



Observatoire Régional  
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



© Shutterstock

# Le Journal des Transports

Juin 2017

N°97

[www.ort-paca.fr](http://www.ort-paca.fr)  
Connectez-vous pour découvrir notre nouveau site

## // ÉDITO

Bonjour à toutes et à tous,

Je veux par ces quelques mots remercier les membres de l'ORT pour la confiance qu'ils m'ont témoignée en me portant à la Présidence de l'ORT, J'ai conscience de l'étendue de la tâche qui m'est confiée mais j'ai également conscience du moment exceptionnel que nous vivons,

Jamais dans notre histoire collective, les cartes n'ont été à ce point rebattues.

Tout ce que nous savons de nos activités, tout ce que nous connaissons des modes de transports, tout ce que nous percevons de notre environnement, est percuté et bouleversé par la mise en place de nouveaux cadres institutionnels, par l'émergence de nouveaux modes de régulation, par l'irruption des questions énergétiques et environnementales et enfin par le déploiement rapide des outils et solutions numériques.

Je suis persuadé que face à ce changement de cycle, l'ORT aura une partition importante à jouer. Il s'agira notamment d'expliquer, de décrypter, de donner du sens et de mettre en débat les mouvements de l'Histoire et les évolutions rapides qui impactent tous nos secteurs d'activités.

Je compte donc sur vous pour écrire cette nouvelle partition ; une partition qui sera nécessairement collective et qui impliquera toutes les forces vives de l'Observatoire.

Je veux, pour terminer, remercier et rendre hommage à mon prédécesseur, Jean-Louis AMATO.

Jean-Louis a été un grand président de l'ORT. Par son activité, il a inscrit durablement notre association dans le paysage régional des acteurs du transport en proposant une gouvernance impliquée, diplomate et ferme.

Un grand merci en mon nom personnel et au nom de tous les membres et collaborateurs de l'ORT, A très vite et bon été !

Le Président de l'ORT, Antoine SEGURET

Sommaire

## RÈGLEMENTATIONS

- 02— Généralisation de la procédure d'instruction simplifiée des dossiers de transports exceptionnels (TE)

## ACTUALITÉS

- 05— Le transport routier au service de la transition énergétique  
*Principales conclusions du colloque de l'ORT du 14 mars 2017*
- 11— Revue d'actualités

## ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 08— Les transports en 2016 en Provence-Alpes-Côte d'Azur : plus de voyageurs, moins de marchandises





## Généralisation de la procédure d'instruction simplifiée des dossiers de transports exceptionnels (TE)

par **Jean-Luc BELOT**, Chargé de mission de Sécurité et Éducation Routières PACA, DREAL PACA - STIM - UAPTD



En dérogation aux dispositions du code de la route, les véhicules de transports de marchandises, engins ou véhicules présentant un caractère exceptionnel en raison de leurs dimensions ou de leur masse doivent faire l'objet d'une autorisation préalable appelée autorisation de transport exceptionnel.

Dans le cadre du comité interministériel pour la modernisation de l'action publique du 17 juillet 2013, le gouvernement a décidé de mener en région Nord-Pas-de-Calais une expérimentation de la simplification des démarches administratives en matière de transport exceptionnel. En juillet 2016 le ministre de l'intérieur a décidé de généraliser aux autres régions cette procédure selon 3 axes :

- Informations demandées moins nombreuses ;
- Simplification du régime d'autorisation par la mise en place d'une déclaration préalable pour les transports les moins importants (de catégorie 1) et d'une autorisation valable pour tout le réseau prédéfini sans qu'il soit nécessaire de refaire l'autorisation lorsque le transport est finalement moins important que celui autorisé.
- Élaboration d'un réseau de 3 itinéraires principaux, les plus utilisés, permettant la circulation de convois types 72, 94 ou 120 tonnes afin de rationaliser l'instruction des demandes utilisant ces itinéraires par la non consultation systématique des gestionnaires de réseau.

Un comité de pilotage national, présidé par la DSR, a été institué pour la généralisation de cette expérimentation. Ce comité est constitué de représentants du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, des gestionnaires routiers et ferroviaires, des

services instructeurs, des organisations professionnelles et du CEREMA.

L'échelon régional a été choisi pour piloter et coordonner localement ces mesures de simplification en s'appuyant sur les modes d'organisation en place. Un comité de pilotage régional sera institué, associant les services instructeurs, les forces de l'ordre, les représentants des transporteurs routiers ainsi que les gestionnaires routiers et ferroviaires de la région. Ce comité de pilotage validera les itinéraires définis à l'échelle régionale par les services de l'État et les gestionnaires de voirie.

À ce jour en PACA, l'instruction des demandes de transports exceptionnels est organisée au niveau inter-départemental par deux bureaux instructeurs implantés :

- en DDTM13 à Marseille pour les départements 06, 13 et 83 ;
- en DDT84 à Védène pour les départements 04, 05 et 84.

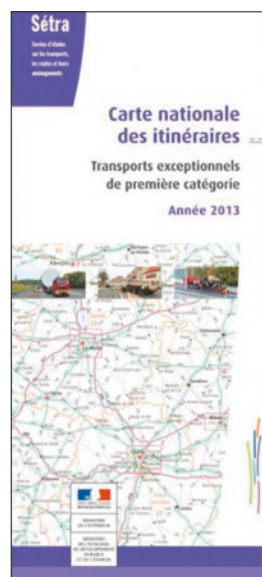
**Depuis le 8 mars 2017, le régime de déclaration préalable est en vigueur**

**Qu'est ce que le régime de déclaration préalable ?**

Ce régime est basé sur la réalisation par le transporteur ou le mandataire d'une déclaration préalable de voyage pour un convoi exceptionnel de 1<sup>ère</sup> catégorie auprès du service instructeur TE. Dans ce régime, le déclarant n'attend plus en retour, comme c'était le cas précédemment, une autorisation de la part du service instructeur. Par contre, un récépissé est automatiquement délivré par l'administration. 48h après la délivrance du récépissé, le convoi peut circuler.

**Qui est concerné ?**

Les convois de 1<sup>ère</sup> catégorie (longueur inférieure ou égale à 20 mètres, largeur inférieure ou égale à 3 mètres et masse totale roulante inférieure ou égale à 48 000 kg), hors grues automotrices, sont éligibles à ce nouveau régime.



Pages de garde de la carte nationale des transports exceptionnels de 1<sup>ère</sup> catégorie et des CPTÉ associés.



CONVOI EXCEPTIONNEL

### Quel réseau routier est concerné ?

La déclaration concerne le réseau routier défini par la carte nationale de 1<sup>ère</sup> catégorie ainsi que les éventuels raccordements à ce réseau n'excédant pas 20 km. (Ces raccordements de moins de 20 km ne sont pas à déclarer). Cette carte est disponible auprès du bureau des ventes du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement <http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/cartes-nationales-des-itineraires-de-transport-a2497.html>

### Quel est le processus à suivre ?

Le déclarant renseigne la déclaration préférentiellement via l'application TEnet <http://tenet.application.developpement-durable.gouv.fr/TEnet/> ou en complétant le Cerfa (I5624\*01) qu'il transmet au service instructeur TE du département de départ de son voyage ou de son entrée sur le territoire national. Après avoir réalisé la déclaration, il reçoit automatiquement un récépissé qui, après deux jours ouvrés, lui donne la possibilité de circuler.

### Pourquoi privilégier TEnet ?

Seule une déclaration déposée via TEnet peut bénéficier du caractère automatique de délivrance du récépissé.

### Je ne connais pas la procédure à effectuer dans TEnet, où trouver de l'information ?

A chaque évolution de l'outil TEnet sera mise en ligne une courte vidéo présentant ces évolutions. L'ensemble des vidéos sera gratuitement consultable sur le site de l'application.

