

Le journal des transports



© P. Boulanger

sommaire

ACTUALITÉS

- Bilan provisoire 2013 de l'insécurité routière en PACA
- Accident des Chemins de fer de Provence, un très triste samedi ! ...
- Le projet Aix-Marseille Provence
- Sept entreprises de transport routier de voyageurs signent la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂
- La SNCF propose de nouvelles destinations TGV au départ de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- La filière croisière régionale fait ses préconisations

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Trente ans après la Loti, une nouvelle donne pour les transports
- En 2010, le transport routier international de matières dangereuses marque le pas
- L'ouverture des données Transports ou Open Data Transport
- Les accidents des seniors de 65 ans et plus en région PACA
- L'emploi dans les transports et la logistique : bilan annuel de l'OPTL PACA

UN PEU D'HISTOIRE

- Des omnibus aux tramways

INFORMATIONS

- 2
- 3
- 4
- 6
- 8
- 9
- 10
- 1b
- 20
- 23
- 24
- 2b
- 28



Les membres de l'ORT PACA réunis en assemblée générale le 20 février dernier, ont reconduit Jean-Louis Amato dans ses fonctions de président, tout comme les membres du Bureau qui l'accompagnent dans la gestion de l'association.

Cette assemblée générale a permis en préambule d'approuver à l'unanimité le bilan moral et financier de l'année écoulée, de valider un budget prévisionnel ainsi que le programme des réunions statutaires et des manifestations pour 2014.

2013 s'est révélée une année très active, avec notamment le colloque organisé au Palais des Papes consacré aux nouveaux cadres institutionnels des transports.

Trois tables rondes, de grande qualité, se sont succédées pour débattre de ce sujet qui conditionne largement l'avenir des transports de voyageurs (la synthèse de ces débats figure dans la rubrique "Analyses et perspectives" de ce numéro).

L'année 2013 a été également marquée par la parution du numéro spécial du Journal des Transports de décembre, qui offre à ses lecteurs un voyage dans le passé des transports en Provence, où l'on croise des tramways hippomobiles, des constructeurs aéronautiques et automobiles marseillais, un projet d'aéroport sur les plages du Prado et bien d'autres projets ou réalisations aujourd'hui oubliés. L'année 2014 verra, comme de coutume, se succéder une journée de présentation d'études, deux journées thématiques et un colloque. Le calendrier de ces rencontres figure en dernière page de ce numéro.

Dans le cadre d'une mise à jour de nos fichiers, nous nous attacherons à élargir la diffusion de nos productions et l'information autour de nos manifestations.

Nous serions heureux si vous pouviez nous rejoindre sur celles dont le thème suscitera votre intérêt.

L'équipe de l'ORT





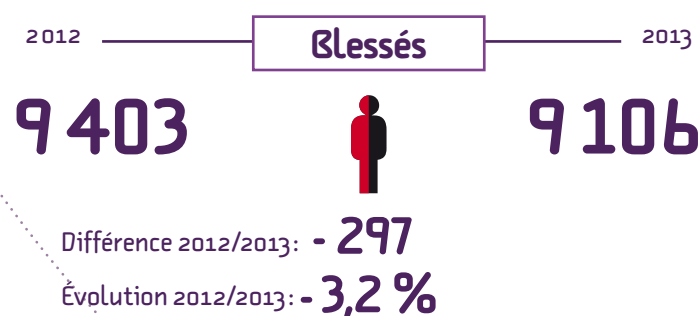
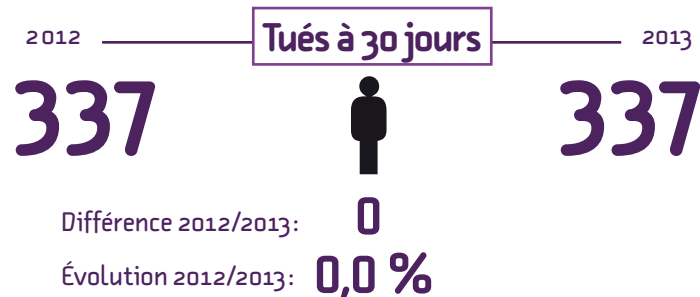
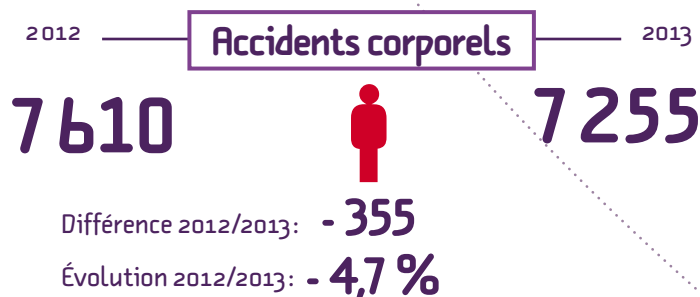
© fotolia.fr

Bilan provisoire 2013 de l'insécurité routière en PACA

par Olivier GRAND - DREAL PACA

Sur l'année 2013 en PACA, par rapport à l'année 2012, on constate la stagnation du nombre de personnes tuées, et les baisses du nombre des accidents corporels (-4,7 %) et du nombre des blessés (-3,2 %). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement -11 % de tués, -6,6 % d'accidents et -6,6 % de blessés.

Les hausses régionales les plus marquées des personnes tuées en PACA sont chez les automobilistes, les cyclistes et les jeunes de 18 à 24 ans. ●





Accident des Chemins de fer de Provence, un très triste samedi ! ...

par **Jean-Yves PETIT**

Vice-président de la Région PACA délégué aux transports et à l'éco-mobilité

Samedi 8 février 2014, un grave accident a eu lieu vers 11h10 à Saint Benoît dans les Alpes de Haute Provence, près d'Annot, sur la ligne des Chemins de fer de Provence exploitée par la Régie Régionale des Transports. Un bloc de rocher de près de 20 tonnes a percuté la première voiture de l'autorail qui reliait Digne les Bains à Nice. Sur 30 personnes à bord, 2 sont décédées et 8 autres blessées. Les services de secours et de gendarmerie, ainsi que les cheminots, ont agi avec beaucoup de réactivité et d'efficacité dans des conditions climatiques et d'accès très difficiles.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, via sa Régie Régionale des Transports, est en charge de l'exploitation de la ligne des Chemins de fer de Provence depuis 2007, date à laquelle la concession de la ligne lui a été transférée par l'État. Auparavant, le concessionnaire était le SYMA, syndicat mixte regroupant la Région, les départements des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute Provence ainsi que les villes de Nice et de Digne les Bains.

