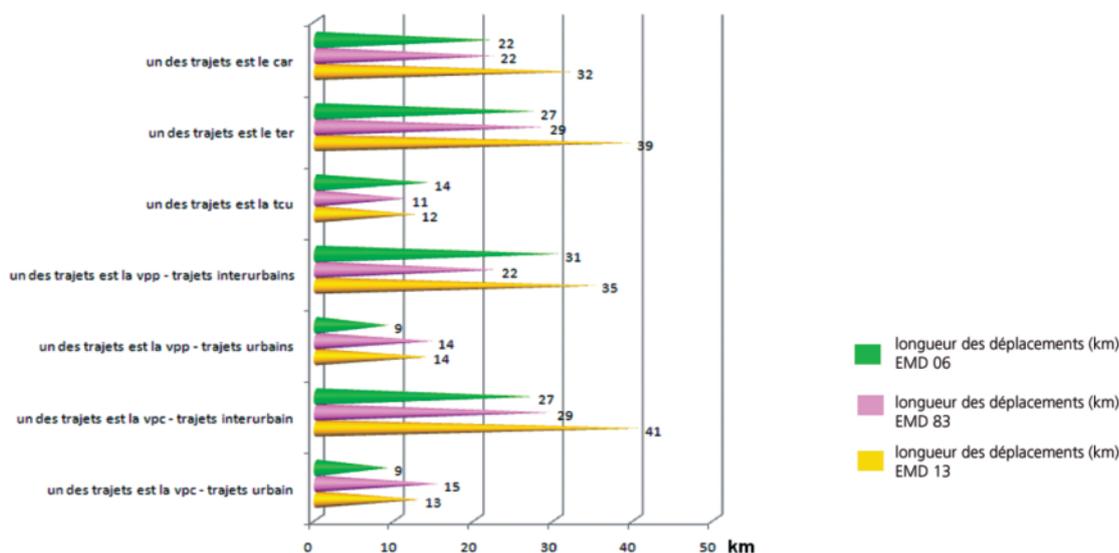
Un zoom sur les TER met en lumière quelques spécificités départementales. C'est dans les Bouches-du-Rhône que la proportion d'actifs dans les TER est la plus importante, avec une forte intermodalité TER - TCU (42 % des usagers des TER). Dans les Alpes Maritimes on note une forte proportion de scolaires, ainsi qu'une forte intermodalité avec les TCU (50 % des usagers TER). En revanche, l'intermodalité TER - TCU est faible dans le Var.

Utilisation des EMD dans le cadre des études sur la LGV PACA (Julien Chassagne - RFF)

L'objectif principal pour RFF est de mettre en place un modèle de trafic régional sur les déplacements tous modes. Cela permettra de comparer les variantes du projet de LGV, pris comme une composante du système ferroviaire régional, de dimensionner les équipements (gares, quais) et l'offre de service, ainsi que d'évaluer le potentiel d'un nouveau type d'offre, les services régionaux à grande vitesse.

Les EMD permettent notamment de connaître les flux routiers concurrents du rail et d'avoir une connaissance précise des pratiques des usagers des transports ferroviaires (origines - destinations, motifs de déplacement, modes de rabattement).

Longueur moyenne des déplacements (km) selon le mode mécanisé utilisé





AlpCheck2

Comment mieux articuler Transports, développement et environnement des régions alpines ?

Par Valérie BUTTIGNOL,
Chef du Service Transports Interurbains (TRI)
CETE Méditerranée

Alpcheck2 a été retenu lors de l'appel à projet 2007-2013 du programme Interreg IVB initié par l'Union Européenne.



Grâce au projet AlpCheck2, des experts dans le domaine de l'écologie, du transport, et de l'économie, provenant des institutions publiques et de centres de recherche, participent à l'élaboration d'outils et de nouvelles méthodologies permettant de mieux concilier développement, préservation de l'environnement et des écosystèmes, dans les zones de montagne. En effet, les trafics routiers sont responsables d'impacts négatifs qui peuvent affecter durablement leur environnement (notamment pollution de l'air et nuisances sonores).

La recherche de nouvelles méthodologies d'évaluation qu'elles soient environnementales, sociale et de calcul de reports modaux, est un volet essentiel du projet Alpcheck2.