### Les autorisations existantes restent-elles valables ?

Les autorisations permanentes délivrées dans le passé sur le réseau défini par la carte de 1<sup>ère</sup> catégorie restent valables jusqu'à la date limite de validité associée à chaque autorisation.

### Quels documents doivent être présents dans le camion ?

Le chef du convoi doit posséder dans le véhicule le récépissé, la carte nationale de 1<sup>ère</sup> catégorie accompagnée de son cahier de prescriptions de transport exceptionnel (CPTe).

### Et si je souhaite réaliser ma déclaration en utilisant du papier ?

La réalisation de la déclaration peut être faite via l'envoi, au service instructeur TE du département de départ ou d'entrée sur le territoire national, du Cerfa (I5624\*01) complété. Le délai de délivrance du récépissé sera inévitablement plus long par rapport à la délivrance automatique par TEnet. Deux

jours ouvrés après la date de délivrance du récépissé, le convoi peut circuler.

### Pour quelle durée le récépissé de déclaration sera-t-il valable ?

La durée de validité du récépissé est de 36 mois. Cette durée est inscrite dans le récépissé.

### Ai-je d'autres démarches à effectuer avant de pouvoir circuler avec le récépissé ?

Préalablement à toute circulation de convoi exceptionnel, le transporteur doit s'assurer que le trajet qu'il souhaite emprunter permet le passage en toute sécurité. En particulier, les prescriptions attachées au réseau routier de 1<sup>ère</sup> catégorie et présentées dans le cahier de prescriptions de transport exceptionnel (CPTe) demeurent valables et doivent être respectées par le chef de convoi.

### Je souhaite faire circuler une grue automotrice sur le réseau de 1<sup>ère</sup> catégorie, comment faire ?


Le régime de déclaration préalable ne s'applique pas aux grues automotrices. Le transporteur ou le mandataire doit effectuer une demande d'autorisation permanente de circulation sur le réseau routier de 1<sup>ère</sup> catégorie, avec TEnet préférentiellement ou par voie postale, exactement comme il le faisait jusqu'à présent.

### Je souhaite faire circuler un transport qui emprunte le réseau de 1<sup>ère</sup> catégorie mais qui s'en éloigne de plus de 20 km, puis-je cumuler déclaration et autorisation ?

Le ou les voyages pourront être effectués en cumulant d'une part le récépissé pour l'emprunt du réseau de 1<sup>ère</sup> catégorie et d'autre part une autorisation de raccordement délivrée par le service instructeur suite à une demande spécifique.

### Quelles sont les sanctions prévues par le code de la route et l'arrêté du 4 mai 2006 en cas de contrôle sur le bord de la route ?

- Pour ne pas avoir procédé à la déclaration préalable, la sanction est l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (art. R. 433-1, III-1<sup>er</sup> alinéa du code de la route au 01/03/2017).
- Pour le non respect des caractéristiques du convoi, la sanction est :
  - 1<sup>o</sup> Pour le dépassement du poids du véhicule : une ou plusieurs contraventions de la quatrième classe (VII de l'article R. 312-4 du code de la route) ;



Préfecture «Champ préfecture de la table service\_instructeur»

**RÉCÉPISSÉ DE DÉCLARATION**

No. «Réf. Déclaration» en date du JJ/MM/AAAA

préalable à la circulation d'un transport exceptionnel de 1<sup>ère</sup> catégorie

Vu le code de la route, notamment les articles R. 433-1 et R. 433-2 ;  
Vu le décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 relatif à la circulation des transports exceptionnels ;  
Vu l'arrêté du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Le transporteur «NVL(RaisonSocialePetitionnaire, NomPetitionnaire) [PrénomPetitionnaire] - «AdresseCompletePetitionnaire» a déposé une déclaration préalable à la circulation de convois de première catégorie (les caractéristiques maximales sont rappelées dans le tableau ci-dessous) conformément au décret du 6 janvier 2017. Celle-ci permet la circulation des convois, lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles, sur le réseau routier défini par la carte nationale des itinéraires pour transports exceptionnels de première catégorie en respectant les prescriptions qui lui sont rattachées et pour les raccordements à ce réseau dans la limite d'un trajet ne dépassant pas vingt kilomètres, du «DateDepotDeclaration» + 2) format «JJMM/AAAA» au «DateRecepDeclaration» + 1) + «DureeValiditeAccesDes, format JJMM/AAAA». Le déclarant s'est engagé également à respecter les règles de charge définies à l'article 15 et aux annexes 2 et 3 de l'arrêté du JJ mois AAAA.

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale routante	Longueur	Largeur
en charge ou à vide	48 tonnes	20 mètres	3 mètres

La carte nationale des itinéraires pour transports exceptionnels de 1<sup>ère</sup> catégorie en cours de validité ainsi que les livrets rattachés à la carte doivent se trouver à bord du convoi.

En cas de contrôle, le déclarant doit être en mesure de présenter le récépissé de déclaration.

Le déclarant certifie que le chef de convoi parle et lit la langue française, ou est accompagné d'une personne parlant et lisant le français et capable de communiquer avec lui.

En l'absence de déclaration, dans le cas d'une déclaration non conforme ou si le transporteur ne respecte pas les prescriptions du régime déclaratif, les sanctions prévues à l'article R. 433-1 du code de la route pour le régime d'autorisation préfectorale s'appliquent.

(contrôlé aux 1/3 à la droite du document :

Fait à «champ ville\_prefecture», le «DateDelivrance, format JJMM/AAAA»  
Pour «champ titre\_prefet», et par délégation,  
«champ TitreSignataire\_arnet»  
**Signé**  
«champ NonSignataire\_arnet»

2<sup>o</sup> Pour le dépassement de la charge maximale par essieu : une ou plusieurs contraventions de la quatrième classe (IV de l'article R. 312-6 du code de la route) ;

3<sup>o</sup> Pour le dépassement des dimensions de l'autorisation de moins de 20 % : contraventions de la quatrième classe (III-5<sup>o</sup> de l'article R. 433-1 et 8<sup>o</sup> de l'article R. 433-5 du Code de la route) ;

4<sup>o</sup> Pour le dépassement des dimensions de l'autorisation de plus de 20 % : contraventions de la cinquième classe (III-5<sup>o</sup> de l'article R. 433-1 et 8<sup>o</sup> de l'article R. 433-5 du Code de la route) ;

● Pour le non respect de l'itinéraire autorisé, la sanction est l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (III-3<sup>o</sup> de l'article R. 433-1, et 8<sup>o</sup> de l'article R. 433-5 du Code de la route) ;

● Pour le non respect des prescriptions de l'itinéraire :

1<sup>o</sup> si la prescription est liée à la traversée d'un passage à niveau, la sanction est l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (III-4<sup>o</sup> de l'article R. 433-1 du code de la route)

2<sup>o</sup> sinon, la sanction est l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe (III-5<sup>o</sup> de l'article R. 433-1 du code de la route) ;



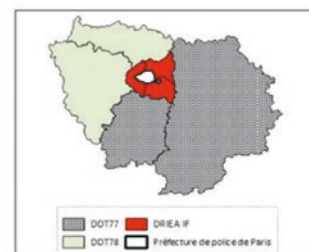
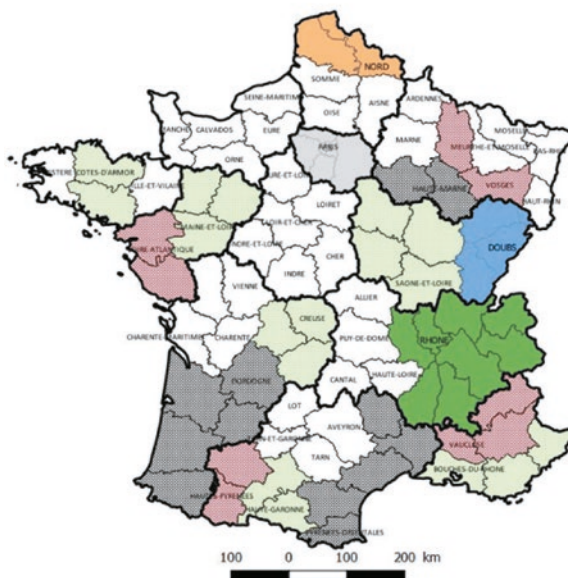
Lorsque le conducteur ne peut présenter le récépissé attestant du dépôt d'une déclaration préalable ou ne respecte pas les dispositions de l'arrêté du 4 mai 2006 relatives aux dimensions et masses maximales des transports exceptionnels soumis à la déclaration préalable et aux modalités de la procédure de déclaration préalable, l'immobilisation du véhicule peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3 du code de la route.