Depuis la reprise de la ligne, l'État, la Région et leurs partenaires cofinanceurs (notamment l'Europe) ont investi plus de 100 millions d'euros pour la remise en état de la ligne des Chemins de fer de Provence, dont plus de 20 millions d'euros pour l'acquisition de nouvelles rames, dont l'une a été concernée par l'accident.

Deux enquêtes se déroulent, l'une diligentée par le Bureau Enquêtes Accidents (BEA), l'autre par le

Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG). Après vérifications par les services de l'État et arrêté préfectoral, les circulations ferroviaires ont repris jeudi 20 février entre Nice et Puget Théniers, et entre Thorame et Digne. Toutefois, les travaux de protection de l'axe routier parallèle risquent de retarder de quelques mois la réouverture complète de la ligne ferroviaire entre Nice et Digne. La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a tenu à réaffirmer auprès du Préfet de Région la nécessité d'une réouverture complète de la ligne avant l'été, période où elle connaît sa plus forte fréquentation.

Au-delà, la Région et les territoires traversés réaffirment leur plus grand attachement à cette ligne ferroviaire, ainsi qu'à celle qui relie Nice à Breil et Tende, également interrompue actuellement du fait d'un éboulement dans Nice.

Au nom de l'égalité des territoires, l'État doit aussi continuer à assumer pleinement sa mission d'entretien du réseau ferré national, y compris en ce qui concerne les voies dites UIC 7 à 9, qui supportent une bonne partie du trafic des TER (ligne Nice - Breil, ligne des Alpes, Côte Bleue...). La mise en place attendue de la redevance kilométrique poids lourds doit en outre permettre de retrouver des financements pour le volet mobilité durable des Contrats de Plan État Région (dont la poursuite des investissements sur la ligne Nice - Digne) comme pour les projets urbains du 3^{ème} appel à projets du Grenelle de l'Environnement. ●





Le projet Aix Marseille Provence - Vers un plan de transport métropolitain

Par **Vincent FOUCHIER**, Directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

La mission interministérielle pour le projet Aix-Marseille-Provence a une double vocation : accompagner la naissance de la future métropole, que la loi prévoit de créer le 1^{er} janvier 2016 par la fusion de 6 intercommunalités actuelles et impulser avec ses partenaires le contenu du projet métropolitain.

L'enjeu de la mobilité est l'un des plus forts de la création de la métropole. La situation actuelle, que l'OCDE, dans un rapport que la mission lui a commandé, compare à celles des métropoles américaines comme Denver ou Los Angeles, se traduit par une saturation des réseaux routiers, une pollution particulièrement préoccupante, un impact social et économique particulièrement sérieux et, au final, constitue un grave frein au développement de la métropole.

Le morcellement de la décision est en grande partie responsable de ce constat. Il n'a pas permis, jusque là, la formulation d'une stratégie métropolitaine ambitieuse, dans le domaine des transports comme dans les autres domaines. C'est d'ailleurs un enjeu en soi que d'avoir une stratégie coordonnée sur l'ensemble des leviers métropolitains : les choix relatifs aux transports doivent être beaucoup plus intégrés aux choix relatifs au développement urbain, économique et commercial, faute de quoi l'offre de mobilité sera toujours en retard et ne répondra jamais à la demande. La perspective de création d'une autorité unique des transports à l'échelle de la métropole est évidemment fondamentale pour l'avenir.

Pour progresser sur le contenu du projet métropolitain, nous avons lancé huit chantiers partenariaux (qui ont pu mobiliser 500 participants au total), dont un est totalement consacré à la mobilité et à l'accessibilité. Une des premières valeurs des chantiers, et notamment des premiers rendez-vous, c'est d'apprendre à se connaître. On y rapproche, en effet, des individus et des organismes qui, souvent, n'ont pas l'habitude de se parler, de se rencontrer. C'est donc l'occasion d'une « acclimatation » collective, l'une des premières valeurs ajoutées de notre chantier pour la future métropole.

On a pu ensuite commencer à y énoncer une méthode. Il n'est pas si naturel de travailler à cette échelle de 93 communes et 1,8 millions d'habitants, avec des réseaux d'acteurs qui n'ont pas toujours les mêmes connaissances ou la même compréhension des enjeux. Par ailleurs, nous avons également dû nous adapter à une absence des autorités organisatrices des transports. Si quelques unes nous ont rejoint, le contexte politique n'a pas permis, jusqu'à maintenant, de toutes les avoir autour de la table. Tant que nous ne sommes pas au complet, nous ne souhaitons pas aller trop vite. En attendant nos portes resteront toujours ouvertes.

Le chantier est un système à tiroirs. D'abord, des assemblées plénières avec l'ensemble des acteurs souhaitant participer et ils sont très nombreux et divers. Puis, un petit comité de pilotage réunissant les instances les plus impliquées et concernées par la thématique du chantier : la Région qui va se voir attribuer le rôle de chef de file des transports dans les mois à venir dans le cadre de la nouvelle loi de décentralisation, des collectivités, en particulier MPM, les agences d'urbanisme du pays d'Aix et de l'agglomération marseillaise, également certains services de l'État experts sur les questions de transport ou encore la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Pour finir, un grand témoin, Yves Cousquer, expert reconnu sur les grands projets (LGV, aéroport, port ...), qui nous accompagne sur les dimensions plus transversales de ce chantier. Ce comité de pilotage prépare à la fois les éléments de contenu présentés en séances plénières et met ensuite en discussion les sujets issus de ces dernières. Plusieurs groupes de travail, qui manient le moyen et le long terme, font en permanence de l'itération entre connaissance, stratégie et projet. L'objectif est de définir petit à petit des axes de travail et de progrès pour



© RTM



accessibilité, ce plan a fait l'objet de riches échanges, tant il répond à un besoin fortement exprimé par les partenaires : organiser enfin les réseaux de transports à l'échelle métropolitaine. Mais ce plan de transports, pour devenir effectif, appelle une coordination étroite de l'ensemble des autorités de transports et de leurs opérateurs, pour offrir une qualité de service harmonisée et à la hauteur des attentes des usagers : billetterie unique, information des voyageurs, correspondances, etc... Au-delà, de nouvelles liaisons sont à prévoir, pour compléter les lignes actuelles et desservir des secteurs encore trop mal desservis. C'est l'objet de la poursuite du chantier.