Les objectifs du projet

L'ensemble des travaux menés dans le projet Alpcheck2 ont pour objet d'élaborer un outil décisionnel commun à plusieurs régions alpines. Les acteurs institutionnels et/ou économiques pourront bénéficier des résultats (données trafics, pollution, coûts sociaux actuels et prospectifs) afin d'éclairer leurs choix dans la planification des infrastructures ou des investissements.

Ce projet a ainsi vocation à soutenir les différentes politiques de transports à travers :

- **La création d'un outil de planification de transport novateur sur l'ensemble du réseau de l'espace alpin** (5 000 km de réseau modélisés, ce qui permettra notamment d'évaluer les effets des projets transfrontaliers).

Les situations futures seront établies sur la base de scénarii plus ou moins volontaristes de reports modaux et partagés entre les pays. En fournissant des scénarios futurs sur la base des engagements environnementaux et socio-économiques harmonisés entre pays, l'outil a vocation d'aider à la prise de décision. Il servira de support à la mise à disposition de tout un ensemble de données gratuites en ligne, en situation actuelle et prospective, telles que les trafics, les émissions en terme de pollution de l'air et de bruit.

- **La prise en compte des effets environnementaux des transports** : une évaluation monétaire des coûts sociaux des effets externes environnementaux sera réalisée. Les derniers travaux relatifs aux externalités environnementales (notamment ceux du Centre d'Analyse Stratégique) en termes d'internalisation des coûts, seront aussi intégrés dans l'évaluation monétaire liée au trafic. A l'issue des travaux menés, les informations en terme de pollution et de nuisances sonores sur l'espace alpin seront accessibles et accompagnées d'un index de sensibilité environnementale. Ces analyses sont essentielles et stratégiques pour évaluer (et atteindre) l'objectif de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, tout en maximisant les effets socio-économiques issus des transports.
- **La recherche de solutions et de méthodes innovantes**. Des solutions d'amélioration de l'efficacité du transport seront testées et évaluées, telles que :

- le suivi des marchandises par système embarqué,
- la gestion en ligne des stocks de marchandises (optimisation des chargements),
- le suivi en temps réel des trafics sur le corridor Munich-Venise,
- l'élaboration d'une nouvelle méthodologie d'évaluation des reports modaux vers les autoroutes maritimes (France-Italie et Italie-Slovénie), en collaboration avec la mission Fret et intermodalité du MEDDTL.

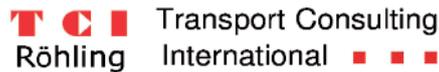
Vers un cluster Transports à l'échelle alpine et la création d'une plateforme de coopération...

Par ailleurs, des synergies avec d'autres projets européens (MONITRAF, Easy-Way programme, the Scientific Workshop on Mountain Mobility and Transport SWOMM,...) et avec les acteurs institutionnels seront recherchées.

Pour cela, une plate forme de coopération, appelée Transnational Panel Platform (TPP), est créée.

Les objectifs généraux sont de partager les travaux Alpcheck2 (méthodologies, résultats, ...) et d'enrichir les données intégrées. Cela doit permettre de mieux assurer la transférabilité des résultats et méthodologies aux membres de la Transnational Panel Platform.

Les membres de ce panel sont des administrations publiques (niveau national et régional) qui en charge des problématiques d'infrastructures et de trafics, des opérateurs autoroutiers, et des centres de recherches (ASTRA, Zürich group, ...).



Enfin, des observateurs sont associés aux travaux, tout au long de l'élaboration du projet. Il s'agit :

- du Ministère des infrastructures italien,
- du Ministère fédéral des transports et solution innovantes autrichien,
- de la DGITM – Mission Alpes et Pyrénées,
- de la Mission Transports Intelligents, du Secrétariat permanent de la convention alpine
- de la Société des autoroutes autrichienne.

SYNTHÈSE DES ACTIONS PRINCIPALES :

- la mesure du trafic routier traversant les Alpes (base de donnée transfrontalière),
- un système d'information ambitieux,
- l'information sur les effets environnementaux et les coûts sociaux associés,
- des méthodologies et solutions techniques innovantes pour la gestion des problèmes de circulation,
- une plate-forme de coopération transfrontalière,
- des expériences innovantes sur des problèmes de transports « clés » .