#### Quelles sont les textes de référence et où les consulter ?

- Le décret du 6 janvier 2017 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000033836356&categorieLien=id> fixe le cadre de la démarche ;
- L'arrêté du 4 mai 2006 modifié <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006053685> et son dernier arrêté modificatifs [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=6D88935C25545FC38842820D1E22791E.tpdila24v\\_1?cidTexte=JORFTEXT000025822485&dateTexte=20120508](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=6D88935C25545FC38842820D1E22791E.tpdila24v_1?cidTexte=JORFTEXT000025822485&dateTexte=20120508) précisent les éléments de la réforme ;
- Les nouveaux Cerfa (15624\*01) et (15625\*01) permettent de procéder à la réalisation de la déclaration ou à la demande d'autorisation dans le cas des raccords d'une longueur supérieure à 20 km associés au réseau de 1<sup>ère</sup> catégorie ou de circulation des grues automotrices.

#### Où trouver de l'information ?

- Sur le site métier des transports exceptionnels <http://www.transports-exceptionnels.developpement-durable.gouv.fr/presentation-r318.html> ;
- Sur le site internet de la DSCR <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/la-route-la-rue/transports-exceptionnels/generalisation-de-la-procedure-simplifiee-pour-linstruction-des-transports-exceptionnels> ;
- Sur le site intranet de la DSCR <http://dscr.minint.fr/index.php/domaines-d-activite/445-transports-exceptionnels-et-poids-lourds/1023-generalisation-de-la-procedure-simplifiee-pour-linstruction-des-transports-exceptionnels> ;
- Sur le site Service-Public-Pro.fr <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/R19003> ;
- Sur le site TEnet <http://te.info.application.i2/> ;
- Auprès des services instructeurs <http://www.transports-exceptionnels.developpement-durable.gouv.fr/les-services-instructeurs-r324.html>.



Rappel de l'organisation de l'instruction TE sur le territoire métropolitain.

**Le 2<sup>ème</sup> volet de la réforme portera, avant la fin de l'année, sur la création de trois réseaux de 72 000 kg, 94 000 kg et 120 000 kg par arrêtés préfectoraux complétés par un arrêté interministériel. Ces réseaux seront ajoutés aux réseaux existants de 1<sup>ère</sup> catégorie et de 2<sup>ème</sup> catégorie dans la limite de masse de la 1<sup>ère</sup> catégorie.**

Les transporteurs pourront demander une autorisation de circulation sur l'ensemble d'un réseau. Cette autorisation leur sera délivrée sous réserve du respect de conditions de passage et de conditions de signalement des convois définies au moment de la constitution des réseaux et figurant dans les cahiers de prescriptions générales et particulières annexés aux cartes réseaux.

Ceci permettra de réduire sensiblement le nombre de consultations pour avis des gestionnaires ainsi que les délais d'instruction.

La nature du chargement ne sera plus une information requise, tout comme la justification d'une activité dans le département demandé.

Les demandes d'autorisation seront adressées au département de départ du convoi ou d'entrée sur le territoire national pour un convoi international.

La durée maximale d'autorisation passera de 60 mois à 36 mois.

Les convois devront faire l'objet d'un signalement systématique auprès des gestionnaires d'infrastructures pour les points des réseaux dûment précisés dans les prescriptions annexées aux arrêtés préfectoraux de définition des réseaux. Le signalement sera effectué par mail dans les délais précisés dans les prescriptions et au plus tard deux jours ouvrables avant le passage du convoi si le délai n'a pas été précisé.

Les conducteurs des convois exceptionnels devront avoir dans leur camion l'autorisation de circulation, la carte du réseau concerné, le cahier des prescriptions générales et particulières ainsi que la preuve de la réalisation du signalement auprès des gestionnaires (copie des mails envoyés).

#### Facilités de circulation en faveur des transports exceptionnels

Les articles de 10 à 13 du décret 2017-16 du 6 janvier 2017 ont modifié le code de la route et les règles de circulation pour les transports exceptionnels notamment en définissant de nouvelles règles de priorité aux intersections favorables aux convois et à leur véhicule d'accompagnement. ●

## Principales conclusions du colloque de l'ORT du 14 mars 2017 : Le transport routier au service de la transition énergétique

par **Pierre FRANC**, DREAL PACA, Ajoint au Chef du Service Transport Infrastructures et Mobilité

Report modal, efficacité des véhicules et sobriété, construction d'infrastructures pour une mobilité durable, transformation de l'urbanisme, sont autant de défis auxquels le secteur des transports est confronté pour tendre vers la nécessaire transition énergétique voulue par la France.

Il n'existe pas une solution clé en main. C'est une mosaïque d'actions et d'outils politiques et financiers à tous les échelons de gouvernance qui doit être mobilisée.

Face à l'étendue et à la complexité des actions à entreprendre, le colloque de l'ORT du 14 mars 2017 a pris le parti de braquer le projecteur sur les améliorations pouvant être apportées au transport routier, en mobilisant en particulier le levier de la conversion du parc de véhicules vers des motorisations plus propres.

Les récentes évolutions du cadre législatif et réglementaire mises en œuvre face aux enjeux de réduction des émissions des véhicules routiers ont été passées en revue (1). Un état des lieux du potentiel et du domaine de pertinence des différents types de motorisation pour les voitures, bus, autocars, véhicules utilitaires légers et poids lourds a été dressé (2). Comme ces véhicules ne peuvent circuler qu'à condition de pouvoir être rechargés aisément, une attention particulière a été portée aux

infrastructures à développer, en particulier en PACA, pour faciliter la diffusion des véhicules contribuant le mieux à la transition énergétique (3).

### 1 / Les récentes évolutions du cadre législatif et réglementaire pour faire face aux enjeux de réduction des émissions des véhicules routiers

Les émissions de gaz à effet de serre n'ont pas d'effet direct sur la santé, mais concourent au réchauffement climatique à l'échelle planétaire. Les émissions de particules et de différents types de polluants locaux (oxydes d'azote, de soufre, benzène, etc.) dégradent la qualité de l'air, engendrent tous secteurs confondus 48 000 décès prématurés par an en France et génèrent globalement une perte annuelle pour les finances publiques nationales comprise entre 70 et 100 Mds€, soit 4 % du PIB.

Or, le transport par la route contribue fortement au réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air :

- plus d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub> de la France sont imputables au secteur du transport routier : 55 % de ces émissions sont générées par des Voitures Particulières (VP) et 45 % par des Poids Lourds (PL) et Véhicules Utilitaires Légers (VUL). Un rapide calcul socio-économique, s'appuyant sur la valeur de la tonne de CO<sub>2</sub> utilisée pour les calculs

socio-économiques sur les projets de transport, permet d'estimer que ces émissions sont sources d'un manque à gagner pour la France d'un peu plus de 6 milliards d'euros par an ;

- environ la moitié des émissions d'oxydes d'azote (Nox) et un quart des émissions de particules en France sont générés par le transport routier. Ces émissions sont particulièrement dommageables dans les grandes agglomérations, là où se concentre la majorité de la population. Aussi peut-on considérer que les effets du transport routier sur la qualité de l'air coûtent à la collectivité quelques dizaines de milliards d'euros par an.

