

Observatoire Régional
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



© Art Konovalov - Shutterstock.com

Le Journal des Transports

Décembre 2017

N°99

// ÉDITO

Bonjour à toutes et à tous,

L'équipe de l'ORT se joint à moi pour vous souhaiter de très bonnes fêtes de fin d'année et tous nos vœux pour 2018.

Nous adressons nos remerciements à toutes les personnes qui ont contribué par leur participation active à la réussite des derniers événements de l'ORT, à celles et ceux qui par leurs contributions ont permis de faire vivre cette publication et de fédérer et mobiliser autour de la thématique des transports.

Le colloque du 16 novembre dernier "Smart mobilité pour un territoire smart" a été couronné de succès et les retours très positifs nous incitent à continuer ce travail d'accompagnement de la puissance publique, notamment via le Comité Scientifique de l'ORT.

A l'aune d'une nouvelle Loi d'orientation des mobilités, l'ORT encourage plus que jamais chacun à nourrir les réflexions communes et participer par ses actions ou ses engagements à la construction des transports de demain.

Antoine SEGURET

Sommaire

- 02— Assises nationales de la mobilité : synthèse de la démarche et des contributions en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

RÈGLEMENTATIONS

- 04— Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA - Octobre 2017

ACTUALITÉS

- 05— SNCF, au cœur du digital
- 11— Revue d'actualités

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 06— Immatriculations des véhicules en région PACA : le lent redressement
- 08— Bilan des expérimentations d'autocars GNV et électrique menées en région PACA
- 10— Ateliers régionaux de la logistique en région PACA





Assises nationales de la mobilité : Synthèse de la démarche et des contributions en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

par **Pierre FRANC**, DREAL PACA - STIM - UAPTD

1. Contexte

Elisabeth BORNE, ministre chargée des transports, a lancé le 19 septembre 2017 une démarche de concertation et de réflexion nationale pour construire ensemble les mobilités de demain. Il s'agit d'amorcer une transition en matière de mobilités en passant d'une politique majoritairement centrée sur les équipements et infrastructures à une politique répondant aux besoins de la population en intégrant toutes les potentialités et innovations.

L'objectif des Assises de la mobilité est de préciser ces besoins et d'identifier les leviers qui feront que les mobilités du futur seront plus solidaires, plus connectées, plus intermodales, plus soutenables, plus propres et plus sûres.

2. Les Assises de la mobilité en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour faire entendre les besoins et propositions des habitants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des initiatives ont été prises sur le territoire régional :

- **Trois ateliers des territoires ont été organisés à l'initiative de Stéphane BOUILLON, préfet de la région PACA :**
 - Le 16 octobre à Marseille (13), sur les mobilités pour le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en présence de 90 participants.
 - Le 13 novembre à Cadarache (13), sur les mobilités des territoires ruraux et pré-montagneux, en présence de près de 65 personnes.

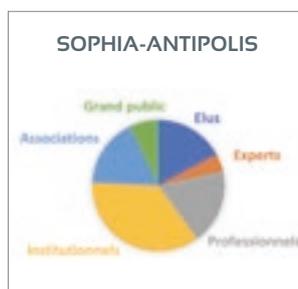
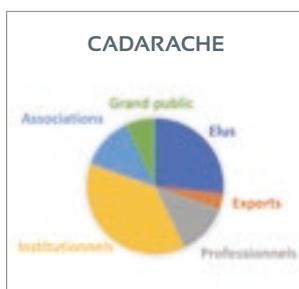
- Le 15 novembre à Sophia Antipolis (06), sur les mobilités innovantes, en présence de 75 personnes.
- **Deux ateliers à destination des entreprises ont été organisés par les CCI :**
 - Le 14 novembre, par la CCI Nice Côte d'Azur (06), en présence de 36 chefs d'entreprises de l'ensemble des Alpes-Maritimes.
 - Le 15 novembre, par la CCI du Pays d'Arles (13), en présence de 50 élus et représentants d'entreprises du Pays d'Arles.
- Un atelier a été organisé à Veynes (05) le 25 novembre.
- Le Conseil régional PACA a souhaité que le livre blanc des Assises régionales des Transports, ainsi que sa stratégie régionale des transports soient versés en tant que contributions aux Assises nationales de la mobilité.
- Les 26^{èmes} rencontres du Transport public se sont tenues à Marseille (13) du 10 au 12 octobre 2017, en présence de la Ministre des Transports.
- L'Observatoire Régional des Transports (ORT PACA) a organisé un colloque à Marseille (13) le 16 novembre sur les « Smarts mobilités pour un territoire smart ».

Le présent document propose **une synthèse des contributions et propositions que l'on peut retenir de ces démarches.**

3. Synthèse des propositions

3.1. Propositions communes aux différentes thématiques et différents territoires

- **Réduire les déplacements quand c'est possible** : encourager le développement du télétravail, du coworking, des visio-conférences, des téléprocédures, de la télémédecine, rapprocher les lieux de vie, de travail et d'habitation.
- **Éduquer et inciter les pratiques vertueuses de mobilité** : éducation sur l'intérêt des mobilités actives et propres dès le plus jeune âge, jeux internes à l'entreprise pour stimuler le recours aux modes doux ou aux TC.
- **Optimiser l'offre de mobilité au sein des territoires en :**
 - **Favorisant le report modal vers les transports en commun :**
 - par une politique d'offre : accès en TC aux ZAE, zones logistiques, hôpitaux, services de nuit étendus en centre-ville.
 - en développant les infrastructures en faveur des TC : voies bus sur autoroutes, pôles d'échange et parc relais.
 - **Favorisant le co-voiturage et l'autopartage** : incitations financières (réduction des péages et du stationnement pour le covoiturage), voies de péages réservées au covoiturage, chèque covoiturage, incitation fiscale aux entreprises mettant en place des solutions de covoiturage dans le cadre de leur PDIE.
 - **Créant des conditions favorables pour les modes doux** : pistes cyclables et piétonnes dédiées, parcs relais y compris pour les vélos, équipés de bornes de recharge électrique, espaces réservés aux vélos dans les bus, vélos partagés, box à vélos, vestiaires sur le lieu de travail.
 - **Mutualisant les ressources et les moyens des AOM intervenant sur un même bassin d'emploi** : systèmes d'information, carte unique tous modes, systèmes organisés de rabattement sur les pôles d'échange. La région peut avoir vocation à favoriser ces rapprochements.