PROCHAIN ÉVÈNEMENT :

Conférence technique et 2nd TPP à Aix-en-Provence – janvier 2012 : elle sera l'occasion de présenter les résultats techniques, tels que le modèle d'aide à la décision, les systèmes d'information ainsi que les analyses sur les impacts environnementaux du transport routier dans les Alpes.

LE CETE MÉDITERRANÉE

Le CETE Méditerranée, partenaire français, participe aux travaux techniques suivants :

- la construction des matrices de la demande,
- la transmission d'informations en temps réel DATEX connections ; le calcul des émissions,
- la représentation de la dispersion, la monétarisation des externalités environnementales, le calcul des coûts sociaux liés à la pollution,
- l'expérimentation d'un dispositif de suivi des véhicules transportant des matières dangereuses vers l'Italie ou la France,
- la création d'une méthodologie d'évaluation de reports modaux sur les autoroutes de la mer et son application à un cas franco-italien,
- le lien entre Alpcheck2 et d'autres initiatives régionales ou locales comme l'observatoire des franchissements alpins, et EasyWay programme.

Pour en savoir plus

Pour toute information ou question :

info@alpcheck2.eu

Site web du projet :

www.alpcheck2.eu



55 500 conducteurs résidents en PACA

Par Jean-Marc AMBIELLE
Analyste statistique et économie/Gestion des données du trafic - DREAL PACA/STI/UAPTD

© DREAL PACA

Les 55 500 conducteurs résidents de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2007, exercent des métiers qui apparaissent comme très différents au regard de nombreux facteurs tels la nature du transport (passagers ou marchandises), la pénibilité de l'emploi, la technicité, la durée du travail, les lieux d'exercice, etc.

Le transport et l'entreposage, premier employeur des conducteurs

Quelque 55 500 conducteurs salariés résident en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2007. Environ 20 000 d'entre eux sont des routiers, employés surtout dans les activités de transport de fret (interurbain et de proximité) et aussi par des agences de travail temporaire (Cf. tableau 1). Ces routiers forment 36 % des effectifs de conduite de la région, soit une proportion supérieure à celle des livreurs (25 %) et des conducteurs de transport en commun (14 %), lesquels sont recrutés surtout dans les transports urbains et suburbains de voyageurs et les transports routiers réguliers de voyageurs.

Ces trois catégories de conducteurs - routier, voyageurs et coursier - composent les trois quarts des professionnels de conduite. Avec les ambulanciers (6 %), les conducteurs qualifiés d'engins du BTP (5 %) et les conduc-

teurs d'engins lourds de levage (4 %), 90 % des professionnels de la région sont recensés. D'autres métiers de la route tels que chauffeurs de taxi, conducteurs d'engins agricoles, conducteurs d'auto particulières, etc. présentent, en comparaison, des rangs plus clairsemés.

Près de la moitié des conducteurs résidents de la région (48 %) travaille dans le secteur agrégé des transports et de l'entreposage (Cf. Graphique 1). Les principaux autres secteurs de recrutement sont le commerce et réparation d'automobile (12 %), la construction (9 %), la santé et l'action sociale (7%) : cet ensemble regroupe 76 % des conducteurs résidents.

Cette polarisation sectorielle se double d'une concentration géographique puisque 40 % des conducteurs régionaux résident dans les Bouches-du-Rhône, 19 % dans le Var, autant dans les Alpes-Maritimes et 22 % dans les trois autres départements de la région.

La répartition des conducteurs selon leur spécialisation¹ dans l'une des trois activités de fret, logistique ou autres révèle que le transport de marchandises est la finalité principale de la profession (61 %), au regard du positionnement modeste de la logistique (5 %) et de la situation intermédiaire des autres activités (34 %). Le secteur des transports et de l'entreposage où la hiérarchisation des compétences est similaire en est le reflet fidèle. Mais ces finalités varient sensiblement d'un secteur à l'autre. Dans le commerce, la réparation automobile et les activités spécialisées, les conducteurs interviennent presque uniquement en tant que transporteurs de marchandises ; dans l'industrie manufacturière, les services administratifs et la construction, ils s'ouvrent à la logistique (15 %) en complément du fret qui reste dominant, deux spécialisations qui deviennent subalternes dans les secteurs de la santé, l'action sociale ou l'agriculture.