Il est clair que nous n'avons pas vocation à être exhaustifs. Concrètement, nous avons décidé de mettre en avant trois projets emblématiques et illustratifs de la plus-value métropolitaine, un à chaque horizon temporel : des voies de bus sur autoroute pour maintenant ; des « métro-corridors » rendus plus performants à moyen terme pour structurer la charpente métropolitaine ; le pivot de la gare Saint-Charles dans le long terme, même s'il n'est pas si lointain en fait. La réalisation de la gare souterraine de Saint-Charles est un levier puissant, non seulement pour accueillir les liaisons

de la future ligne nouvelle vers Nice, mais aussi et surtout pour créer de nouvelles relations internes à la métropole : par exemple Aubagne-Vitrolles-Marignane. C'est ainsi que, progressivement, un schéma complet de « RER métropolitain » pourra se dessiner et se construire, à partir duquel l'offre multimodale sera développée.

Les opérations de ce type sont tellement lourdes qu'elles nécessitent en réalité un tel temps de maturation, de financement et de réalisation concrète que les décisions doivent être prises dès à présent.

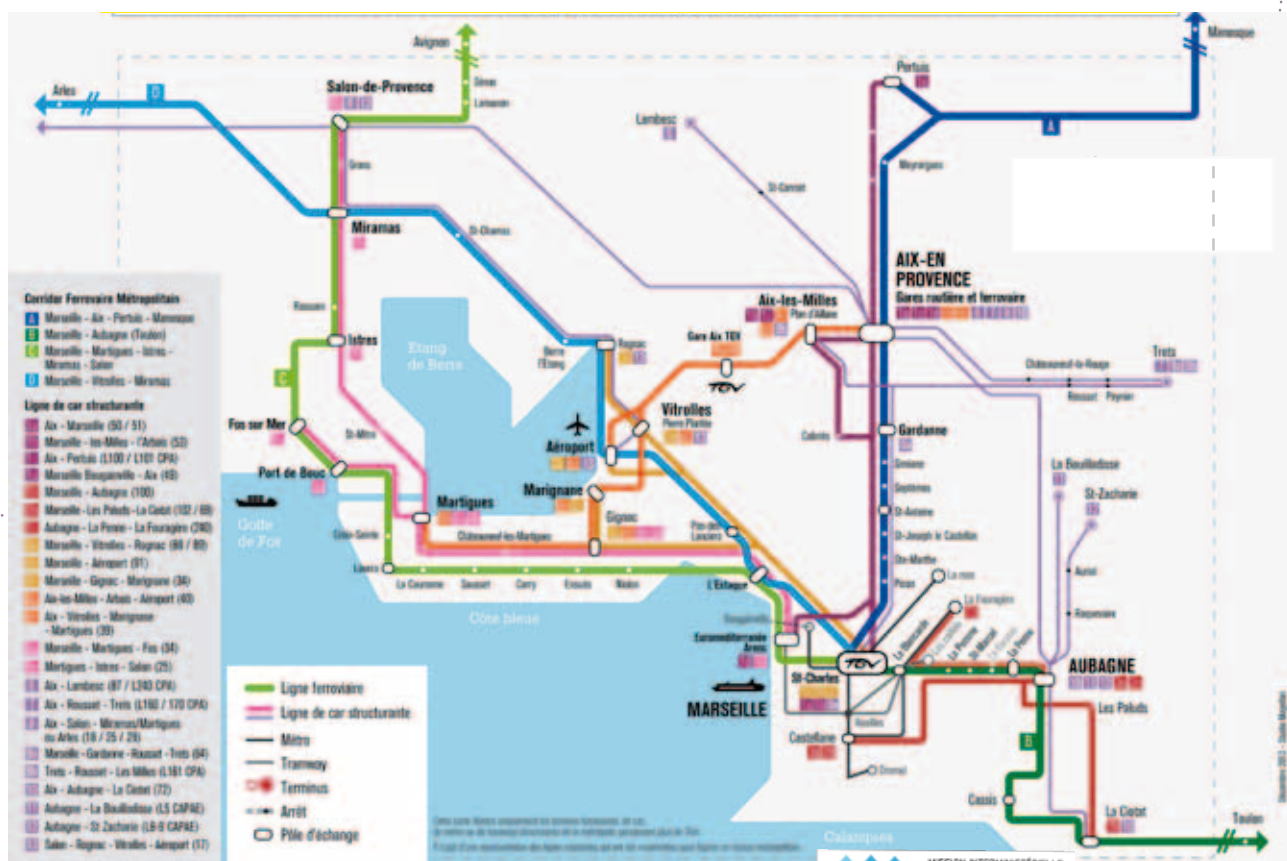
Quelles que soient les temporalités de réalisation, nous sommes, de fait, obligés de décider vite : la phase de négociation du nouveau contrat de Plan Etat-Région sera déterminante pour amorcer, avec l'ensemble des élus et des partenaires de la métropole, une première phase du projet métropolitain. L'Etat y prend toute sa part. Mais les choix seront largement dans les mains des élus de la métropole. Nous entrons ainsi dans une phase d'approfondissement de la définition même et de la mise en oeuvre de ces projets longtemps restés au stade de l'intention. C'est pourquoi l'élargissement de la participation à l'ensemble des autorités de transport est nécessaire. ●

répondre aux enjeux de la métropole.

En quelques mois, cela a permis, d'une part, de consolider les connaissances et de mieux comprendre les logiques de mobilité et, d'autre part, de faire réellement progresser les pistes de travail pour répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire.

La conférence métropolitaine de décembre 2013, qui a réuni 700 participants, a été l'occasion pour la mission interministérielle de présenter le « plan de transport métropolitain », combinant train, métro, tramways, cars et bus. Il a été dessiné à partir de l'offre actuelle de transports collectifs considérés comme structurants.

Discuté au cours du chantier mobilité et



Mission Interministérielle
PROJET MÉTROPOLITAIN
Aix/Marseille/Provence

Source AGAM / DREAL



Sept entreprises de transport routier de voyageurs signent la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂

par **Laurent BENVENUTI**
Délégué Régional FNTV PACA/Corse

Communiqué de presse relatif à la signature par l'État, l'ADEME, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et 7 entreprises de transport routier de voyageurs de la Charte « Objectif CO₂ »

1. Enjeux et contexte

Élaborée courant 2007 par le Ministère chargé des Transports et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂ a été retenue comme l'une des actions du Grenelle de l'environnement. Cette démarche a été lancée en décembre 2008 et concernait prioritairement les entreprises de transport routier de marchandises.