© Shutterstock.com

- ❑ **Agissant sur la politique de stationnement** : au-delà du respect de la réglementation et de l'évolution sur la tarification du stationnement en centre-ville, une réflexion devrait être engagée sur la taxation foncière des stationnements en périphérie (au sein des ZAC par ex.) pour ramener les activités économiques et commerciales en centre-villes. Les recettes de cette taxation devront aller aux AOM pour aider au portage des projets de mobilité.
- ❑ **Permettant des mutualisations entre le Conseil Régional et les Autorités Organisatrices de la Mobilité** en situation d'urgence qualité de l'air.
- **Mobiliser plus les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication pour optimiser les mobilités** :
 - ❑ **Définir des modalités d'évolution du code de la route** pour faciliter les dérogations pour la circulation des véhicules autonomes.
 - ❑ **Favoriser le développement d'applications numériques** de partage multimodal, de plates-formes de covoiturage connectées, équivalent de « Waze » pour les informations sur les transports partagés, d'information sur le stationnement vacant.
 - ❑ **Développer l'accès wifi** en gare, dans les trains et les cars ainsi que les **bornes d'informations connectées**.
 - ❑ **Accélérer la couverture haut débit** de l'ensemble du territoire, y compris les zones rurales et peu denses.

3.2. Propositions complémentaires sur les six thèmes des assises

3.2.1. Pour des mobilités plus solidaires

- Développer des garages solidaires, des ateliers vélos participatifs et donner aux maisons de services au public la mission de centrales de mobilité.
- Développer des financements croisés au bénéfice des personnes en situation de précarité, comme le co-voiturage solidaire Scity-Coop.
- En zones denses : développer des sonomètres intelligents pour verbaliser le bruit.

3.2.2. Pour des mobilités plus connectées

- S'appuyer sur les administrations et les entreprises pour expérimenter les « horaires décalés », le télétravail et la sécurisation des employés adoptant le co-voiturage (solution offerte par l'entreprise en cas de problème pour trouver un co-voiturage au retour du travail. Ex. mise à disposition de véhicules ou appel de taxis).
- Accélérer l'innovation et l'accompagner : développement de la fibre, s'appuyer sur les universités / les écoles du territoire.
- Développer les expérimentations : financements innovants et dédiés, clauses contractuelles favorisant l'expérimentation, « grand plan » de formation des agents des administrations publiques, capacité de financement des innovations pour les administrations déconcentrées au plus près du territoire et des expérimentations.
- Dans les zones denses : favoriser la régulation dynamique des vitesses (sur infrastructures structurantes), piloter les feux rouges en fonction des trafics et développer des applis qui orientent les automobilistes vers les places libres et aident aussi à sanctionner le stationnement gênant.

3.2.3. Pour des mobilités plus intermodales

- Pour renforcer l'intermodalité en zone dense : augmenter le prix du stationnement, planifier les infrastructures de transports en commun (tram, BHNS) et ferroviaire (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur donnant la priorité aux TER), organiser le développement urbain autour des principaux arrêts/gares/pôles d'échanges pour limiter l'habitat diffus.
- Pour renforcer l'intermodalité en zone peu dense : développer le transport à la demande associant offres publiques et privées.

3.2.4. Pour des mobilités plus soutenables

- Sélectionner les projets les plus rentables tout en s'interrogeant sur la manière de mieux prendre en compte la qualité de service dans les transports du quotidien.
- Développer de nouvelles ressources financières : péage urbain, recours à

l'investissement privé, fonds locaux d'investissement pour des infrastructures, vignettes automobiles, moduler le tarif des parkings avec un reversement des recettes pour le développement du report modal.

3.2.5. Pour des mobilités plus propres

- Financer la recherche (véhicules autonomes électriques, scooters électriques, nouvelles motorisations, etc.).
- Favoriser le mix énergétique pour les TC en accompagnant les AOM dans la phase de renouvellement de leur parc de bus et cars vers des véhicules propres.
- Envisager aussi un bonus pour les « petites collectivités » (sur leur dotation globale de fonctionnement par exemple) qui développent des mobilités propres ou des solutions innovantes de transport à la demande.
- Développer les motorisations alternatives pour limiter la pollution des bateaux à quai, développer les branchements électriques à quai.

3.2.6. Pour des mobilités plus sûres

- Inciter les sociétés concessionnaires autoroutières à mettre en place des modulations de tarif en fonction des heures de la journée, de manière à limiter les congestions de pointe (ex. sur A1).
- Développer les avertissements sonores (connectés) pour signaler les zones à risques (vélos, marcheurs).
- Pérenniser les investissements en faveur de l'entretien des infrastructures.
- Développer les équipements (caméras, éclairage solaire aux arrêts...) et les personnels de sécurité dans les transports en commun. ●



© Shutterstock.com



Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA - Octobre 2017

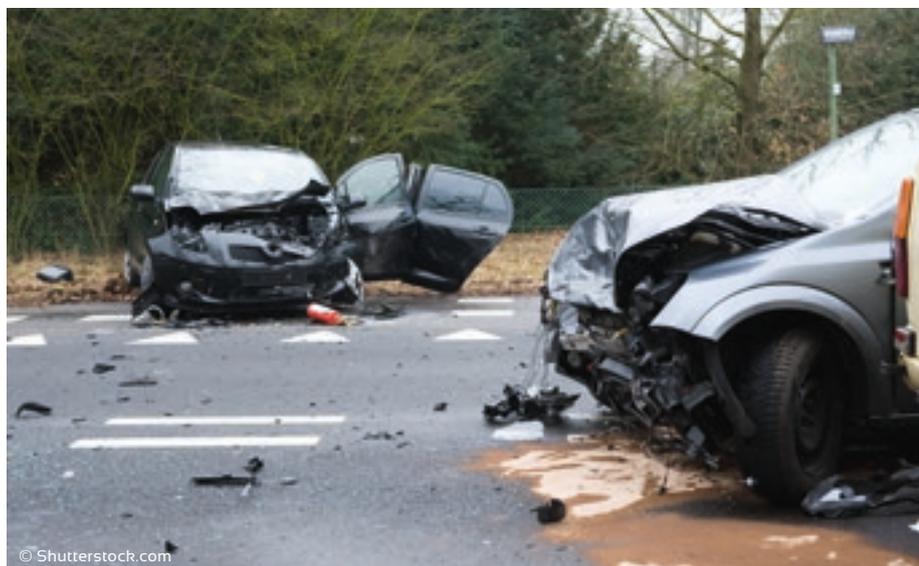
par **Olivier GRAND**, Responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière PACA, DREAL PACA - STIM - UAPTD

Sur le début de l'année 2017 en PACA (de janvier à octobre), comparé à la même période de l'année 2016, on constate les hausses du nombre de personnes tuées (+ 3,2 %) et du nombre des accidents corporels (+ 1,5 %), et la baisse du nombre des blessés (- 0,6 %), dont le nombre des blessés hospitalisés (- 11,3 %).