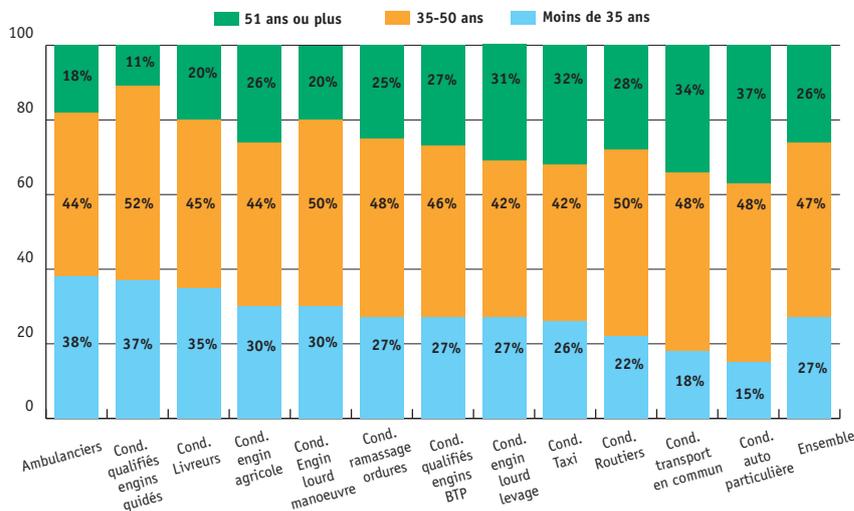
Graphique 1 : Répartition de certaines catégories de conducteurs dans les principales activités économiques

(source INSEE recensement de la population, 2007)

Activité économique (732 postes)	Professions				Total
	dont conducteurs routiers	dont conducteurs livreurs, coursiers	dont conducteurs transport en commun	dont ambulanciers	
Transports routiers de fret interurbains	6 066	814			7 076
Transports routiers de fret de proximité	5 495	2 445			5 495
Agences de travail temporaire	866	248			1 786
Messagerie, fret express	351	482			833
Transports urbains et suburbains de voyageurs	316		3 678		4 168
Transports routiers réguliers de voyageurs	239		2 332		2 614
Autres transports routiers de voyageurs			688		822
Ambulances				2 707	2 798
Activités hospitalières				373	568
Autres activités	20 055	13 709	7 844	3 505	55 470
Total	20 055	13 709	7 844	3 505	55 470

1- Par convention, les conducteurs d'engins lourds de levage (code 651A de la nomenclature détaillée des professions) et d'engins lourds de manoeuvre (651 B) relèvent de la spécialisation en logistique ; les conducteurs routiers et grands routiers (641 A), les livreurs et coursiers (643 A), de celle du transport de marchandises ; les conducteurs restant (621 C, 641 B, 642 A, 642 B, 644 A, 654 A, 691 A) sont classés dans les autres activités.

Graphique 1 : Répartition des catégories de conducteurs par classe d'âges
(source INSEE recensement de la population, 2007)



Des emplois peu accessibles aux femmes

Certains métiers restent peu accessibles aux 47 % de femmes actives de la région, en raison notamment de leur pénibilité physique. Il en est ainsi des métiers de la conduite dont le taux de recrutement féminin est de 6 %, seulement. Quand la pénibilité physique du métier est particulièrement ressentie, comme pour la conduite routière, la conduite d'engins du BTP ou le ramassage d'ordures ménagères, la présence des femmes devient discrète, avec des taux de féminisation, respectivement, de quatre à douze fois plus bas que pour l'ensemble des agents de conduite. En revanche, que la pénibilité soit moins avérée, à l'image des métiers d'ambulancier et de conducteur de taxi, et le taux de féminisation s'accroît jusqu'à être quatre fois plus élevé que la moyenne de la profession ... ou seulement un peu moins du double dans les transports en commun.