La place accordée aux enjeux relatifs au réchauffement climatique et à la qualité de l'air évolue dans l'opinion publique, dans les médias, et dans le calendrier du législateur au gré des engagements pris par la France dans le cadre des négociations internationales sur le climat et des pics de pollution.

Une attention particulière a d'abord été portée à la réduction des émissions de GES suite au Grenelle de l'environnement. Cela s'est traduit par la mise en place, par exemple, du bonus/malus automobile ou du programme objectif CO<sub>2</sub> (charte et label CO<sub>2</sub> signés respectivement par 66 et 1 entreprise(s) en PACA).





Sans remettre en question l'impérieuse nécessité de contribuer à lutter contre le réchauffement climatique, la COP 21 l'a bien rappelée, l'importance accordée à l'amélioration de la qualité de l'air a pris de l'ampleur ces dernières années.

Ainsi, la loi pour la Transition Énergétique et la Croissance Verte (TECV) a introduit la possibilité de mettre en place, dans les grandes agglomérations, des zones à circulation restreinte (ZCR). Le dispositif Crit'Air constitue la clé de voûte de cette politique. L'État définit un classement des véhicules en fonction de leur contribution à la pollution. Les collectivités compétentes peuvent s'appuyer sur ce classement pour ériger des règles de circulation. Elles peuvent aussi le mobiliser pour moduler l'accès au stationnement et la tarification des transports en fonction de la classe d'émissions des véhicules.

Par ailleurs, le décret du 11 janvier 2017 relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions, pris en application de la loi TECV, oblige les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou concernées par un plan de protection de l'atmosphère à acheter à partir de 2020 une proportion de plus en plus importante de bus propres pour arriver à 100 % en 2025.

En PACA, le dispositif de gestion des pics de pollution sur la région va être révisé en 2017. Il devra prévoir la mise en place d'une circulation différenciée dans les grandes agglomérations en fonction de la classification des véhicules liée à leurs émissions de polluants. Le dispositif Crit'Air pourra être mobilisé. Ceci viendra en complément :

- des 4 plans de protection de l'atmosphère existants (Bouches du Rhône, Sud des Alpes-Maritimes, agglomérations d'Avignon et de Toulon) ;
- de l'appel à projet villes respirables dont les agglomérations de Cannes et Avignon ont été lauréates ;
- de différents outils de communication ou d'évaluation (ex. Heat développé par l'OMS) mobilisés par l'Agence Régionale de Santé (ARS).



© Shutterstock.com

## 2 / Des motorisations présentant différents domaines de pertinence

Parmi le large spectre de solutions pour la transition énergétique, la conversion dans les prochaines années d'une partie significative de la flotte de véhicules au profit de motorisations moins polluantes présente un fort potentiel.

Toutefois, la pertinence des nouvelles motorisations ne peut être appréhendée qu'à l'aube de ses effets sur l'environnement. Les critères de prix, de sécurité, d'autonomie et de facilité d'approvisionnement des véhicules président dans les décisions de changement, ou non, de motorisation des véhicules des particuliers et des professionnels.

A cet égard, certaines solutions technologiques présentent à ce stade plus d'inconvénients que d'avantages :

- les bio-carburants (biodiesel et l'éthanol 85) présentent des inconvénients (cuves spécifiques pour le biodiesel, problème d'homologation des kits pour l'éthanol 85) insuffisamment compensés par les faibles gains environnementaux par rapport au diesel ou à l'essence ;
- l'hydrogène présente un grand intérêt environnemental, mais le coût des véhicules est prohibitif.

Les motorisations électriques et au GNV sont celles qui semblent les plus prometteuses à court terme :

- les véhicules électriques n'émettent ni particules ni polluants locaux. Le mix énergétique de la France fait que les émissions de CO<sub>2</sub> sont faibles. Ils présentent par ailleurs l'avantage d'être peu bruyants. Leur déploiement reste modeste en raison de leur coût et de leur autonomie limitée, qui les conditionnent à être utilisés essentiellement pour des déplacements urbains ;
- les véhicules au GNV émettent très peu de particules et de polluants locaux. Lorsque le gaz utilisé est d'origine fossile, les émissions de GES sont équivalentes à celles générées par la combustion du diesel. Toutefois, lorsque le gaz est produit à partir du recyclage de déchets (bio GNV), l'impact sur le changement climatique est réduit de 80 %. Ayant une autonomie plus importante que les véhicules électriques (par exemple 500 à 700 km pour un autocar), ils présentent par rapport aux véhicules électriques un domaine de pertinence s'étendant aux déplacements inter-urbains. Outre le manque de stations d'avitaillement en GNV en France, le déploiement de ce type de véhicules est encore limité en France, en raison d'un « business modèle » encore incertain. Le surcoût à l'achat de l'ordre de 20 % par rapport à un véhicule thermique et le manque de visibilité sur le marché secondaire (possibilité de revendre d'occasion ces véhicules) sont des freins à l'investissement, en particulier de la part des transporteurs routiers de marchandises.
- Si les véhicules hybrides offrent des garanties en terme d'autonomie, le fait qu'ils disposent de 2 motorisations différentes renchérit leur coût d'achat.



Dans ce contexte, la métropole Aix Marseille Provence, qui a présenté en décembre 2016 dans son Agenda Mobilité son souhait de contribuer à la transition énergétique dans les transports, a installé un groupe de travail avec des professionnels, des bureaux d'étude et des industriels, pour étudier les conditions de mutation de leur flotte de bus et d'autocars vers un mix énergétique moins émissif. Les prémices de cette politique volontariste apparaissent au grand jour :

- la RTM a développé à Marseille la première ligne de bus entièrement électrique. Les 6 bus déployés sur la ligne 82 ont une autonomie suffisante (près de 200 km) pour assurer leurs rotations quotidiennes en étant uniquement rechargés la nuit ;
- l'utilisation de cars au GNV va être expérimentée. Les Cars Phocéens participent à l'expérimentation par la Région sur la LER 20 Marseille-Aix-Nice d'un autocar roulant au biogaz entre le 5 et le 8 juin 2017, en partenariat avec Scania, la Fédération Nationale de Transport de Voyageurs, GrDF et Total Energie Gaz.

Le développement à plus grande échelle de ces motorisations risque toutefois de se heurter à la question du financement des transports collectifs.

---

**Plus d'1/4 des émissions de CO<sub>2</sub> de la France sont imputables au secteur du transport routier :**

**55 % des émissions de CO<sub>2</sub> sont générées par des Voitures Particulières et 45 % par des Poids Lourds et Véhicules Utilitaires Légers.**

---

### 3 / Le développement d'infrastructures de recharges : une condition sine qua non

L'engagement d'investissements massifs pour le développement de bornes de recharge électriques et de stations d'avitaillement en GNV constitue un préalable à la conversion de la flotte de véhicules vers des motorisations électriques et au gaz.

Même si 90 % des bornes de recharge électrique en France et en PACA sont privées, le rôle des pouvoirs publics demeure prégnant. Dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA), un dispositif d'aide visant à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge à l'initiative des collectivités territoriales a été lancé par l'Etat le 21 octobre 2016. L'appel à projets a pour objet de soutenir financièrement les collectivités qui s'engagent dans le déploiement de bornes et d'une offre de services pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en zone résidentielle, en zone d'activité et dans les pôles d'échanges multimodaux.

Sur le modèle des bornes électriques, l'appui des pouvoirs publics est attendu pour le déploiement de stations d'avitaillement au GNV. Il en existe peu aujourd'hui : une à Aix-en-Provence et une autre à Sophia Antipolis plutôt adaptées à la recharge des voitures particulières, et une troisième au Mat de Ricca à proximité des terminaux à conteneurs de Fos qui sera mise en service dans les prochains mois.