Les hausses régionales les plus marquées pour les personnes tuées en PACA sont chez les motocyclistes, les piétons et les jeunes de 18 à 24 ans. Par contre, les morts sur les routes diminuent chez les cyclomotoristes et les personnes de 25-65 ans.



Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janvier à octobre 2017 (provisoires)	5 774	286	7219	2893
Janvier à octobre 2016 (provisoires)	5 688	277	7262	3261
Différence 2017 / 2016	86	9	- 43	- 368
Evolution 2017 / 2016	1,5 %	3,2 %	- 0,6 %	- 11,3 %



+ 3,2 %
de personnes tuées

+ 1,5 %
d'accidents corporels

- 0,6 %
de personnes blessées •



SNCF, au cœur du digital

par **Catherine MACARY**, Responsable Institutionnelle Régionale SNCF Provence-Alpes-Côte d'Azur

En proposant une offre 100 % digitale, SNCF souhaite simplifier et personnaliser le parcours voyageurs sur le territoire. Donner l'accès à des solutions de mobilités intégrées qui favorisent l'autonomie et le partage d'informations est un des challenges du groupe ferroviaire en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

SNCF TER Provence-Alpes-Côte d'Azur, résolument tourné vers la digitalisation au service du voyageur.

Un parcours 100 % connecté et autonome sur smartphone avec les applications SNCF et V.

Les billets TER Provence-Alpes-Côte d'Azur sont désormais en vente sur les applications SNCF et V. et peuvent être chargés sur smartphones. Avec une offre régionale plus visible et accessible, SNCF répond ainsi au besoin de développer des canaux de vente en ligne afin de permettre au voyageur une accessibilité simplifiée au titre de transport correspondant le mieux à son profil et son déplacement.



Applications smartphone

L'application SNCF permet aussi un échange continu et en direct d'informations sur le transport ferroviaire :

- Une géolocalisation pour une recherche d'itinéraire simple et multimodale.

- Un enregistrement des déplacements quotidiens.
- Un accès en temps réel aux arrivées et départs des trains.
- Une information 100 % personnalisée.

@TERPACA_SNCF: le fil d'information au service des voyageurs TER

Lancé le 28 Janvier 2016 et co-financé par la Région, le fil twitter @TERPACA_SNCF a fêté sa première année d'existence. Le community manager TER informe en direct le voyageur sur l'état du trafic, lui donne les solutions de transport pour poursuivre son trajet en cas d'aléas, et favorise ainsi l'écoute et la sérénité en lui apportant des réponses personnalisées.

30 Tweets / jour en moyenne
+2000 abonnés



@TERPACA_SNCF



9000 vues / jour en moyenne
100 Tweets envoyés environ lors d'un incident.

SNCF, intégrateur de mobilité partagée

Le voyage porte-à-porte au bout des doigts.

SNCF réinvente les parcours de mobilité de ses voyageurs dans le but d'offrir un déplacement intermodal et écoresponsable. Qu'il s'agisse de parcours quotidiens ou occasionnels, les solutions proposées par les outils digitaux SNCF permettent de réduire au mieux l'empreinte carbone

induite par l'utilisation de véhicules individuels, l'objectif de l'entreprise étant de réaliser plus de 30 % de mobilité partagée d'ici 2020.



iDPASS : une seule application pour organiser son voyage de porte à porte avec voiture partagée, véhicule électrique en libre-service, location de voiture entre particuliers, location de vélos, taxis, géolocalisation de parkings...



iDVROOM : application de covoiturage au quotidien entre particuliers, vers une gare, un lieu de travail ou d'études. iDVROOM est un outil solidaire et écoresponsable mettant en relation les voyageurs.



OuiCar : plateforme digitale de location de voiture entre particuliers. Cette application permet un nouvel usage de la voiture pour des déplacements porte à porte, dans un esprit solidaire.



Les Forfaits Etudiants à Marseille, Aix et Nice : des forfaits tout compris à petit prix disponibles sur internet, co-construits avec les autorités organisatrices de transports, et proposant un large choix de mobilités entre tramway, métro, bus, vélo, train et covoiturage.

<https://forfait-etudiant.sncf.com/>



Immatriculations des véhicules en région PACA : le lent redressement

par **Jean-Marc AMBIELLE**, DREAL PACA - STIM - UAPTD

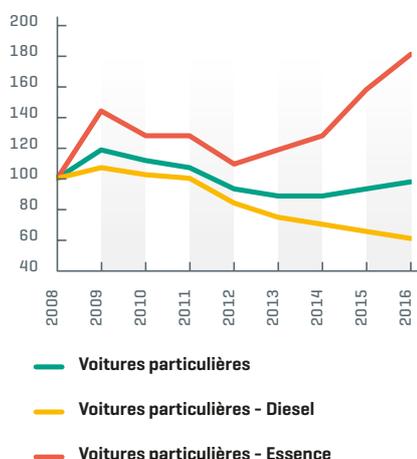
Ces dernières années, les immatriculations de véhicules neufs repartent à la hausse, en PACA et en France, sans retrouver les niveaux d'avant la crise de 2008. Le marché des véhicules particuliers développe l'essence et se réoriente vers les motorisations alternatives, au détriment des moteurs diesel. Les ventes de véhicules de transports de voyageurs et de passagers croissent de façon plus mesurée que celles des automobiles et sans réelle diversification énergétique. Par ailleurs, les parcs de véhicules évoluent différemment, selon leur nature.

Renouveau du marché des véhicules particuliers neufs

En 2016, quelque 151 000 automobiles neuves ont été immatriculées dans la région PACA ; c'est 4,4 % de plus que l'année précédente et la troisième année consécutive de hausse (Cf. graphique ci-dessous). Cependant, ce nombre est inférieur à la moyenne des dix dernières années (- 2,4 %), rappelant que le marché de l'automobile reste convalescent depuis la crise financière de 2008 et l'effritement des ventes de véhicules particuliers neufs qui s'ensuivit.

Immatriculations annuelles des voitures particulières neuves - PACA

Base 100 en 2008



Depuis le pic de l'année 2009, les ventes de véhicules particuliers neufs se sont davantage détériorées en PACA (- 13 %) qu'au niveau national (- 10 %), en raison, notamment, de la plus forte désaffection

pour les véhicules diesels, dans la région (- 40 %) qu'en métropole (- 34 %). Ce détachement pour le diesel est hétérogène dans l'Hexagone, moins chronique, par exemple, en Corse (- 5 % depuis 2008), Bourgogne-Franche-Comté⁽¹⁾ (- 14 %) ou Île-de-France (- 26 %) qu'en PACA (- 40 %) et Bretagne (- 44 %). En outre, l'insuccès du diesel est relatif, puisqu'en 2016 ses ventes sont majoritaires dans toutes les régions (52 %), sauf, et c'est inédit, en PACA (45 %) et en Bretagne (48 %).