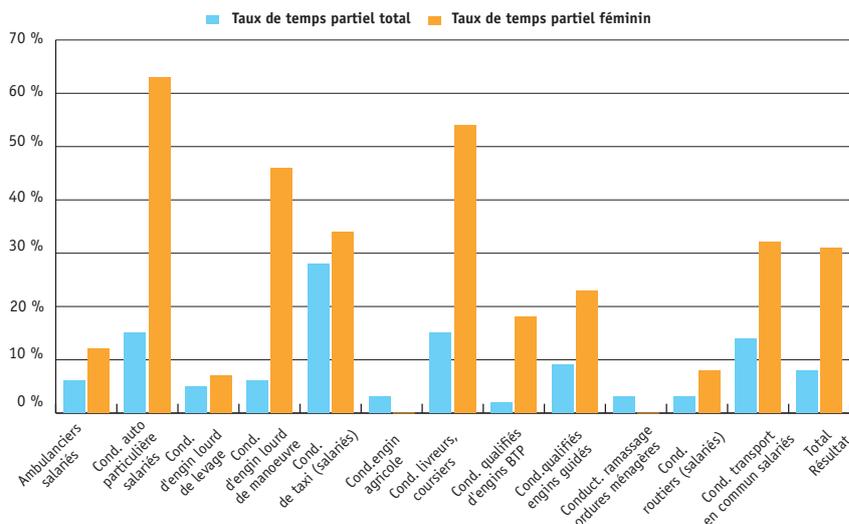
Quarante et un ans de moyenne d'âges

L'âge moyen des conducteurs résidents de PACA est de 41,7 ans. Il est très voisin de celui de l'ensemble des actifs régionaux (41,5 ans), bien que la part des moins de 26 ans soit inférieure chez les conducteurs (respectivement 8 % et 10 %), en raison de l'âge légal de la conduite, qui limite les entrées précoces dans le métier.

Par secteur, l'âge moyen des conducteurs est relativement homogène, serré entre la borne supérieure observée dans le transport et la construction (42,6 ans) et celle inférieure relevée dans la santé (39,9 ans).

La répartition par sexe ne révèle pas, non plus, de gros écarts, tout juste que les conductrices sont, en moyenne, un peu plus jeunes (41,3 ans) que leurs homologues masculins (41,7 ans).

Graphique 2 : Conducteurs à temps partiel (pour les femmes seuls les taux fiables ont été reportés)
(source INSEE recensement de la population, 2007)



Par contre, l'écart d'âges est plus ample par catégories de métiers (Cf. Graphique 1). Presque sept ans séparent l'âge moyen des conducteurs d'automobiles particulières et des transports en commun (45 ans) de celui des jeunes ambulanciers et conducteurs d'engins guidés (38,5 ans).

Un métier à temps plein

Une écrasante majorité de conducteurs travaille à temps complet (92 %). Ce type de contrat a surtout du succès auprès des hommes (93 %) car 31 % des femmes lui préfèrent le temps partiel auquel elles recourent plus largement encore lorsqu'elles exercent le

métier de conducteurs de transport en commun (32 %), chauffeur de taxi (34 %) ou livreurs (54 %) (Cf. graphique 2 et encadré sur les précisions). D'ailleurs, ces métiers offrent aussi aux hommes leurs meilleurs taux de temps partiel : 15 % en moyenne pour les trois secteurs cités.

Le recours au temps partiel évolue avec l'âge. Il progresse pendant la première moitié de la vie active puis diminue jusqu'à la cessation d'activité. Ainsi, touche-t-il 20 % des moins de 25 ans, 10 % des moins de 35 ans et 5 % des 34-44 ans, avant de s'accroître de 7 % (45-54 ans) à 14 % (55-64 ans), en fin de vie professionnelle.

55 500 conducteurs résidents en PACA (suite)

© DREAL PACA

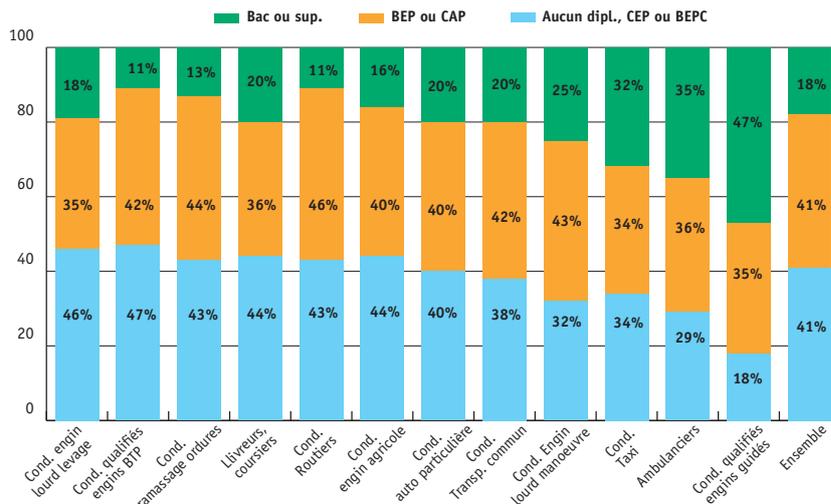
Des niveaux de formation différents

La diversité des critères de recrutement (technicité, polyvalence, ponctualité, pénibilité...) renvoie à la question générale de la formation.