Suite à la signature le 14 octobre 2009 de la charte d'engagements et d'objectifs en faveur du développement durable entre le Ministère, l'ADEME et la FNTV, le dispositif a été étendu aux

entreprises du Transport Routier de Voyageurs (TRV).

Le 20 septembre 2011, huit entreprises du TRV signaient les premières chartes d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂. Dans ce cadre, les huit chefs d'entreprise se sont engagés à améliorer leur performance environnementale en réduisant leurs consommations de carburant et leurs émissions de CO₂. Pour cela, les entreprises de TRV disposent dorénavant d'un cadre méthodologique adapté qui permet notamment de mesurer finement les performances environnementales et les gains réalisés.

Lancée dès 2008 dans le secteur du transport routier de marchandises, la démarche d'engagements volontaires commence à produire des effets concrets et mesurables.

Selon la circulaire du 12 janvier 2012 relative aux modalités de mise en œuvre au niveau régional de la charte « Objectifs CO₂ : les transporteurs s'engagent » dans le transport routier de marchandises et de voyageurs les premiers résultats des 14 entreprises qui ont achevé leur période d'engagements, permettent en effet de constater

en cumulé sur 3 ans, pour un parc de 13000 véhicules impliqués, des économies substantielles en termes de consommation de gazole (34 millions de litres) et par conséquent d'émissions de CO₂ (100000 tonnes).

Au 15 septembre 2011, plus de 400 entreprises étaient engagées dans la démarche ce qui représente plus de 58000 véhicules impliqués et un potentiel de réduction des émissions de CO₂ de plus de 350000 tonnes de CO₂ par an.

Pour rappel, le secteur des transports (marchandises et voyageurs confondus) représente à lui seul 30 % de la consommation d'énergie en France. Le Grenelle Environnement a donné pour objectif de réduire de 20% d'ici à 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France pour les ramener au niveau de 1990. Forts de ces constats et s'appuyant sur les bons résultats obtenus dans le TRM, les organisations professionnelles du TRV en PACA ont très tôt pris l'attache de la DREAL PACA, de l'ADEME et du Conseil Régional pour organiser le déploiement du dispositif.

Ce déploiement prend aujourd'hui appui (depuis



© fotobla.fr

le 1^{er} avril 2013) sur la forte implication des organisations professionnelles et des acteurs institutionnels précités mais également sur l'animation et l'accompagnement du réseau des entreprises volontaires.

Cet accompagnement est assuré par une chargée de mission qui a vu son champ de compétences s'élargir à l'automne 2013 avec le déploiement du dispositif auprès des entreprises de transport urbain de voyageurs. Le poste de chargée de mission bénéficie d'un soutien de l'ADEME et du Conseil Régional au titre du CPER.

2. Objectifs de la démarche et outils mis en œuvre

La démarche « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » vise notamment à :

- améliorer les performances environnementales des entreprises, en privilégiant la réduction des émissions de CO₂ liées aux consommations de carburant,
- fournir aux entreprises un cadre méthodologique cohérent, fiable et reconnu nationalement,
- permettre aux entreprises signataires de la charte de valoriser leurs engagements en interne et en externe.

Pour cela, la charte nationale identifie 4 axes de travail : l'axe véhicule, l'axe conducteur, l'axe carburant et l'axe entreprise. Chacun de ces axes étant décliné en fiche actions.

La mise en œuvre par les entreprises de la démarche implique de distinguer 2 étapes : une phase d'information et d'autoévaluation des entreprises (avant la signature de la charte) et une phase de mise en place des engagements de la charte.

La chargée de mission est ainsi compétente pour sensibiliser, informer et apporter un conseil méthodologique aux entreprises pour les différentes phases de la démarche.

Elle s'appuie sur les outils et guides méthodologiques développés par l'ADEME en partenariat avec le Ministère et les représentants de la Profession.

L'ensemble des documents relatifs à la démarche, à l'exception du tableur « objectif CO₂ », sont en libre accès et téléchargeables gratuitement sur le site du MEDDTL et de l'ADEME aux adresses suivantes :

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/Charte-Objectif-CO₂.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Charte-Objectif-CO2.html)

<http://www.ademe.fr/transports>

3. L'avancement de la démarche en Provence-Alpes-Côte d'Azur

La sensibilisation des entreprises à la démarche et le conseil aux entreprises.

La démarche est engagée auprès des entreprises de TRV de la région PACA réalisant des prestations de transport urbain et non urbain.

À ce jour, 25 entreprises ont été sensibilisées sur la région PACA.

14 entreprises devraient s'engager très prochainement dans la charte CO₂.

L'ensemble des entreprises de transport urbain de voyageurs a été sollicité au mois de Novembre pour recevoir une présentation de la Charte CO₂.

Bilan des autoévaluations

L'analyse des auto-évaluations réalisées par les entreprises révèle les points suivants :

- les directions sont bien impliquées dans les démarches environnementales,
- dans les petites structures, la démarche est directement déployée par la Direction tandis que dans les plus grandes, une personne (généralement la personne en charge de la qualité – de la sécurité et de l'environnement) est nommée pour l'animation de la démarche,
- les motivations sont très clairement identifiées, les entreprises s'engagent principalement dans la démarche par ordre de priorité pour des raisons commerciales, économiques et environnementales,
- les entreprises maîtrisent très bien leurs parcs de véhicules et suivent de façon plus ou moins efficace leurs consommations de carburant ;
- les formations des conducteurs sont suivies et planifiées,
- selon les activités et en raison de l'absence d'outils fiables en la matière, le suivi des flux de voyageurs réalisé permet uniquement de dégager des estimations.



Bilan des diagnostics CO₂

7 entreprises de transport routier de voyageurs ont signé le 18 février 2014 la Charte CO₂ en région PACA.

C'est une première en PACA pour le transport de voyageurs et ces 7 entreprises sont :

Pour le transport non urbain,

Voyages Arnaud (Carpentras) dans le Vaucluse, Voyages Arnaud (Isle sur Sorgue) dans le Vaucluse, Provence Cars dans le Vaucluse, Transdev Alpes Maritimes dans les Alpes Maritimes, Autocars JACOB dans les Hautes Alpes, Voyages LIEUTAUD dans le Vaucluse.