Dediésation des véhicules particuliers

En PACA, entre 2009 et 2016, les ventes de diesel cèdent une vingtaine de points de part de marché. Le corollaire de cette évolution est l'accroissement de la proportion des immatriculations de voitures à essence (Cf. graphique colonne suivante), lesquelles, en 2016, pour la première fois, deviennent majoritaires (51,4 % des immatriculations d'automobiles neuves), après un gain de 20 points de part des ventes, en sept ans. Le succès de l'essence bénéficie relativement plus aux véhicules de 6 CV ou davantage dont les immatriculations annuelles doublent sur la période, jusqu'à représenter un tiers des ventes de cette catégorie. Cette évolution reste insuffisante cependant pour affecter la structure de ce parc, formé essentiellement de petites cylindrées.

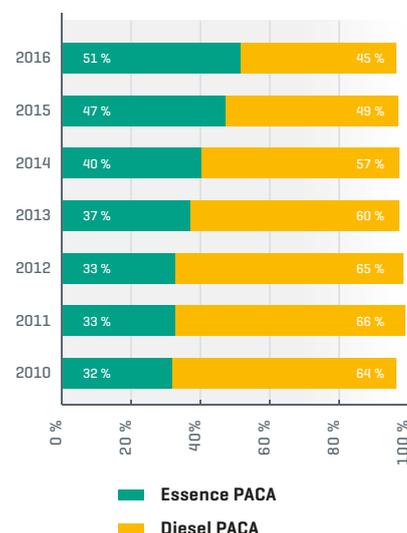
Tous les territoires de PACA participent au basculement des motorisations, surtout les Alpes-Maritimes où le diesel ne concerne plus que 37 % des ventes, en 2016, mais aussi le Var (42 %) et les autres départements de la région (49 %), excepté les Alpes-de-Haute-Provence qui conserve au diesel un statut faiblement majoritaire (50,2 % des ventes).

Ce phénomène est aussi national puisque le gain des parts de marché des véhicules essence est le même qu'en PACA, à la différence que la primauté des ventes de diesel n'y est pas remise en cause (51,8 % en 2016).

D'autres alternatives que l'essence s'offrent aussi en remplacement du gasoil (Cf. graphique page suivante) : les voitures électriques (1,1 % des immatriculations en 2016) et les véhicules hybrides (2,8 %), notamment ceux alliant électricité et essence (2,7 %) rencontrent un certain intérêt, mais, avec 6 000 enregistrements en 2016 et à peine 4 % des ventes totales, cette substitution reste limitée.

Part (en %) des immatriculations de véhicules particuliers neufs par énergie en région PACA (2010-2016)

Source : SDES, RSVERO





Bilan des expérimentations d'autocars GNV et électrique menées en région PACA

par **Maeva ZEBROWSKI**, Responsable des projets régionaux PACA – Transdev – Direction Adjointe Zone Sud
et **Marine BERNARD**, Chargée de mission développement durable et Charte CO₂ – FNTV PACA en collaboration avec GRDF

Afin de répondre aux orientations de la Loi sur la Transition Énergétique, les acteurs du transport public se mobilisent pour tester et évaluer la pertinence des solutions alternatives au diesel. Ainsi, des expérimentations ont pu être menées en région Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis le début de l'année 2017 avec différents partenariats et deux types de motorisations (l'électrique et le GNV).

Les expérimentations GNV

Trois expérimentations de cars motorisés au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) ont eu lieu en région Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis le début de l'année. Portées par la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs et GRDF, en collaboration avec leurs partenaires, elles ont permis de démontrer l'intérêt de la solution GNV, alternative propre et efficace face au gasoil sur les différentes typologies de parcours et de services pour le transport collectif de personnes en autocar.

Trois expérimentations...



Un autocar Scania modèle Interlink LD GNV, a relié Aix et Marseille (Navette métropolitaine Aix-Marseille par autoroute) pendant une semaine en janvier 2017, et Nice et Marseille (Ligne Express Régionale) pendant une semaine en juin 2017.

Caractéristiques techniques :

3 mètres, moteur Scania de 320 chevaux GNV (capacité de 1 200 litres, soit 206 Kg de gaz ou 264 Nm³ de gaz), capacité de 55 passagers et un chauffeur, autonomie annoncée de 500 à 700 km.



L'autocar MAN modèle A20 classe 2 low floor a été utilisé pour conduire l'expérimentation réalisée dans le Vaucluse pendant deux semaines en juin 2017.

Caractéristiques techniques :

12 mètres, moteur de 272 chevaux GNV, boîte automatique, capacité de 43 places avec accès PMR.

... pour une mobilité propre au GNV

Si rien ne semble le distinguer au premier coup d'œil de ses cousins qui fonctionnent au diesel, le car GNV dissimule ses atouts environnementaux : des émissions sonores divisées par deux, une réduction de 50 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et jusqu'à 95 % pour les émissions de particules fines. Et lorsque le GNV est produit à partir de la fermentation des déchets ménagers ou agricoles, c'est un bilan carbone quasi neutre avec moins de 10 g de CO₂ par km parcouru.

Des partenaires engagés

GRDF et la FNTV PACA travaillent depuis

plusieurs mois sur la solution GNV. Ils ont signé une convention en ce sens en octobre 2016. Les deux partenaires ont souhaité présenter aux transporteurs et aux collectivités une solution de motorisation alternative au diesel. Le GNV offre une mobilité propre qui, dans sa version bio-GNV, répond aux critères de la Loi sur la transition énergétique.

Les trois expérimentations proposent une alternative crédible au diesel et positionnent l'autocar comme l'un des outils de la transition écologique et énergétique. Elles sont aussi la traduction concrète du partenariat que GRDF et la FNTV PACA ont tissé depuis plusieurs mois pour promouvoir la solution GNV - BioGNV. Ainsi, ces trois expérimentations ont permis de constater que sur les différentes typologies et services (ligne rapide, ligne cadencée, ligne de desserte fine) qu'on peut rencontrer en région PACA, la solution GNV est concluante !

Retour d'expérience

Les résultats de ces tests montrent que la station d'avitaillement doit être appropriée pour ce type de véhicule. Pour la première et la troisième expérimentation, les stations d'avitaillements étaient des stations prévues pour des voitures particulières, la capacité était donc limitée ainsi que la place pour l'autocar. Concernant la procédure de remplissage, la prise en main est simple après explication. Des problèmes de concordance entre la jauge du tableau de bord et le manomètre ont été constatés sur les deux véhicules ; les constructeurs ont pris connaissance de ces anomalies.