Le diplôme davantage possédé par le personnel de conduite est le CAP ou le BEP : 41 % le détiennent soit un taux de détention près de deux fois supérieur à celui de la population régionale de plus de 15 ans non scolarisée (22 %). En revanche, pour tout autre niveau de formation, la proportion de conducteurs diplômés est plus faible et ce désavantage s'accroît avec le prestige du parchemin. En outre, les conducteurs sont proportionnellement plus nombreux que l'ensemble de la population non scolarisée à ne pas obtenir de diplôme (26 % contre 20 %).

Les conducteurs qualifiés d'engins guidés présentent, et de loin, les meilleurs certificats scolaires (Cf. Graphique 3) : ils disposent du bac ou plus (47 %), de préférence au CAP ou BEP (35 %) et ils ne sont que 8 % à n'avoir aucun titre. Un peu moins scolarisés, les ambulanciers et les conducteurs de taxi se répartissent selon trois tiers : 1/3 de bacheliers ou plus, 1/3 de diplômés techniques de niveau 5² et 1/3 de possesseurs du BEPC ou moins. Avec les conducteurs de transport en commun, les conducteurs d'autos particulières, les conducteurs d'engins lourds de manoeuvre et les conducteurs d'engins agricoles, la détention d'un diplôme technique de niveau 5 s'accroît (40 % ou plus) au détriment d'un diplôme de niveau bac ou plus (20 % maxi) ; en outre, un salarié sur quatre environ n'a aucun titre. Avec les autres professions (conducteurs routiers, livreurs...), la proportion des non diplômés et des diplômés de niveau 5 s'accroît encore au détriment de celle des possesseurs du bac ou d'un diplôme supérieur.

Graphique 3 : Répartition des catégories de conducteurs par niveau de diplômes (source INSEE recensement de la population, 2007)



Métier et famille : un mariage difficile

Quelques 47 % des conducteurs forment des familles (légalées ou non) dont les «conjoints» ont un emploi et 23 % ont un conjoint qui ne travaille pas. Ils sont aussi 15 % à vivre seuls et 7 % en famille monoparentale avec enfant(s). Peut-être, en raison des difficultés d'un métier aux horaires particuliers, aux déplacements nombreux, parfois éloignés du domicile et mal compatibles avec la vie de famille, le taux de conducteurs célibataires est élevé (39 %), eu égard à celui de la population des 15 ans ou plus (35 %) ; de même, la part de divorcés (10 %) y est un peu plus forte. Il n'empêche que la part des mariés (50 %) reste (de peu) supérieure chez les conducteurs parmi lesquels le veuvage est très faible (1 %).

Les conducteurs immigrés résidant en PACA sont plus souvent mariés que les régionaux (68 %) et moins souvent célibataires (23 % et 41 %). Au nombre de 6 000, ils composent 11% de la profession, soit un taux supérieur aux 9 % d'immigrés régionaux ayant un emploi.

Mobilité personnelle : surtout régionale

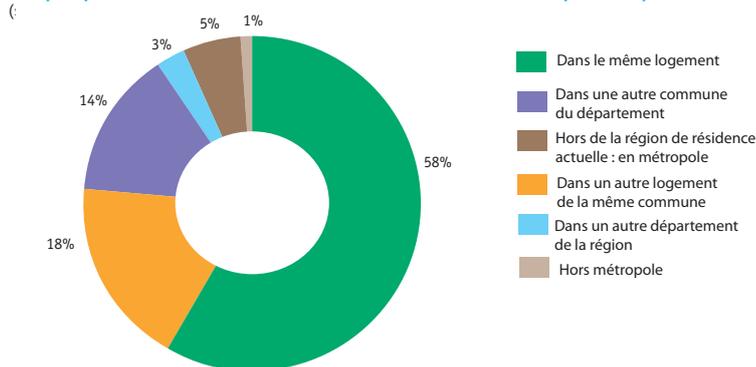
Au cours des cinq dernières années, 42 % des conducteurs ont changé de lieu de résidence, soit un taux peu différent de celui de l'ensemble des ouvriers (41 %). Sans surprise, les déménagements sont fréquents parmi les conducteurs divorcés et célibataires (50 %) et moindres parmi les conducteurs mariés (37 %) ou veufs (22 %). Ces départs entraînent peu de grands déplacements puisque près de la moitié d'entre eux se font dans la même commune, plus des trois-quarts dans le même département et 85 %, dans la même région (Cf. Graphique 4). Néanmoins, 15 % des mobilités de conducteurs dépassent les frontières régionales, au lieu de 8 % pour les autres professions.