Pour le transport urbain,

Les Bus de l'Étang dans les Bouches-du-Rhône. Ces entreprises représentent annuellement un rejet de 6396 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère pour les activités engagées.

Au total ce sont 231 conducteurs qui sont concernés par la démarche et 194 véhicules tout gabarit confondu.

L'ensemble des plans d'actions envisagés sur 3 années pour ces entreprises permettront de réduire de :

- près de 230 000 litres la consommation de carburant,
- plus de 705 tonnes les émissions de CO₂ rejetées dans l'atmosphère.

Soit une réduction de 12 % des émissions de CO₂ sur 3 ans. ●

Contacts

Monsieur Laurent BENVENUTI, Délégué Régional FNTV PACA/Corse.
lbenvenuti@fntv-paca.com
Portable 0624241102



Nouvelles liaisons TGV en PACA

La SNCF propose de nouvelles destinations TGV au départ de Provence-Alpes-Côte d'Azur

par **Dominique ROVETTA**
SNCF Direction Régionale PACA Synergie/Grands Projets

MARSEILLE < > BARCELONE

4h17 EN TGV

Depuis le 15 décembre 2013, Marseille, Aix en Provence TGV et Avignon TGV sont reliés directement à Barcelone et Madrid par une liaison quotidienne directe TGV. Cette liaison est le fruit d'une coopération entre Renfe et SNCF, qui ont su conjuguer leur expérience et leur savoir-faire, pour connecter les deux plus grands réseaux européens de lignes à grande vitesse avec 4 liaisons entre les deux pays: Paris-Barcelone; Lyon-Barcelone; Toulouse-Barcelone et Marseille - Barcelone/Madrid, desservant ainsi 17 villes.

Ces nouvelles dessertes sont réalisées avec du matériel AVE S-100 de Renfe offrant 347 places ou des TGV Duplex Dayse de SNCF de 510 places.

En 2014, 1 million de passagers devraient emprunter ces nouvelles relations de « Renfe/SNCF en coopération ».

TEMPS DE PARCOURS*

Marseille-St-Charles		04h14	Barcelona Sants
Marseille-St-Charles		07h03	Madrid Atocha
Aix en Provence TGV		04h03	Barcelone Sants
Avignon TGV		03h41	Barcelona Sants

MARSEILLE < > ANNECY

3h42 EN TGV

En mettant en place, le 21 février 2014, une liaison directe TGV Marseille < > Annecy, SNCF souhaite offrir à ses voyageurs la possibilité de relier la Haute-Savoie à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 3h40, les week-ends de vacances scolaires, les fêtes et les ponts.

Cette offre propose 3 allers-retours par week-end, 1A/R le samedi et 1 A/R les vendredis et dimanches soirs, et dessert les gares d'Aix-les-Bains, Chambéry-Challes-les-Eaux, Grenoble, Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV. ●

TEMPS DE PARCOURS*

Marseille		03h42	Annecy
Marseille		02h46	Chambéry
Avignon TGV		03h03	Annecy
Avignon TGV		02h07	Chambéry

*Meilleurs temps de parcours



© thinkstock

La filière croisière régionale fait ses préconisations

par **Christophe GLORIAN** - CCIR PACA |

Le 14 février à Gréoux-les-Bains ont eu lieu les Assises territoriales du tourisme. Un atelier « tourisme et croisières », organisé par la CCIR, a réuni les acteurs régionaux de la croisière maritime et fluviale. L'objectif était de formuler des préconisations d'amélioration et de développement de la filière en région.

Le rapporteur était M. Jacques TRUAU, président du Club de la Croisière de Marseille. L'activité croisière induit des retombées socio-économiques directes et indirectes qui irriguent l'ensemble du territoire. Elle représente une chaîne d'avenir nécessitant un accompagnement volontariste de l'ensemble des acteurs publics. Nos ports

sont compétitifs avec des coûts services inférieurs de 34 % aux ports européens voisins.

- 1- Renforcer l'action commune des partenaires PACA et sanctuariser la destination : rechercher impérativement une liaison aérienne directe avec les États-Unis par des Compagnies américaines capables d'assurer le déploiement de la clientèle des opérateurs américains
- 2- Aller vers une simplification administrative des autorisations pour l'adaptation des infrastructures portuaires (8 à 10 ans) en déphasage avec la livraison d'un paquebot
- 3- Proposer une formation aux métiers de guide accompagnateur au-delà du BTS Tourisme, avec une meilleure coopération entre les

Ministères de la Culture, du Tourisme et de l'Éducation Nationale

- 4- Améliorer par des moyens numériques l'information et la qualité des prestations offertes aux touristes croisiéristes : diversification des produits touristiques proposés par l'adaptation de l'offre d'accueil
- 5- Créer un cluster croisière pour développer les échanges entre tous les acteurs régionaux maritimes et fluviaux. ●

de droite à gauche, Yannick CASTEUR (CCI du Var), Richard VINATIER (armateur fluvial), Anne-Sophie PEYRAN et Franck DOSNE (CCI Nice Côte d'Azur)



© C. Glorian



Trente ans après la Loti, une nouvelle donne pour les transports

L'Observatoire Régional des Transports (ORT) organisait le 3 décembre dernier une journée de réflexion autour des nouveaux modes d'organisation institutionnelle des transports publics. Trente ans après la loi Loti, l'heure est à l'affirmation du fait métropolitain, dont le législateur souhaite qu'il se renforce dans le cadre de nouveaux schémas régionaux de l'intermodalité, conçus à l'échelle des Régions.

Cette marche en avant se heurte à un mur financier, les ressources financières des collectivités étant de plus en plus contraintes. D'où la nécessité de réfléchir à d'autres sources de financement. Autant de sujets abordés tout au long d'une journée riche en échanges et propositions.



Jean-Louis AMATO,
Président de l'ORT

Président de l'ORT, **Jean-Louis Amato** a ouvert les débats en fixant le cadre du colloque : « Il s'agit, pour nous tous, 30 ans après la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) du 30 décembre 1982, de se pencher sur les nouveaux défis qui nous attendent et que l'intitulé des tables rondes résume bien :

le fait métropolitain, la Région et sa nouvelle compétence d'intermodalité ainsi que les conditions de financement des transports publics dans ce nouveau cadre institutionnel ». Il a invité le professeur Yves Luchaire (IEP d'Aix-en-Provence), un des meilleurs spécialistes de la décentralisation, à replacer les actuelles évolutions dans le contexte historique des 30 dernières années.