D'après les retours conducteurs et voyageurs, la solution GNV permet un affaiblissement du bruit de roulage et une conduite plus souple. Les différents exploitants ayant testé le véhicule sur leurs lignes ont affirmé que la solution GNV était une solution alternative mûre et applicable sur les réseaux exploités (sous réserve de solutions d'avitaillement).

Concernant les consommations, elles sont dans l'ensemble moins importantes que sur une motorisation diesel, en moyenne les véhicules testés ont consommé 24 kg de GNV au 100 km. En comparaison, voici ci-après les données de consommations d'un véhicule en diesel sur une journée type.

Autocar Diesel EURO 6	Autocar Bio-GNV
Consommation	
26 à 33 litres au 100 km	17 à 20 kg au 100 km
Emissions de particules	
0,01 g/rWh	0,0054 g/rWh
Emissions de NOx	
0,4 g/rWh	0,295 g/rWh
Emissions d'HC	
0,13 g/rWh	0,004 g/rWh
Emissions de CO ₂	
1,5 g/rWh	0,044 g/rWh
Niveau sonores	
77 dB(A)	73 dB(A)

Projection

Une dernière expérimentation sur le réseau de la Métropole Aix-Marseille Provence est en cours, sur une plus longue durée en service commercial, afin de confirmer par des mesures instrumentées scientifiquement les résultats obtenus lors des tests réalisés précédemment. L'objectif est de tester le véhicule sur différentes typologies de parcours et de services et de réaliser des mesures des polluants locaux mais également le comportement du véhicule.

Tout sur le GNV...

Une réduction drastique des polluants locaux (particules fines, oxyde d'azote, CO₂).

Le gaz est aujourd'hui utilisé comme carburant. En Europe, on compte 1,32 millions de véhicules qui roulent au GNV (Gaz Naturel Véhicule), dont près de la moitié en Italie, leader européen, suivi de près par l'Allemagne. En France, il est surtout utilisé par les flottes dites « captives » : la moitié des villes de plus de 200 000 habitants ont fait le choix du GNV pour leurs bus et bennes à ordures ménagères. Le GNV n'est rien d'autre que du gaz naturel, comprimé à 200 bars dans le réservoir d'un véhicule.

Ses performances :

Jusqu'à 50 % de réduction d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) et jusqu'à 95 % d'émissions de particules fines en moins par rapport à la nouvelle norme EURO VI, confirmé lors de mesures en conditions réelles.

- Division par deux des émissions sonores du moteur.
- Jusqu'à 30 % du prix en moins que le gasoil à la pompe.
- Un coût d'exploitation global équivalent à celui d'un véhicule diesel.

Autocar Scania motorisé GNV lors de l'expérimentation LER sur la ligne Nice-Marseille



Le GNV en chiffres :

	En France	En région PACA
Véhicules légers	9 078	870
Poids Lourds	607	25
Bus	2 903	97
Bennes à ordures	1225	10
TOTAL	13 813	1002

... et le BioGNV

Une production locale de carburant renouvelable.

Le bio-GNV a la même composition chimique que le GNV, c'est du méthane (CH₄), mais celui-ci totalement renouvelable, est obtenu par fermentation des déchets ménagers agricoles ou par décomposition des boues de stations d'épuration. On parle alors de « biométhane » carburant produit localement avant d'être injecté dans le réseau de gaz ou de BioGNV lorsqu'il est utilisé comme carburant :

- Il peut être utilisé sans modification des véhicules GNV et des infrastructures de distribution associées (stations-services, etc.).
- Il va plus loin que le GNV avec une réduction 80 % des émissions de CO₂ par rapport aux carburants traditionnels (contre 20 % pour le GNV).
- Il propose un bilan carbone quasi-neutre : le CO₂ libéré à l'échappement est équivalent au CO₂ absorbé par les végétaux méthanisés.
- Il contribue à atteindre l'objectif de 10 % d'énergie renouvelable dans les transports à l'horizon 2020.

L'expérimentation électrique

À la suite des expérimentations GNV, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a souhaité tester avec ses partenaires Transdev Sud Est Mobilités et Dietrich Carebus l'autocar 100 % électrique YUTONG ICE 12. Cette expérimentation, qui constitue une première sur le territoire, a eu lieu du 16 octobre au 27 octobre 2017 sur la Ligne Express Régionale Arles-Avignon, à raison de deux allers-retours quotidiens. Figurant une nouvelle alternative au gasoil, cet essai concluant et très bien accueilli par les voyageurs garde encore de nombreux atouts « sous la pédale »...

L'autocar Yutong, ICe 12

Le véhicule est né de l'électrification de sa version diesel, l'IC, déjà livrée à plus de 300 exemplaires sur le marché français. La marque Yutong est distribuée en France par Dietrich Carebus Group, société familiale indépendante, basée à Ingwiller en Alsace et employant 230 personnes.



Autocar Dietrich électrique lors de l'expérimentation Transdev sur la Ligne Express Régionale Arles-Avignon



Caractéristiques techniques de l'ICe 12

Poids à vide : 13 800 kg
 PTAC : 19 400 kg
 Longueur : 12 365 mm
 Largeur : 2 550 mm
 Hauteur : 3 400 mm
 Empattement : 6 250 mm
 Capacité : 59+1+1 ou 55+4+1+1
 Aménagements : Prédiposition lift UFR
 Batteries de traction : 258 kWh (10 packs)
 Technologie LFP
 Fournisseur CATL
 Chargeur : DC - 60 kW
 (2 prises de charge)

Les batteries sont situées dans le sous-ensemble du véhicule. La capacité des soutes s'élève néanmoins à 3,5 m³.

Retour d'expérience

L'objectif de ces essais était d'obtenir un 1^{er} retour d'expérience sur une typologie de ligne express sur voies départementales avec un focus sur : les autonomies, les consommations journalières globales du véhicule et des auxiliaires, les gains environnementaux et les données de charge.

Outre les données de performance technique du véhicule, la perception de conduite et l'expérience vécue à bord ont fait l'objet d'enquêtes et de mesures à la fois quantitatives et qualitatives auprès d'un panel de plus de 60 voyageurs, ainsi que des conducteurs, dont les résultats sont actuellement en cours d'analyse.