Pourtant, la région PACA présente l'avantage de disposer d'un très bon réseau de transport et de stockage de gaz, en lien avec les activités du port de Marseille-Fos. Ce réseau se trouve à moins de 5 km de 71 % des stations-service de la région. Il traverse par ailleurs les principales communes qui hébergent des entreprises de transport.

Sans préjuger de stratégies non encore affichées des distributeurs (Total, Carrefour, etc.), une récente étude de l'Ademe a identifié les besoins en stations GNV et les lieux pertinents de leur déploiement en PACA. Elle propose ainsi un schéma de

14 stations, rentables d'un point de vue socio-économique, articulées autour de :

- 12 « stations-marché » proches de zones logistiques, destinées en priorité aux PL et aux VUL, mais également ouvertes aux VL ;
- 2 « stations-territoire » en zones urbaines, s'ajoutant aux deux stations existantes. Elles viseraient prioritairement l'avitaillement des VUL et des VL.



### Conclusion

L'évolution du cadre législatif et réglementaire va obliger les territoires à s'inscrire dans la transition énergétique souhaitée au niveau national. Si le déploiement de nouvelles motorisations et d'infrastructures associés constitue une solution incontournable, l'innovation numérique, l'économie collaborative, les projets de recherche sur la ville intelligente contribueront également à ces enjeux. Ainsi les expérimentations, telles que celles menées dans le cadre de **thecamp**, devront être suivies de près pour en tirer des enseignements et répliquer les bonnes pratiques (navettes autonomes et solutions adaptées pour le dernier kilomètre, smart grids, information en temps réel, etc.). ●



## Les transports en 2016 en Provence-Alpes-Côte d'Azur : plus de voyageurs, moins de marchandises

par **Jean-Marc Ambielle**, DREAL PACA/STIM/UAPTD

*En 2016, les achats de véhicules croissent, les créations d'entreprises se développent et le nombre d'offres d'emploi augmente à Pôle emploi. Dans ce contexte, les transports de voyageurs gagnent des passagers aériens, maritimes et routiers (LER) mais perdent des voyages en TER. L'année est défavorable, en revanche, aux trafics de marchandises qui déclinent sur mer, sur route et sur le fleuve, mais pas dans les airs.*

En 2016, le taux de création d'entreprises de transport progresse de 45 % par rapport à 2015, stimulé, entre autres, par l'accroissement de créations par de micro-entrepreneurs (+ 52 %). Cette évolution touche particulièrement les transports urbains et routiers de voyageurs et, à un degré moindre, les transports routiers de marchandises ainsi que les services auxiliaires. Par ailleurs, le nombre de défaillances d'entreprises baisse de 16 % en un an et retrouve un niveau voisin de celui de 2007, précédant la crise.

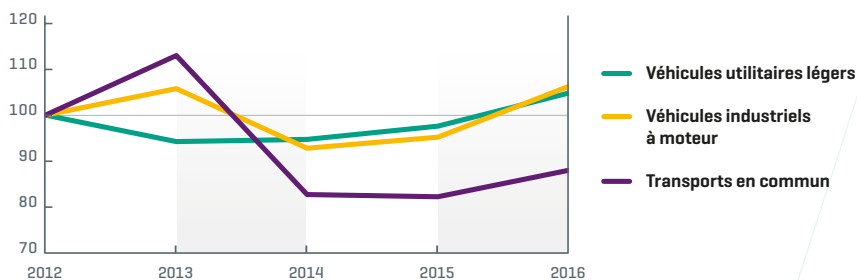
Le marché du travail est mieux orienté qu'en 2015. La hausse, de 21 % en un an, du nombre d'offres d'emplois cumulées à Pôle Emploi se conjugue à la diminution du nombre de demandeurs<sup>1</sup> d'emploi enregistrés en fin d'année (- 1 %). L'accroissement des offres collectées émane principalement des entreprises de transports routiers (+ 32 %), surtout celles de longue distance (+ 47 %), et d'unités de logistique (+ 12 %), spécialisées dans la manutention, notamment. La baisse des inscriptions à Pôle emploi est manifeste sur les métiers de livraison express (- 18 % en un an) et de conduite en longue distance (- 6 %).

### Les immatriculations trouvent leurs marques

En 2016, les achats de véhicules progressent de 5 %, par rapport à l'année précédente (*graphe ci-dessous*). La hausse du nombre d'immatriculations concerne tous les types de véhicules, au premier chef les camions supérieurs à 3,5 tonnes de PTAC<sup>2</sup> (+ 12 %), notamment, les plus de 15 tonnes qui profitent de l'essor du bâtiment. Les Véhicules Utilitaires Légers (+ 7,2 %) poursuivent leur progression à un rythme plus soutenu que les années précédentes. Les achats de véhicules de transport en commun sont aussi en hausse (+ 7,2 %), mais à un niveau inférieur à la moyenne des cinq dernières années.

### Evolution des immatriculations par type de véhicules neufs en Provence-Alpes-Côte d'Azur (2012-2016) - Base 100 en 2012

Source : SoeS, Fichier central des automobiles



1. Demandeurs d'emploi de catégorie A, inscrits à Pôle emploi en fin de mois, et tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi.

2. Poids total autorisé en charge.



### Transport aérien de voyageurs : une année de haut vol

Le trafic régional s'accroît de 3,1 % (*graphe page suivante*) malgré un contexte de repliement (Brexit), la prorogation de l'état d'urgence et des grèves plus nombreuses que l'année passée. Il est porté par les aéroports de Nice (+ 3,6 %) et de Marseille (+ 2,6 %), aussi bien par les lignes nationales (+ 3,3 %) qu'internationales (+ 2,7 %). Les aéroports régionaux accueillent un nombre d'avions quasiment stable par rapport à 2015 : à Marseille, le coefficient de remplissage augmente mais il s'érode très légèrement à Nice.

L'essor du trafic régional est soutenu par les liaisons vers les autres villes de Provence et Paris. Les transversales reliant Nice à Lille, Nantes, Strasbourg et Rennes se développent au-delà de 10 % ; de même que celles connectant Marseille à Bordeaux et Lille. Les radiales parisiennes s'accroissent de 4,3 % avec la cité phocéenne et de 1,9 % avec Nice.

En trafic international, Londres reste la première desserte depuis Marseille, devant Amsterdam qui, cette année, précède Alger ; Nice se tourne plus que l'année passée vers l'Europe (Italie, Portugal et Norvège) et l'Afrique (Tunisie et Algérie).