Particularité des conductrices qui paraissent plus mobiles que les hommes (+ 3 points) et migrent pour des destinations plus éloignées (22 % des migrations hors région). Mais ce sont les conducteurs immigrés³ qui partent le plus loin avec 5 % de départs hors du territoire français, dont 3 % à

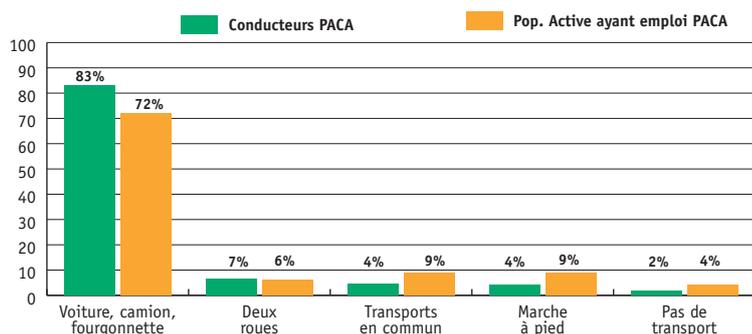
2 - C'est le niveau de formation validé par un CAP ou un BEP

3- Selon la définition adoptée par le Haut Conseil à l'Intégration, un immigré est une personne née étrangère à l'étranger et résidant en France. La qualité d'immigré est permanente : un individu continue à appartenir à la population immigrée même s'il devient français par acquisition (Source : Insee).

Graphique 4 : Lieux de résidence des conducteurs, cinq ans auparavant



Graphique 5 : Modes de transport des conducteurs résidents et des actifs ayant un emploi dans la région PACA (source INSEE recensement de la population, 2007)



l'extérieur de l'Union Européenne. La fréquence de tels éloignements est rare parmi les conducteurs non immigrés mais, hors ce particularisme, la mobilité des uns et des autres reste voisine.

Les déplacements domicile-travail : en auto, camion ou fourgonnette

Les conducteurs se rendent très majoritairement (83 %) sur leur lieu de travail en automobile, camion ou fourgonnette (Cf. Graphique 5). Cet usage mécanique est supérieur de 11 points à celui des autres actifs de la région ayant un emploi ; il ne connaît un relatif retrait (65 %) que dans le cas précis où la résidence et le travail sont, tous deux, dans la même commune rurale. Le deux-roues (7 %) est l'alternative qui s'impose ensuite, mais peu auprès des femmes, utilisatrices très marginales de ce mode. Son usage relève

surtout de conducteurs résidant et travaillant dans une même commune urbaine ou, de façon moindre, dans une même unité urbaine. Enfin, les transports en commun (4,5 %) sont relativement délaissés, deux fois moins utilisés que par les autres actifs. La raison peut dépendre de la difficulté d'accès à ce mode. En effet, en moyenne, les conducteurs résident plus souvent que les autres salariés dans les communes rurales, moins bien desservies en transport collectif, et travaillent davantage en dehors de l'unité urbaine de résidence. D'ailleurs, les transports en commun suscitent plus leur intérêt lorsque la résidence et le travail sont dans la même commune urbaine, sans créer toutefois une forte pratique (7 %). Enfin, la marche, est aussi largement délaissée (4 %), un peu moins, si les lieux de résidence et de travail sont situés dans la même commune rurale.

PRÉCISIONS

Les données utilisées proviennent des résultats du recensement de la population, datés de 2007 et obtenus à partir du cumul des informations collectées lors des cinq enquêtes de recensement de 2005 à 2009.

Le recensement est basé sur le plan de sondage suivant :

- les communes de moins de 10 000 habitants sont enquêtées exhaustivement ;
- dans les communes de 10 000 habitants ou plus, le recensement est réalisé par sondage sur un échantillon d'environ 40 % des logements sur cinq ans.