Autonomies

Sur les 2 semaines d'exploitation les résultats sont les suivants :

- Consommation moyenne de 0,94 kWh / km
- Distance moyenne parcourue : 180 km / jour
- Capacité de batterie utilisée : 62 %
- Autonomie potentielle sur l'exploitation :
 - ▣ Sur 88 % d'énergie totale disponible seulement 63 % ont été utilisés en moyenne, soit 25 % d'énergie restant disponible.
 - ▣ Soit un potentiel kilométrique supplémentaire de 68 km, et une autonomie potentielle journalière de 248 km (calcul établi sur la consommation moyenne constatée).

Consommations journalières globales des auxiliaires

Les températures extérieures ont oscillé autour des 20°C, ne nécessitant pas l'utilisation du confort climatique.

Par retour d'expérience, les autonomies peuvent être impactées autour de 20 %.

Les gains environnementaux

Les gains environnementaux par rapport à un véhicule diesel EURO 6 de même catégorie.

CO ₂ (en kg)	Nox (en g)	Particules (en g)	Distance parcourue (en km)
1 582,1	2 658,8	66,5	1 710,9
0,925	1,554	0,039	1



Autocar Diesel EURO 6	Autocar Electrique
Consommation	
26 à 33 litres au 100 km	94 kWh Au 100 km
Emissions de particules	
0,01 g/kWh	0 g/kWh
Emissions de NOx	
0,4 g/kWh	0 g/kWh
Emissions d'HC	
0,13 g/kWh	0 g/kWh
Emissions de CO₂	
1,5 g/kWh	0 g/kWh
Niveau sonore	
77 dB(A)	En cours de mesure dB(A)

Exploitation

Nous avons pu constater lors des essais un taux de régénération convenable autour de 25 % sur les services effectués.

Des formations régulières et une plus grande expérience sur ce type de matériel permettraient d'améliorer ces résultats et par conséquent de gagner encore en autonomie.

Rechargement au dépôt

Le véhicule était chargé au dépôt par un chargeur DC de 60 kW pouvant alimenter jusqu'à 2 véhicules.

La charge d'un véhicule s'effectue en 4 h.

Les avantages de l'électrique

Contrairement aux autres véhicules thermiques, l'autocar électrique n'émet aucune émission polluante. De plus, le confort thermique est également 100 % écologique car 100 % électrique. Le véhicule est équipé d'une climatisation réversible avec pompe à chaleur permettant de refroidir ou de chauffer le véhicule. Ce système à l'avantage d'être peu consommateur d'énergie.

De plus, la chaîne de traction électrique est particulièrement silencieuse, permettant ainsi d'éliminer toutes les nuisances sonores lors de passages dans les zones urbaines. Cela ajoute un confort supplémentaire pour les passagers mais aussi pour le conducteur.

Première pour un car électrique, le Ventoux

Pour la 1^{ère} fois, un autocar électrique a réalisé l'ascension du Mont Ventoux.

D'un point de vue technique, cela a permis de mesurer les consommations électriques et analyser le comportement du véhicule lors d'importantes phases d'ascension et de descente.

Les principaux constats font état d'une consommation jusqu'à 4 fois plus que la normale en phase d'ascension. En revanche, la régénération lors de la phase de descente était tout aussi exceptionnelle.

Retour d'expérience :

Trajet : Dépôt Avignon - Mont Ventoux (aller-retour)

Distance parcourue : 133 km
 Capacité batterie utilisée : 46,4 %
 Taux de régénération : 32,19 %
 Consommation : 89 kWh/100 km ●



Ateliers régionaux de la logistique en région PACA

par **Julie RAFFAILLAC**, Chargée de mission logistique et fret fluvial, Conseil régional PACA
et **Robin LECONTE**, Chargé de projets logistique et fret, DREAL PACA

1. Enjeux

La logistique est une activité essentielle de l'économie française : elle représente 10 % du PIB, 200 Mds€ de chiffre d'affaires et 1,8 millions d'emplois. L'activité de la logistique croît de manière comparable au PIB mondial, et 540 000 postes pourraient être à pourvoir dans ce secteur d'ici à 2022. Pourtant des gisements existent pour accroître sa performance, en recul ces deux dernières années, et bien en deçà de celles de nos partenaires européens (classement Banque Mondiale).

L'enjeu est particulièrement fort en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 3^e région logistique française, dont 10 % de l'emploi privé salarié est issu d'activités transport et logistique. En 2013, ce secteur a généré 7,4 Mds€ de valeur ajoutée, soit 5,4 % de la valeur ajoutée totale de la région, en augmentation de 7 % par rapport à 2012.

Ainsi, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a retenu « l'industrie maritime, portuaire et logistique » parmi ses 7 filières d'excellence. La traduction opérationnelle de ces filières d'excellence se formalise en 12 Opérations d'Intérêt Régional (OIR). L'une d'entre elles porte en particulier sur les « logistiques durables ».

Au vu de ces enjeux et soucieuse de renforcer la compétitivité de ses territoires et la durabilité de leurs chaînes logistiques, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur contribue ce faisant aux objectifs de la stratégie nationale « France Logistique 2025 »⁽¹⁾ et au Plan Climat pour la mise en œuvre de l'Accord de Paris⁽²⁾.

2. Historique de la démarche

Dans la perspective de maintenir et de renforcer l'activité logistique en Provence Alpes Côte d'Azur, et d'en améliorer la performance économique et environnementale, l'État (DREAL et DIRECCTE) et le Conseil régional, ont entrepris un programme d'actions commun.

Celui-ci se matérialise à court terme par l'organisation d'ateliers régionaux de la logistique selon une approche partenariale publique-privée, sur la base d'une analyse des freins au développement et à la performance

des activités logistiques. L'objectif est ainsi d'initier des actions concrètes, inscrites dans un horizon de temps réaliste, et répondant aux besoins des acteurs privés.

Aussi, au printemps 2017, des représentants de la DREAL, de la DIRECCTE et du Conseil régional ont rencontré des professionnels de la logistique. Une vingtaine d'entretiens ont été réalisés dans les six départements de la région, auprès d'acteurs aux profils variés (chargeurs, commissionnaires de transport, logisticiens, transporteurs, promoteurs...). Une synthèse de ces entretiens a permis d'identifier une liste d'enjeux (souvent récurrents) auxquels sont confrontés les professionnels de la logistique en PACA et sur lesquels il semble possible de travailler collectivement.

Cette démarche devra permettre d'améliorer et promouvoir l'image de la logistique auprès des élus, des citoyens, des chercheurs d'emploi, des jeunes, etc. En pratique, il semble nécessaire de proposer les premiers résultats rapidement, par exemple en matière d'évolution des procédures, de lisibilité du rôle des acteurs publics, de guide à l'attention des investisseurs. Les ARL devront permettre de tester des démarches innovantes, sous forme « d'actions pilotes », labélisées le cas échéant. Enfin, les enseignements de ces travaux pourront alimenter le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) de la Région et le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) des territoires à forts enjeux logistiques.