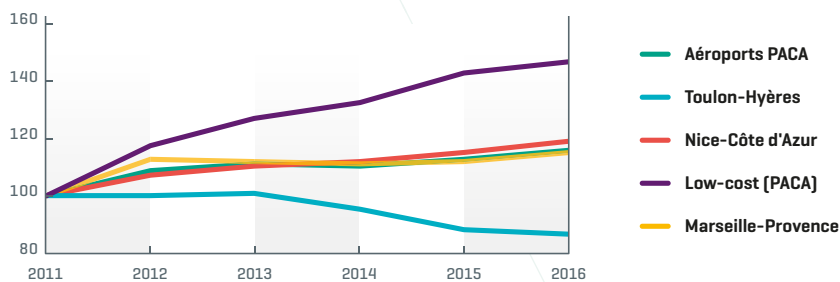




© Shutterstock

### Evolution des passagers des principaux aéroports de PACA - Base 100 en 2011

Source : CCI de Nice-Côte d'Azur, du Var et Aéroport de Marseille-Provence, SOeS

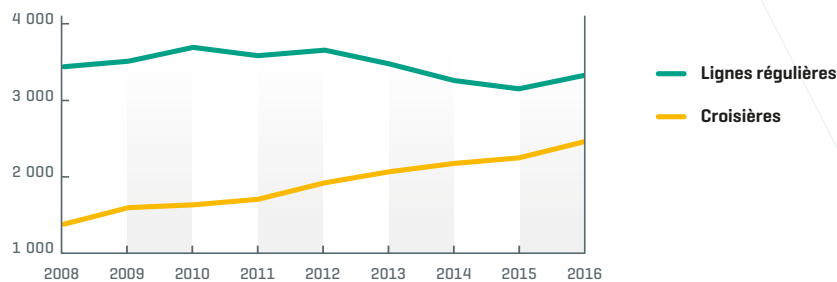


### Transport maritime de passagers : en vitesse de croisière

En un an, le trafic maritime de passagers s'accroît de 6,8 % en Paca (graphe ci-dessous). Cette croissance va de pair avec l'essor du nombre de croisiéristes (+ 9,3 %) et de passagers des lignes régulières (+ 5 %). En effet, en 2016, quelques 2,5 millions de croisiéristes sont accueillis dans les ports de Marseille (+ 9,6 %), Toulon (+ 21,2 %) et ceux de la Riviera (+ 3,1 %). Plus de 3,3 millions de voyageurs touchent, soit la Corse (+ 3,6 %), via ces trois bassins, soit le Maghreb (+ 12 %), via Marseille. Le flux de passagers touchant l'île de Beauté progresse à Toulon et à Nice et fléchit à Marseille, malgré un redressement de fréquentation en cours d'année. Les liaisons avec le Maghreb, accessibles uniquement depuis Marseille, attirent un nombre croissant de voyageurs pour l'Algérie (+ 27 %) et décroissant pour la Tunisie (- 1,1 %).

### Passagers maritimes par type de transport en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Source : GPMM, CCI de Nice-Côte d'Azur et CCI du Var



### Transport de voyageurs : offre croissante des lignes express

Selon l'autorité de la qualité des services dans les transports<sup>3</sup>, malgré leur amélioration en 2016, la qualité des services des TER reste très perfectible en PACA. Le taux d'annulation (3,3 %) y est, par exemple, plus de trois fois élevé qu'en Bretagne et le taux de retard (15,1 %) plus de trois fois supérieur qu'en Alsace.

Avec moins de 44 millions de voyages, le nombre de voyages des Transports express régionaux (TER) de PACA s'est érodé de 1,4 %, en un an (tableaux ci-contre). Les baisses observées sur les lignes reliant Les Arcs à Cannes (- 8,1 %), Avignon à Bollène (- 7,1 %) et Miramas à Marseille (- 11 %) et Avignon (- 5 %) composent 80 % du fléchissement. Par ailleurs, certaines relations sont en forte croissance : + 77 % entre Avignon-centre et Carpentras ; + 11 % entre Avignon-centre et Avignon TGV ; + 10 % entre Nice et Tende et fréquentation plus que doublée entre Toulon et Hyères.

En 2016, l'offre des Lignes Express Régionales (LER) augmente de 3,1 %, en nombre de trajets, permettant le transport de près de 1,2 millions de passagers. Elle génère un accroissement du nombre de voyageurs de 5,6 %, par rapport à 2015, et le nombre de voyageurs par trajets'accroît de 17,1 %. Ce dernier ratio progresse particulièrement sur les lignes Marseille-Digne-Barcelonnette (+ 33 %), Marseille-Gap-Briançon (+ 20,4 %), Marseille-Manosque-Forcalquier (+ 17,4 %) et les navettes blanches : Brinaçonnais (+ 46 %) et Val d'Allos (+ 34 %).

3. Bilan 2016 de la qualité de service des transports de voyageurs en France, AQST

### TER : nombre de voyages et leur évolution aux principales lignes (PACA - 2016)

Source : Conseil Régional, direction des transports

Liaisons	2016	Evol. 2016/2015
Nice - Ville / Vintimiglia	9 442 484	- 1,5 %
Cannes / Nice - Ville	7 865 303	- 2,7 %
Marseille St-Charles / Aubagne	4 045 029	1,7 %
Aubagne / Toulon	3 718 837	- 0,1 %
Marseille St-Charles / Miramas via Rognac	2 767 065	- 3,8 %
Les Arcs-Draguignan / Cannes	1 881 433	- 8,1 %
Marseille St-Charles / Aix-en-Provence	1 681 760	- 3,0 %
Toulon / Carnoules	1 351 512	- 9,5 %

### LER : nombre de voyageurs et leur évolution aux principales lignes (PACA - 2016)

Source : Conseil Régional, direction des transports

Liaisons	2016	Evol. 2016/2015
Marseille / Gap / Briançon	232 151	4,8 %
Marseille / Digne / Barcelonnette	124 630	4,8 %
Digne / Aix-TGV / Aéroport Marseille-Provence	108 161	2,8 %
Nice / Aix-en-Provence / Marseille	102 600	- 9,9 %
Avignon / Manosque / Digne *	94 595	0,4 %
Marseille / Manosque / Forcalquier	91 353	4,0 %
Toulon / Aix-en-Provence	88 532	- 3,1 %
Aix-en-Provence / Avignon	54 918	0,5 %

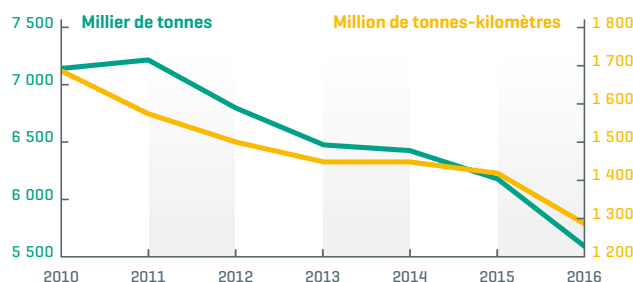


## Fluvial : une activité à vau-l'eau

Les résultats décevants de l'activité fluviale font suite à la mauvaise récolte céréalière, générée par les conditions climatiques dégradées de l'année 2016 (graphique ci-contre). La baisse des transports de la filière agricole, qui représente 30 % du trafic fluvial, ajoutée à celle de l'énergie et de la métallurgie entraînent une chute d'activité du bassin rhodanien de quelque 9,5 %, en volume et en tonne-kilomètre. En Paca, les 3 millions de tonnes de marchandises transportées sur le fleuve marquent une baisse annuelle de trafic de 7,8 %. Le repli affecte sérieusement le port d'Arles (- 25 %) dont les expéditions chutent de près de moitié, mais épargne celui de Pontet (+ 19 %) dont l'activité repose essentiellement sur le déchargement.

## Trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône (2010-2016)

Source : VNF



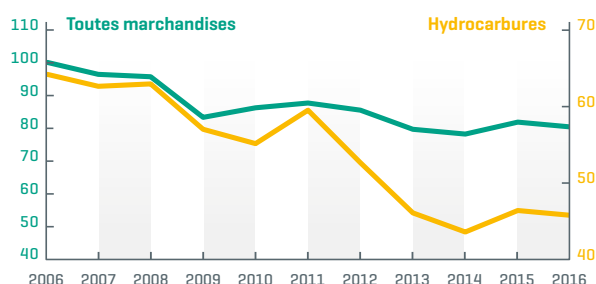
## Transport maritime de marchandises : cap sur la diversification du fret

En 2016, l'activité du Grand port maritime de Marseille décélère de 1,4 % par rapport à l'année passée, à la suite de la diminution globale (- 6,7 %) des transports de vrac solides et liquides (graphique ci-contre). La baisse des liquides résulte des moindres importations d'hydrocarbures, consécutives à l'arrêt des importations de Total La Mède, reconvertie en bioraffinerie ; son ampleur est limitée par la forte hausse des transports de matériaux pour le BTP, l'apparition de nouveaux trafics (pellets de bois) et le fort accroissement des importations de gaz naturel liquéfié.