Le sondage entraîne une marge d'incertitude sur les résultats statistiques, mesurée, pour une variable donnée, par le coefficient de variation noté : CV. Il renseigne sur l'écart relatif possible entre la valeur donnée par le recensement de 2006 et la vraie valeur. En termes statistiques il correspond au rapport de l'écart type à la moyenne. La vraie valeur sera comprise dans 95 % des cas dans la plage de valeurs possibles suivante :

[valeur du RP2006 x (1 - 2CV) ; valeur du RP2006 x (1 + 2CV)].

Le tableau suivant montre la précision indicative obtenue pour différents effectifs d'une variable du recensement 2006, en commune de 10 000 habitants ou plus :

Tranches d'effectifs	Précision CV
50 000 ou plus	< 1,0 %
20 000 - 49 999	1,5 %
10 000 - 19 999	2,0 %
6 000 - 9 999	2,5 %
3 000 - 5 999	3,0 %
2 000 - 2 999	3,5 %
1 000 - 1 999	4,5 %
500 - 999	6,0 %
250 - 499	8,0 %
Moins de 250	> 8,0 %

Source : Insee



LORRY-RAIL étend son offre d'autoroutes ferroviaires en Europe

Lorry-Rail annonce le lancement d'une nouvelle ligne entre la frontière espagnole et le sud de la Suède dès aujourd'hui, via Krefeld et dès l'automne, via Hanovre. Elle élargit ainsi son offre d'autoroutes ferroviaires, dans le prolongement de la liaison actuelle entre Perpignan (Le Boulou) et le Luxembourg (Bettembourg).

Cette offre, réalisée avec Green Cargo, premier opérateur ferroviaire suédois, s'adresse aux transporteurs et leur permet dès à présent de faire voyager sur le train des semi-remorques préhensibles, des containers et des caisses mobiles. Lorry Rail effectuera dans un premier temps trois allers-retours par semaine.

A l'automne, cette liaison permettra de parcourir en train en 48 h les 2 000 kilomètres du trajet, contre trois jours à minima par la route. Chaque train évitera l'émission de 68 tonnes de CO₂.

Depuis le lancement de la première autoroute ferroviaire en 2003, SNCF Geodis développe son offre aux transporteurs en matière de transport de semi-remorques. Avec la prise de contrôle de Lorry-Rail en 2010, il opère désormais la liaison Perpignan-Luxembourg ; il est le premier acteur européen sur ce marché. Aujourd'hui, grâce à son réseau d'autoroutes ferroviaires, SNCF Geodis retire 80 000 camions par an des routes européennes.



© Photo GPM

carnet...



Éditeur : **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

Directeur de la publication :
Jean-Louis AMATO, président de l'ORT

Conception et réalisation :
Approche texte & image (Marseille)

Nicolas PATIN, Ingénieur des Ponts, des Feux et des Forêts et Chef de l'Unité Animation des Politiques de Transports et de Déplacements (UAPTD) du Service Transports et Infrastructures de la DREAL, part pour de nouveaux horizons, en tant qu'Adjoint au Sous-Directeur de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic, à la Direction des Infrastructures de Transports de la DGITM.

Le Bureau, le Conseil d'Administration et l'équipe de l'ORT le remercient ici pour sa disponibilité et son écoute et l'impulsion nouvelle qu'il a su donner aux travaux de l'ORT et lui souhaitent le meilleur pour la suite.

Frédérique REFFET, anciennement Chef du Service Transports Interurbains au CETE Méditerranée et plus récemment Chargée de Mission Environnement Transports au sein de la DREAL, succède à **Nicolas PATIN** au poste de Chef de l'UAPTD.

Le Bureau, le Conseil d'Administration et l'équipe de l'ORT lui souhaitent la bienvenue dans ses nouvelles fonctions.

Jean-Christophe LEYDET, Ingénieur Divisionnaire des Travaux Publics quitte la DREAL et l'UAPTD pour le poste de Chargé de Mission des Grandes Infrastructures Ferroviaires du Conseil Régional.

Le Bureau, le Conseil d'Administration et l'équipe de l'ORT le remercient pour ses interventions régulières lors des courts débats, et comme il est marin, lui souhaitent « Bon Vent »...



par Pure Impression (34.130 Mauguio)



Imprimé sur papier 100% recyclé