Les ARL s'articulent également avec l'Opération d'Intérêt Régional (OIR) « logistiques durables » de la région et lui servira d'incubateur de projets structurants qui pourront être accompagnés dans ce cadre (ingénierie de projets, accès aux financements). Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) de l'OIR sera publié à cette fin.

Cette démarche globale, articulée entre l'État et la Région, a donc pour ambition de renforcer la performance de la filière logistique en région PACA, tout en contribuant à la compétitivité des entreprises et des territoires, et concourant aux objectifs de la transition énergétique.

3. Organisation

Sur la base d'une revue des travaux existants et des entretiens menés auprès des acteurs de la sphère privée intervenant dans les chaînes logistiques des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur, 7 ateliers thématiques ont été identifiés :

- la mobilisation d'un foncier adapté aux activités logistiques ;
- l'optimisation des procédures réglementaires des implantations logistiques ;
- l'amélioration de l'accessibilité et des services aux salariés des zones logistiques ;
- l'accompagnement de la logistique urbaine / le dernier km ;
- l'optimisation de la circulation de fret ferroviaire dans le cadre des activités logistiques et portuaires ;
- le soutien à la formation et au recrutement en lien avec l'évolution des métiers de la logistique ;
- l'amélioration de l'image de la filière logistique.

Chaque atelier sera animé par un binôme public-privé travaillant sur la base d'une feuille de route et associant divers acteurs institutionnels, des professionnels du transport et de la logistique, des élus, etc.

La démarche se voulant flexible et pragmatique, les thématiques prédéfinies pourront être approfondies et ajustées lors du cheminement des ateliers et certains participants recrutés au fil de l'eau.

Une conférence inaugurale de lancement conjoint des ARL et de l'OIR « logistiques durables » est prévue en début d'année 2018. Une restitution-point d'étape des ateliers se tiendra d'ici l'été 2018 afin de présenter l'avancement, les productions respectives ou les suites à donner pour certains chantiers.

À noter : les produits de sortie de ces ateliers seront d'autant plus pertinents que de nombreux acteurs privés auront pu être associés à la démarche. **Aussi, les organisateurs encouragent toutes les entreprises intéressées (demande d'information / participation aux ateliers) à se manifester via l'adresse : arl-paca@developpement-durable.gouv.fr**

(1) <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/france-logistique-2025>

(2) <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/plan-climat>



© Shutterstock

Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tous modes, DREAL PACA

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Actualités événementielles :

En région PACA :

- Les rencontres nationales des transports ont eu lieu du 10 au 12 octobre 2017 à Marseille. Elles étaient organisées par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires.
<http://www.rencontres-transport-public.fr/sites/default/files/2017/Presse/DOSSIER%20DE%20PRESSE%20RNT%20VDEF.pdf>

- Dans le cadre des Assises nationales de la mobilité lancées le 19 septembre 2017 :
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/assises-mobilite-priorite-aux-transport-d-quotidien-et-renovation>

Le premier atelier participatif s'est tenu à Marseille le 16 octobre 2017 :

<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/comprendre/les-actualites/assises-nationales-de-la-mobilite-marseille-inaugure-les-ateliers-en>

Un atelier est ouvert le 15 novembre 2017 à Sophia Antipolis :

<https://fr.surveymonkey.com/r/assises-mobilite-Sophia-citoyens>

Un autre atelier a eu lieu le 13 novembre 2017 à Cadarache.

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/assises-de-la-mobilite-marseille-inaugure-les-a10473.html>

Au niveau européen :

- Le Sommet européen du rail 2017 a eu lieu les 6 et 7 novembre 2017
<https://rgtv.wavecast.io/European-Rail-Summit-2017/summit-programme>

Missions :

Au niveau national :

- Monsieur Jean-Cyril SPINETTA s'est vu confiée par monsieur le Premier Ministre Edouard PHILIPPE la mission de lui remettre en janvier 2018 un rapport sur la transformation du transport ferroviaire.
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017.10.16_lettre_de_mission_spinetta.pdf
- Monsieur PISANI-FERRY a remis à Monsieur le Premier Ministre Edouard PHILIPPE, un rapport en lien avec la mission de la préfiguration des conditions de mise en place du plan

d'investissement 2018-2022 le 25 septembre 2017.

http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2017/09/rapport_de_m_jean_pisani-ferry_-_le_grand_plan_dinvestissement_2018-2022.pdf

Publications :

Au niveau national :

- Le document de référence du réseau ferré national de la SNCF de 2018 et ses annexes est paru.
<https://www.sncf-reseau.fr/fr/acces-reseau-ferre/boite-outils/document-referance-reseau>
- Un document sous forme d'analyse « Thema » du Ministère présente un bilan pour la collectivité d'une défaillance d'infrastructures de transport considérées comme vulnérables, et de mesures permettant d'en réduire le risque d'occurrence :
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Thema%20-%20Indisponibilit%C3%A9%20d%E2%80%99une%20infrastructure%20de%20transport.pdf>

FRET ET LOGISTIQUE

Politiques publiques :

- Les assises de la mobilité vont permettre de mûrir la réflexion engagée dans le cadre de la stratégie nationale logistique et ses déclinaisons régionales notamment en région PACA :
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-logistique-2025>

Procédures, enquêtes :

En région PACA :

- L'autorité environnementale a rendu un avis le 18 août 2017, après examen au cas par cas concernant le projet de création d'une plateforme logistique sur la zone de fret de l'aéroport Montpellier Méditerranée :
http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170818_-_creation_d_une_plateforme_logistique_sur_la_zone_de_fret_de_l_aeroport_montpellier_mediterranee_cle563916.pdf
- S'agissant de la desserte de Dignes, l'avis de l'autorité environnementale peut être consulté à cette adresse :
http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171025_-_desserte_digne-les-bains_par_m85_04_-_delibere_deld6e6a.pdf

- S'agissant de la gare de Vitrolles, l'avis de l'autorité environnementale peut être consulté à cette adresse :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170719_decision_ae_kpark-allongement_quais_gare_vamp_13_cle13f616.pdf

- Une enquête sur l'image du Grand Port Maritime de Marseille a été lancée auprès des habitants des Bouches du Rhône.