La réduction des vrac solides est liée à la mauvaise récolte céréalière et aux difficultés de la sidérurgie (crise de l'acier). À l'opposé, le trafic de marchandises diverses se développe, porté à Marseille-Fos par les conteneurs (+ 2,7 %) et à Marseille-Est par le roulant (+ 7 % de remorques). Par ailleurs, le trafic portuaire diminue à Toulon et augmente à Nice.

## Volume de trafic de marchandises (en million de tonnes) au Grand port maritime de Marseille

Source : GPMM

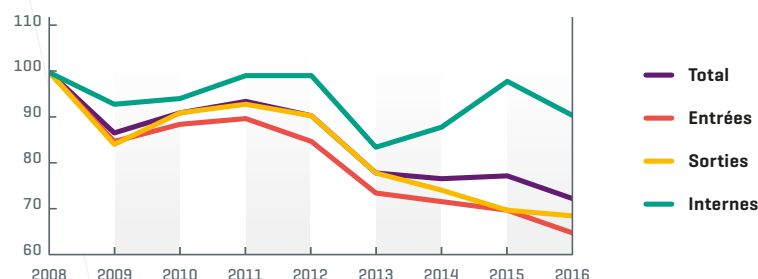


## Panne du transport routier de marchandises

En baisse depuis 2008, le fret routier généré par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur fléchit de nouveau en 2016 (- 5,9 %, en tonne-kilomètre, par rapport à l'année précédente) (graphique ci-contre). La baisse est amplifiée par la contraction des flux internes (- 7,3 % en un an), alors que ceux-ci permettent souvent d'amortir ou de compenser l'érosion des échanges avec les autres régions ; des régions qui échangent moins (- 5,2 %) que l'an passé, en raison, surtout, de la baisse des entrées de marchandises (- 7,8 %). A rebours, le transport national, toujours en dents de scie, croît cette année de 2 % par rapport à 2015, en tonne-kilomètre.

## Evolution du transport routier de marchandises générée par la région PACA - Base 100 en 2008

Source : SOeS, enquête TRM



## Fret avionné : montée en charge

En 2016, l'activité de fret s'accroît à Marseille (+ 7,1 %) et s'infléchit à Nice (- 1 %). Plus de 70 mille tonnes sont traitées dans ces deux aéroports, générant une croissance globale de 5,3 % en un an. Fort de l'expansion des ventes en lignes, le transport express (+ 7,8 %) entraîne la croissance de la plate-forme de Marseille qui traite 56 000 tonnes et réalise une hausse de volume de 7,1 % en un an. Marseille conserve sa place de leader en matière de fret express, mais, pour l'ensemble des marchandises, l'aéroport de Toulouse lui ravit la première place.

Fiche rédigée par l'Observatoire Régional des Transports à partir des informations collectées auprès des Voies Navigables de France, des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de l'aéroport de Marseille-Provence, de la Direccte Paca, du Grand port maritime de Marseille, de VNF, de la DREAL et du Commissariat général au développement durable (SOeS).



## Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STIM/UAPTD, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tout mode

### TRANSPORTS DE VOYAGEURS

#### Actualités événementielles :

- Le 20 avril 2017, trois contrats de performance entre l'Etat et le groupe public de transports, le ministère de l' Economie ont été signés.  
<http://www.lemoniteur.fr/article/le-contrat-de-performance-de-sncf-reseau-signé-malgré-une-opposition-quasi-générale-34404160>
- Le 18 avril 2017, monsieur le Secrétaire d'État aux Transports Alain VIDALIES a notifié le transfert, de l'État aux Régions, de la responsabilité de fixer les abonnements Trains Express Régionaux (TER).  
<http://www.mobilicites.com/O11-6130-TER-la-liberte-tarifaire-des-Regions-enfin-actee.html>
- Assises régionales des transports en région PACA :  
<http://www.regionpaca.fr/assises-transport/tout-savoir-sur-les-assises.html>
- Les rencontres du transport public se dérouleront à Marseille du 10 au 12 octobre 2017 :  
<http://www.rencontres-transport-public.fr>
- La Commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale a organisé, le 8 février 2017, une table ronde dont le thème portait sur "les transports propres et les énergies embarquées".  
<http://www.assemblee-nationale.fr/>

#### Publications :

- Un rapport du GART intitulé « préparer les mobilités de demain » (édition 2016) peut être consulté à cette adresse :  
[https://www.gart.org/wp-content/uploads/2017/05/RA-GART-2016\\_BD.pdf](https://www.gart.org/wp-content/uploads/2017/05/RA-GART-2016_BD.pdf)
- Un document intitulé « le transport urbain durable en Méditerranée - synthèse des séminaires 2010-2014 » propose un état des lieux de la mobilité dans les villes du sud :  
[http://www.codatu.org/wp-content/uploads/transports\\_urbains\\_durables\\_FR\\_VI.7\\_ecran.pdf](http://www.codatu.org/wp-content/uploads/transports_urbains_durables_FR_VI.7_ecran.pdf)

### FRET ET LOGISTIQUE

#### Actualités événementielles :

- La première réunion du Conseil d'orientation et de suivi de « France logistique 2025 », a eu lieu le 22 mars 2017 :  
<http://supplychainmagazine.fr/NL/2017/2460/>

- La restitution des ateliers concernant le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), a eu lieu en avril 2017 :  
<http://www.regionpaca.fr/en/connaissance-du-territoire/planification/le-sraddet.html>
- Le Salon International du Transport et de la Logistique (SITL) s'est déroulé du 14 au 16 mars 2017, à la Porte de Versailles à Paris :  
<http://utp.fr/agenda/salon-europeen-de-la-mobilite>
- Monsieur le Préfet a réuni les membres du comité de pilotage de la Charte Ville-Port. Cette instance mobilise depuis 2013, une à deux fois par an, tous les partenaires locaux pour faire vivre et concrétiser par des « projets d'intérêt commun » la vision d'avenir qui réunit les huit signataires de la Charte ». « Trois chantiers sont engagés, qui font l'objet de groupes de travail : « Économie portuaire et territoriale » piloté par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Bouches-du-Rhône ; « Infrastructures portuaires et dessertes terrestres » piloté par l'État (DREAL PACA) ; « Aménagement urbain et synergies ville-port » piloté par la Métropole Aix-Marseille » :  
<http://destimed.fr/Marseille-Charte-Ville-Port-Trois-chantiers-engages>
- La 7<sup>ème</sup> édition des assises du Port du futur se déroulera les 26 et 27 septembre 2017 à Paris.  
<http://www.cerema.fr/assises-du-port-du-futur-2017-ler-trophee-port-du-a2036.html>

#### Actualités liés aux entrepôts :

- Le marché d'intérêt national (MIN) de Chateaubert-Provence se modernise pour devenir le MIN de Provence. Le nouveau MIN restera tourné vers les producteurs régionaux et sera construit sur une zone d'aménagement concertée (ZAC) de 35 hectares. Il sera opérationnel en 2021.  
[http://www.min-chateaubert-provence-marche-interet-national-fruits-et-legumes-de-provence-fruits-et-legumes-du-sud-marche-fruits-et-legumes-actualite.html?pid\\_types=1](http://www.min-chateaubert-provence-marche-interet-national-fruits-et-legumes-de-provence-fruits-et-legumes-du-sud-marche-fruits-et-legumes-actualite.html?pid_types=1)
- Le Groupe Charles André (GCA) vient d'inaugurer une plateforme de 34 000 mètres carrés dont 6 000 mètres carrés sont dédiés au stockage de produits industriels dangereux.  
<http://destimed.fr/Port-de-Marseille-Fos-GCA-inaugure-a-Distriport-un-entrepot-proposant-une>