La Région, organisatrice de l'intermodalité

Ce dernier a remonté le cours parfois tortueux de la répartition des compétences entre les différentes collectivités, de la loi du 7 janvier 1983 « relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions » à la loi sur les métropoles en cours de finalisation. « Le projet de loi relatif à la modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation

des métropoles, actuellement en discussion, aborde également la question des transports de voyageurs. Mais la réforme qu'il induit est plus complexe que les précédentes », assure-t-il, établissant une distinction entre « les compétences et leur exercice ».

La grande nouveauté relève de l'intégration d'une notion de « chef de file ». « Dans ces domaines de compétences, les collectivités concernées doivent, par convention, s'entendre sur un schéma de mutualisation des services et de délégations des compétences ». Si chaque collectivité conserve ses compétences, « la Région en acquiert une nouvelle : le schéma de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports ».

Une complémentarité renforcée pour une meilleure efficacité

Le schéma régional de l'intermodalité vise à coordonner l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. « Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment

en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange. Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants », précise le professeur Luchaire.

Nice, Aix-Marseille, mais aussi Toulon et Avignon

Cette redistribution annoncée des cartes de la compétence transport va modifier les partenariats actuels entre collectivités. Désormais, « la Région est chef de file pour l'organisation de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports, y compris les services réguliers non urbains desservant deux régions ou plus de deux régions ; la commune ou l'intercommunalité est chef de file pour la mobilité durable », précise M. Luchaire. Quelles seront les conséquences pour la Région Paca de ces modifications probables ? Paca compte déjà une métropole, Nice, qui s'adaptera plus naturellement aux évolutions législatives ; la métropole Aix-Marseille est programmée pour le 1^{er} janvier 2016 ; deux autres agglomérations, dont on parle moins, sont profilées pour faire le grand saut métropolitain, à savoir Avignon et Toulon.



© thinkstock



« Intense période de négociations »

Il reviendra aux collectivités territoriales et à leurs regroupements d'organiser, par convention, « les modalités de leur action commune pour l'exercice des compétences faisant l'objet des « chefs de filat », dont les transports du fait de l'intermodalité ». Le professeur **Luchaire** conclut son intervention très détaillée par un exercice de projection : « Les intercommunalités étant chef de file pour la mobilité, pourront donc passer des conventions avec les autres collectivités pour l'exercice de la compétence transport. Il s'ensuit qu'au lendemain de l'adoption de la loi actuellement en discussion : la Région élaborera son schéma de l'intermodalité ; les diverses catégories de collectivités négocieront l'organisation et l'exercice de la compétence transport. On peut penser que



Yves Luchaire,
Professeur à l'IEP
d'Aix-en-Provence

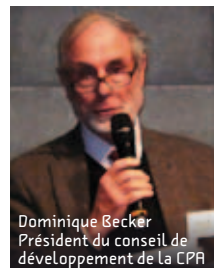
les métropoles voudront conserver la maîtrise de cette compétence, surtout dans la région marseillaise, puisque cette compétence est l'une des raisons, sur ce territoire de l'institution de cette métropole. Ailleurs, il incombera aux autres intercommunalités, aux Départements et à la Région de s'entendre sur la coordination de leurs transports respectifs. Par ailleurs, la Région pourra également s'entendre avec les Régions voisines pour la création de services réguliers non urbains desservant deux régions ou plus de deux régions. On assistera donc à une intense période de négociations entre toutes les catégories de collectivités territoriales et leurs groupements : ce n'est qu'à l'issue de cette période qu'apparaîtra le paysage français des transports », envisage-t-il.

Première table ronde, l'affirmation du fait métropolitain

L'avenir est donc clairement à la métropolisation de l'aménagement des territoires et les transports publics devront s'adapter à cette nouvelle donne institutionnelle. Plusieurs questions sont abordées lors de la première table ronde de la journée : quels seront les impacts de la formalisation institutionnelle des métropoles en Paca ? Peut-on croire raisonnablement en une AOT unique ? Politiquement, jusqu'où ira-t-on ? Plusieurs personnes étaient réunies autour de la table : Vincent Fouchier, directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence ; Jean-Yves Petit, vice-président du Conseil régional, en charge des transports ; François-Xavier Perin, président du directoire RATP développement ; Dominique Becker, président du conseil de développement (CDC) de la CPA (communauté d'agglomération du Pays d'Aix).

Les Conseils De Développement prennent Les devants

Dominique Becker a d'abord rappelé que les Conseils De Développement, qui réunissent les acteurs de la société civile afin de conseiller les élus sur des sujets stratégiques relevant des compétences des diverses collectivités, ont devancé la marche en avant de la métropole. En effet, alors que les débats politiques sur la constitution de la future métropole Aix-Marseille-Provence butent sur des crispations historiques – les cinq autres collectivités que Marseille Provence Métropole (MPM) en refusant le principe –, les CDC de MPM, de la CPA et du Pays d'Aubagne et de l'Étoile ont décidé de



Dominique Becker
Président du conseil de
développement de la CPA

la Région est chef de file pour l'organisation de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports

réfléchir ensemble au devenir métropolitain du territoire. « Nous avons identifié quatre enjeux primordiaux : les transports, l'organisation du territoire, le développement économique et l'environnement au sens large ». En 2012, les présidents des EPCI concernés (MPM, CPA, Pays d'Aubagne et de l'Étoile, l'agglo de Salon-Berre l'Étang, le SAN Ouest Provence, le Pays de Martigues) ont décidé de se tourner vers la solution du pôle métropolitain, forme adoucie de la métropole issue de la loi de décembre 2010, autorisant des coopérations choisies. Il en existe aujourd'hui une douzaine en France.

« Nous avons participé à la démarche mais cette dernière a été remise en cause du fait du débat actuel sur la métropole, initié dès la fin de l'année 2012 », précise Dominique Becker. Cette coopération inter-CDC a néanmoins permis de devancer un certain nombre de difficultés qui ne manqueront pas de se poser aux futurs acteurs de la métropole : « Quelles seront les conséquences de la métropole sur le plan fiscal, pour les entreprises et dans la vie quotidienne des citoyens ?