<http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>

Dans d'autres régions :

- L'Autorité environnementale a été saisie sur des projets concernant d'autres régions notamment sur la révision du plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon (69). La date de l'accusé de réception est le 27 septembre 2017, le numéro de l'avis environnemental : 2017-77 :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/les-saisines-r170.html>

Actualités événementielles :

Au niveau national :

- Les assises du port du futur ont eu lieu les 26 et 27 septembre 2017 à Paris.
<https://www.portdufutur.fr/system/files/documents/2017/10/BAT%20Programme%20PdF%2011-09-17.pdf>
- Madame le Ministre chargée des transports, Elisabeth BORNE a participé à l'Assemblée Générale du Comité des Armateurs Fluviaux qui a eu lieu le 28 septembre 2017 à Paris.
<http://www.actu-transport-logistique.fr/fluvial/elisabeth-borne-recontre-les-acteurs-du-transport-fluvial-422616.php>
- La nouvelle édition de « l'événement de la chaîne logistique globale » a eu lieu les 7 et 8 novembre 2017 au parc des expositions à la Porte de Versailles à Paris.
https://www.supplychain-event.com/REF/REF_SupplyChainEvent/documents/Communiqu%C3%A9%20de%20presse_Supply%20Chain%20Event%202017.pdf?v=636415128541761478
- La Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (STIL) aura lieu du 20 au 23 mars 2018 à Paris Nord Villepinte.
<http://www.stil.eu/>

- L'édition 2017 des Assises de l'économie de la mer s'est déroulée au Havre les 21 et 22 novembre 2017.
http://www.lantenne.com/Assises-de-l-economie-de-la-mer-l-edition-2017-au-Carredes-Docks-du-Havre_a39927.html

Publications :

Au niveau national :

- Le ministère a produit des statistiques sur le transport routier de marchandises et sur le fret. Vous pouvez les consulter à cette adresse :
<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publicationweb/49>

QUALITÉ DE L'AIR - CLIMAT

Politiques publiques :

Au niveau national :

- Le 30 octobre 2017 le premier conseil national de l'air de 2017 s'est tenu sur la base du bilan de la qualité de l'air produit par le ministère/CGDD.
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/conseil-national-lair-nicolas-hulot-mobilise-parties-prenantes-renforcer-actions-en-faveur-qualite>

Au niveau international :

- La 3^{ème} conférence des parties sur les changements climatiques (COP 23) a lieu à Bonn en Allemagne du 6 au 17 novembre 2017. Elle est « présidée par les îles Fidji. C'est la 23^{ème} Conférence climat de l'ONU. Les représentants de près de 200 pays auront pour mission d'avancer sur la mise en œuvre de l'Accord de Paris ».

Plus d'informations sur qu'est ce que la COP 23 ? :

http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/2017-11-02_lademe_a_la_cop23_fr_v2.pub_.pdf

Publications :

Au niveau national :

- L'édition 2018 du ministère « les chiffres du climat » peut être consultée à cette adresse :
http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-27-CC-climat-nov2017-b.pdf
- L'ADEME a actualisé le document « scénario énergie climat 2035-2050 » de 2013 intitulé « contribution à l'élaboration de visions énergétiques 2030-2050 ».
<http://www.ademe.fr/contribution-lademe-a-l-elaboration-vision-energetiques-2030-2050>

Projets :

- « Un appel à propositions de recherche a été lancé en 2017 qui vise à accompagner l'expérimentation de zones de restriction de la circulation ».
<http://www.primequal.fr/pages/public/index.php>

Actualités événementielles :

- La Journée Méditerranéenne organisée par Air PACA a eu lieu le 14 novembre 2017 à Marseille. Le thème de la journée : « Les Ports : informer pour agir » :
<http://jmaports-airpaca.blogspot.fr/>

INNOVATIONS

Politiques publiques :

Au niveau national :

- Stratégie nationale pour le véhicule automatisé : le gouvernement a lancé une consultation des acteurs, concernés :
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2017%2009%2029%20Strat%C3%A9gie%20nationale%20v%C3%A9hicule%20automatis%C3%A9%20-%20Version%20mise%20en%20consultation.pdf>

Actualités événementielles :

- Les rencontres de la mobilité intelligente sont organisées par l'association ATEC ITS France les 24 et 25 janvier 2018 à Paris, au Beffroi de Montrouge.
<http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/lactualite-ifsttar/toute-lactualite/fil-info/article/rencontres-de-la-mobilite-intelligente-2018/>
- Un séminaire s'est tenu le 16 et 17 novembre 2017 à Paris sur les « Nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires ? »
http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/programme_2017-vf_cle275431.pdf
- Le 4 décembre 2017, le « Travaux publics innovation day » aura lieu au Casino Le Lyon Vert à Lyon. L'objectif est de mettre en avant les innovations dans le secteur des infrastructures : un village entreprises avec deux zones d'expositions, l'une sur « le numérique et la robotique », l'autre sur « la croissance verte », permettront de présenter trente cinq innovations pour les infrastructures. Plus d'informations :
<http://www.cerema.fr/travaux-publics-innovation-day-le-cerema-presente-a2426.html>

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Actualités événementielles :

- Vous pouvez consulter des actualités événementielles à cette adresse :
<http://securiteroutiere.mailperformance.com/infolettre/archives/20171109-Infolettre%20de%201a%205%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20%23134/index.html>
- Sur le thème de la sécurité routière et des piétons, vous pouvez trouver des informations sur « l'opération bien vu ensemble » :
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/medias/espace-presse/publications-presse/operation-bien-vu-ensemble-pour-le-passage-a-l-heure-d-hiver>
- Sur le thème de la prévention « téléphones au volant », vous pouvez trouver des informations à cette adresse :
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaissances-regles/reglementation-et-sanctions/telephone>

INFORMATIONS DIVERSES

Politiques publiques :

- S'agissant de la stratégie régionale des transports, vous pouvez trouver des éléments à ces adresses :
http://www.regionpaca.fr/fileadmin/documents/En_savoir_plus/Documents_information/Transport/StrategieRegionaleTransports.pdf

Publications :

Au niveau national :

- En terme de conjoncture des transports, vous pouvez trouver des éléments à cette adresse :
http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab_essentiel/2017/datalab-essentiel-121-conjoncture-des-transports-au-2e-trimestre-2017-octobre2017.pdf
- En terme de statistiques publiées par le ministère sur le transport, vous pouvez trouver des éléments à cette adresse :
<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/873.html> ●

AGENDA

- 13 décembre 2018 : Clôture des Assises nationales de la mobilité
- Janvier 2018 : Lancement des Ateliers Régionaux de la Logistique en PACA
- Début 2018 : Projet de Loi d'Orientation des Mobilités

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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03
Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 - Site : www.ort-paca.fr

Directeur de la publication : **Antoine SEGURET**, Président de l'ORT
Conception et réalisation : **agci.fr**



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