- La filière logistique poursuit son développement sur le port en arrière des terminaux portuaires. Le site de La Feuillane accueille XPO Logistics. L'opérateur américain qui a repris le lyonnais Norbert d'Entressangle, a confirmé l'occupation d'une surface de 45 000 mètres carrés pour le compte d'Electro Dépôt. Cet entrepôt se situera dans un ensemble de 185 000 mètres carrés que le groupe Idec Life doit réaliser. En 2016, le GPMM a développé 70 000 mètres carrés d'entrepôts pour de nouveaux clients ou l'extension de sites déjà installés tels que Tempo One, Médiaco, Daher ou GCA logistics, dont l'entrepôt a été inauguré récemment.  
<http://www.laprovence.com/article/economie/4423173/grand-port-maritime-marseille-fos-un-debut-dannee-plutot-dynamique.html>

#### Publications :

- Le document DATA LAB de mars 2017 constitue un atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015. En France, 4 432 établissements exploitant des entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 mètres carrés peuvent être décomptés.  
<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2669/1987/atlas-entrepots-aires-logistiques-france-2015.html>  
[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-14-atlas-entrepots-aires-logistiques.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-14-atlas-entrepots-aires-logistiques.pdf)

### QUALITÉ DE L'AIR

#### Publications :

- « La Commission européenne a élaboré un rapport en matière environnementale destiné aux 28 États membres. A cette occasion, elle a recensé les points forts et faibles de la politique environnementale conduite par chacun de ces États. Selon cette institution, le respect de la législation environnementale européenne permettrait à l'Union européenne d'économiser 50 milliards d'euros par an en coûts de santé et en coûts directs pour l'environnement.  
<http://www.actu-environnement.com/ae/news/legislation-europeenne-france-air-eau-biodiversite-28418.php4>

- Un rapport du ministère - Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) qui est intitulé « guide de lecture de la nomenclature des études d'impact » développe un volet transport portant sur les « infrastructures ».  
[http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/thema\\_-\\_evaluation\\_environnementale\\_-\\_guide\\_de\\_lecture\\_de\\_la\\_nomenclature\\_des\\_etudes\\_d\\_impact.pdf](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/thema_-_evaluation_environnementale_-_guide_de_lecture_de_la_nomenclature_des_etudes_d_impact.pdf)

<http://www.lagazette.com/486584/autorisation-environnementale-unique-est-desormais-definitive/>

- Le Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air (PRSQA) qui est un document de planification est mis à jour tous les cinq ans. Il reflète les évolutions du dispositif de surveillance et du dispositif d'information prévues par Air PACA,... Ce document est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.  
<http://www.airpaca.org/fiche-etude/programme-regional-de-surveillance-de-la-qualite-de-lair-2017-2021-prsqa>

## INNOVATIONS

- Par lettre du 17 mars 2016, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche ont confié une mission sur le déploiement en France des véhicules autonomes à l'Inspection Générale de l'Administration (IGA) et au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) :  
<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/1-automatisation-des-vehicules-a2415.html>

La mission a présenté huit recommandations :  
<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/1-automatisation-des-vehicules-a2415.html>

### Publications :

- Un rapport du ministère, du CGDD caractérise la pertinence d'un nouveau mode de transport de marchandises « zéro émission » : les autoroutes électriques. Ce rapport conclut que le projet d'autoroute électrique pourrait être bénéfique à la société à l'horizon 2030 dans un contexte de prix élevé des carburants fossiles, notamment sous l'effet d'un signal prix du carbone compatible avec l'objectif facteur 4.  
[http://intra.cgdd.i2/IMG/pdf/thema\\_concept\\_autoroute\\_electrique\\_cle51889a.pdf](http://intra.cgdd.i2/IMG/pdf/thema_concept_autoroute_electrique_cle51889a.pdf)

### Actualités événementielles :

- Deux journées techniques organisées par le CEREMA se sont déroulées à Paris les 13 et 14 mars 2017, et ont été consacrées à la billetterie.  
<http://www.cerema.fr/journees-techniques-les-13-et-14-mars-billetterie-a1923.html>  
[http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/prog-paris\\_13-14mars0202\\_finale3\\_cle0e38cd.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/prog-paris_13-14mars0202_finale3_cle0e38cd.pdf)

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE / MOBILITÉS ACTIVES

- De nombreuses actions ont lieu en région PACA et des éléments peuvent être consultés sur le site de la DREAL PACA notamment dont les derniers chiffres d'accidentologie qui sont parus.  
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/actualites-nationales-et-regionales-a9993.html>
- Port obligatoire du casque pour les moins de 12 ans :  
<http://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/A-velo-le-casque-obligatoire-pour-et-les-moins-de-12-ans>

### Actualités événementielles :

- Décret n° 2017-667 et arrêté du 27 avril 2017 : suite à la parution des textes précités : la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR) change de dénomination, au 30 avril 2017, pour devenir la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) afin de gagner en lisibilité pour le grand public et de marquer sa pleine intégration au ministère de l'Intérieur.

### Publications :

- L'ADEME a publié récemment des documents relatifs à une enquête nationale sur l'autopartage. Ils peuvent être consultés à ces adresses :  
<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-enalbis-2017-enquetes.pdf>  
<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-enalbis-2017-recommandations.pdf>  
[http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-enalbis-2017-synthese\\_v1.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-enalbis-2017-synthese_v1.pdf)

## INFORMATIONS METROPOLITAINES

### Actualités événementielles :

- 13 mars 2017 : la feuille de route économique de la Métropole a été présentée à Marseille au Pharo. « Il s'agit d'un plan d'actions organisé autour d'un objectif et s'articulant autour de six filières : santé, maritime-logistique, mécanique-aéronautique, industries numériques et créatives, environnement et énergie, tourisme et art de vivre ».  
<http://www.ccimp.com/actualite/metropole/32173-economie-plan-dattaque-daix-marseille-provence>
  - 30 mars 2017 : le Conseil de la Métropole a adopté l'Agenda du Développement Economique :  
<http://www.ccimp.com/actualite/metropole/32173-economie-plan-dattaque-daix-marseille-provence>
  - 17 mars 2017 : le Conseil Régional Paca a adopté le Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) lors du vote de l'assemblée plénière.  
<http://www.go-met.com/agenda-du-developpement-economique-metropole-six-filieSres-gagner-competition-mondiale-14/>  
Vous pouvez consulter un communiqué de presse de mars 2017 de monsieur le Président de la CCIMP à cette adresse :  
[http://www.ccimp.com/sites/default/files/cp\\_agenda\\_deveco.pdf](http://www.ccimp.com/sites/default/files/cp_agenda_deveco.pdf)
  - 6 avril 2017 : le Conseil de développement de la Métropole Aix-Marseille-Provence a été officiellement installé. Le Conseil de développement est composé de 180 membres, répartis en trois collèges :  
<http://www.conseils-de-developpement.fr/2017/04/04/installation-du-conseil-de-developpement-de-la-metropole-aix-marseille-provence/>
- ### Démarches engagées :
- La Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), en partenariat avec France urbaine, l'Assemblée des communautés de France (AdCF) et le Commissariat général à l'Égalité des Territoires (CGET), mène une démarche d'observation des 15 métropoles françaises. Cette démarche, nommée « Métroscope », présentant 50 indicateurs clés, s'inscrit dans le cadre du pacte État-Métropoles.  
<http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/02/metroscope-8-pages-hd-v3.pdf> ●

# AGENDA

- Le prochain colloque de l'ORT aura lieu le **jeudi 16 novembre 2017**  
*Plus d'informations dans notre numéro de septembre*
- L'AGAM et SNCF Réseau vous invitent au séminaire mobilité "AVENIR EN GARE" le **22 juin 2017 de 09h30 à 16h30**  
*Friche Belle de Mai - MARSEILLE*



### 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](http://www.ort-paca.fr)

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



Région  
Provence  
Alpes  
Côte d'Azur