Comment préserver les services dits de proximité dans un ensemble plus vaste ? Comment faciliter la démarche participative dans ce même cadre ? Enfin, en termes de fonctionnement, est-on sûr que la mutualisation des moyens humains et financiers va réellement se traduire par un moindre coût pour la métropole ? », précise Dominique Becker.



Vincent Fouchier, Directeur du projet métropolitain Aix-Marseille Provence

Définir les « corridors les plus structurants »

Au sein de la Mission de préfiguration de la future métropole, Vincent Fouchier est chargé d'établir un vaste état des lieux : « La fusion des six intercommunalités actuelles va transformer ce territoire en l'une des plus importantes métropoles du pays », insiste-t-il. Au-delà de l'assemblée métropolitaine, des conseils de territoire sont envisagés par la loi, afin de préserver la nécessaire proximité du service public. Une quinzaine de personnes forme la Mission de préfiguration, réunie autour du préfet Laurent Théry, exclusivement dédié à cette tâche par le gouvernement. Un conseil des élus et un conseil des partenaires complètent le dispositif. « Nous avançons à pas prudents mais sûrs », assure Vincent Fouchier. Huit chantiers ont été arrêtés, le troisième s'attelle à dresser une carte précise des forces et des faiblesses des déplacements et de la mobilité sur la future aire métropolitaine. « Nous travaillons sur les projets mûrs, dont l'ensemble réuni constitue une enveloppe de 4 milliards d'euros. Le cumul de ces projets ne forme pas nécessairement un maillage métropolitain. Nous travaillons donc sur de nouvelles lignes de désir. Le récent rapport de l'OCDE sur la métropole compare les mobilités en cours sur l'aire d'Aix-Marseille à celles de Denver ou Memphis, qui cumulent une vingtaine de jours de congestion par an liée aux embouteillages. Nous serons à 17 jours en 2025 dans l'aire Aix-Marseille si nous n'agissons pas dès aujourd'hui. Notre objectif majeur est d'identifier les corridors de mobilité les plus structurants pour les connecter entre eux », affirme-t-il.

Les transports, vecteurs d'aménagement

Jean-Yves Petit souhaite construire la métropole marseillaise, « en amont, avant 2016 ». « Depuis 2010, j'ai eu une dizaine de réunions avec les AOT, une relation de confiance s'est installée entre nous. Les acteurs sont conscients qu'en matière de transports, la Région joue un rôle fédérateur ». La position en surplomb de la Région lui permet de ne pas oublier les « zones peu denses, dont les habitants se sentent abandonnés, notamment en matière de dessertes ». La création des pôles d'échanges, et de ce fait, la modernisation des gares, peuvent jouer un rôle important en termes d'emplois mais aussi d'attractivité du territoire, rajoute le vice-président de la Région. Jean-Yves Petit appelle enfin ses collègues élus à une meilleure intégration de la donne métropolitaine dans leur quotidien politique, ce qui est loin d'être le cas. « Comment espérer l'émergence d'une meilleure citoyenneté métropolitaine si les élus eux-mêmes nourrissent une forme de défiance à son égard ? ». Dernier point soulevé : la Région ne reçoit pas de ressources financières dédiées pour les transports, notamment sur le produit de la collecte du Versement Transport. « Il s'agit là d'un paradoxe qui peut constituer un frein dans la mise en œuvre de nos nouvelles missions ».



Jean-Yves Petit, Vice Président du Conseil Régional



François-Xavier Perin, Président du directoire RATP développement

Intermodalité réussie dans un cadre institutionnel clair

François-Xavier Perin rappelle que le champ d'intervention de la RATP ne se limite pas à la France et que la régie travaille dans douze pays. « En matière de transports, le fait métropolitain s'est imposé au fil des années. Chaque fois que l'organisation des transports relève d'une compétence globale, je m'en réjouis. La multipolarité est devenue la référence parce que les transports

se sont complexifiés. Or, face à une telle réalité, il faut viser à une meilleure efficacité et lisibilité de l'organisation.

Si l'extension du territoire est une bonne chose, la juxtaposition des structures m'inquiète un peu plus ». Le président du directoire RATP développement met l'accent sur la priorité accordée « au fait urbain » qui impose des choix, notamment en termes de dessertes dans des zones moins denses sur le plan démographique. « Vouloir substituer les transports en commun à la voiture est impossible dans certains secteurs ruraux. Il faut améliorer le transfert modal, en encourageant le covoiturage, la construction de parkings relais, en réfléchissant à mieux harmoniser les correspondances entre les modes de transports, etc. ».

Transports polluants et déplacements domicile-travail

Cette première table ronde a ensuite donné lieu à quelques échanges avec la salle. Une personne s'interroge sur la pertinence du développement des transports polluants alors que le prix du pétrole risque de s'envoler dans un futur proche. La solution du tramway, non consommateur de fuel, n'est-elle pas la plus appropriée ? Vincent Fouchier assure que « la problématique énergétique fait partie de celles que la mission interministérielle a intégrées ». Il cite une récente étude de l'Agam (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) selon laquelle entre 2000 et 2012, le coût de l'énergie a bondi à 900 euros pour un salaire moyen.

« L'espace de pertinence des déplacements a tendance à se rétrécir pour certains salariés. Certains



© thinkstock



chômeurs assurent ne pas avoir retrouvé un emploi du fait de leurs difficultés à financer les déplacements domicile-travail ».

Les dessins ne font pas les projets

Un intervenant, membre de la CDC du Grand Port de Marseille, rappelle que les CDC ont fourni, « il y a 30 ans, clés en main », des plans de restructuration de l'offre de transports publics en Paca. « À quoi sert-on ? », lance-t-il. Jean-Yves Petit salue le rôle des CDC, « dont les propositions sont souvent à contre-courant des actions mises en œuvre dans les collectivités ».

« Il est facile de dessiner des projets et d'en afficher la pertinence. Mais le plus important reste de décider du processus de création de ce projet. J'ai été responsable du schéma directeur des transports pour le Grand Paris. Puis est arrivé le Grand Paris de Christian Blanc. Finalement, il ne reste du projet que ce que l'État et la Région avaient conçu précédemment. Aujourd'hui, il n'est pas raisonnable de faire rêver sur des projets qui ne sont pas finançables », ajoute Vincent Fouchier.

Métropoles peu vendeuses politiquement

Un autre participant interpelle les personnes de la table ronde sur l'absence de portage politique autour du fait métropolitain. Il s'inquiète d'un décalage pénalisant entre une métropole conçue pour améliorer la vie de la population et des élus qui, majoritairement, n'en font pas la promotion. Jean-Yves Petit partage ce constat : « Pour le président de la Région, il n'est pas simple d'afficher un choix. Il faut toujours qu'il fasse attention aux endroits où il met les pieds parce que la moquette

peut se soulever. Peu de maires ou de candidats vont porter politiquement la métropole lors des prochaines municipales ». François-Xavier Perin précise que la présence de plusieurs opérateurs dans les organisations de transports métropolitaines ne constituait pas un frein à l'efficacité de l'intermodalité, comme à Londres où les lignes de bus font l'objet de DSP séparées.

Deuxième table ronde, La Région, chef de file de l'intermodalité

En elle-même, l'intermodalité est désormais présentée par le législateur comme une compétence à part entière. C'est dire le chemin parcouru depuis la Loti, le législateur en faisant désormais le moyen essentiel du développement des transports collectifs. Or, l'intermodalité reste encore à construire. Tout le monde s'accorde à dire que l'échelon régional est le plus adapté pour relever le défi. Ce « chef de filat » doit-il déboucher au final sur la création d'un réseau de transport intégré à l'échelle régionale ?

Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable au GART, Jean-Yves Petit, Franck-Olivier Rossignolle, directeur général adjoint France de Transdev et Laurent Benvenuti, délégué général de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) PACA-Corse, participent à cette deuxième table ronde.

La Région est déjà passée à l'action

« En matière d'intermodalité, la Région Paca est en avance », assure Jean-Yves Petit. La collectivité a créé le site pacamobilité.fr, en partenariat avec les AOT. « C'est une première démarche ». Dans le domaine de la tarification, des cartes – optimales ou Zou- favorisent cette fluidité intermodale recherchée. « Nous avons lancé une étude sur l'unification de la tarification à l'échelle métropolitaine, précise le vice-président. Des efforts restent à faire sur l'information aux usagers lors des perturbations sur le trafic ou encore sur les infos liées aux travaux. Notre objectif est d'élaborer le schéma de l'intermodalité dès 2014. Ce qui nous permettra, par exemple, d'agir rapidement en amont d'un PDU d'une communauté de communes qui ne serait pas compatible avec le schéma régional de l'intermodalité ». Sur la gouvernance, la Région souhaite

être chef de file dans la gestion des gares régionales. « Sur les pôles d'échanges, les collectivités concernées devront être des partenaires actifs. Dans le cas contraire, cela ne fonctionnera pas », assure-t-il.

Modes de transports complémentaires

« Aujourd'hui, on n'oppose plus les modes de transports entre eux. Depuis dix ans, la Région a fait de gros efforts pour développer les TER. Nous devons réfléchir à la fois à la multimodalité puis à l'intermodalité. L'objectif est de mettre en place une multitude de services, les prochaines AOT de la mobilité, qui remplaceront les actuelles AOT, auront une vision d'ensemble des modes de déplacements », affirme Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable au Groupement des Autorités Responsables des Transports. Il n'entend pas exclure du champ des mobilités la voiture mais aller dans le sens d'une meilleure organisation du covoiturage et de l'auto-partage. « Le futur schéma de l'intermodalité devra être élaboré par l'ensemble des AOM afin que ce SRI soit compatible avec les documents d'aménagement (SCoT, PDU, PLU, PLH, etc.) », conclut-il.



Romain Cipolla, responsable du pôle mobilité durable au GART

Des cloisons à abattre

Dans un contexte de financements publics contraints, « l'intermodalité peut être source de réduction des dépenses pour les collectivités, en éliminant les doublons et en rationalisant l'organisation des dessertes », assure Franck-Olivier Rossignolle. Il invite à renforcer l'information en direction du voyageur. Et propose d'optimiser les moyens de déplacements les plus performants dans tel ou tel secteur, quitte à faire des choix cruciaux qui pourraient décevoir une partie de la population. Laurent Benvenuti s'interroge de son côté « sur



Franck-Olivier Rossignolle, Directeur général adjoint France de Transdev



Laurent Benvenuti,
délégué régional FNTV
PACA-Corse

le mystère de l'intermodalité, objet de consensus depuis des années sans pour autant qu'une affirmation plus concrète n'ait émergée ». La Loti a permis de définir des périmètres de compétences sans pour autant organiser des liens entre les modes et les réseaux de transport. « *Quatre leviers forment le cadre opérationnel de l'intermodalité: l'information des voyageurs, la tarification – le vieux rêve du titre de transport unique-, les gares d'échanges et la billettique – il faut lever les freins techniques pour assurer l'interopérabilité entre les 70 systèmes billettiques des 400 AOT françaises* », poursuit-il.

Avant de proposer qu'une ressource financière dédiée à l'intermodalité soit identifiée pour que ce chantier soit mené à bien. Laurent Benvenuti alerte sur un risque, celui du cloisonnement actuel entre les transports urbains et non-urbains. « *Nous devons mieux calibrer nos échanges* », assure-t-il, rappelant cette évidence que l'intermodalité imposera la mise en place d'instances de concertation.

Partir d'abord de l'existant

Interrogé sur l'importance du covoiturage et de l'auto-partage, Jean-Yves Petit met en exergue l'importance des Plans de déplacements interentreprises qui, grâce notamment à un financement de l'ADEME, font de cette double solution une vraie alternative aux engorgements routiers.

Les voitures électriques ne forment pas encore une réalité tangible pour les citoyens mais elles pourraient se multiplier dans les entreprises qui encouragent l'auto-partage, espère le vice-président de la Région. Franck-Olivier Rossignole confirme l'intégration des modes doux dans les DSP urbaines. « *En ce moment, nous sommes sur un appel d'offres à Bordeaux dont la réponse réclame d'intégrer la totalité de la chaîne de la mobilité* », précise-t-il. L'intermodalité implique par ailleurs une plus grande harmonisation des grilles horaires, « *sachant que dans le ferroviaire, le changement s'effectue en décembre à l'échelle de l'Europe et qu'il faut ensuite adapter les horaires des bus* ».

Aux AOT d'agir en amont pour repérer des besoins intermodaux, notamment dans les corridors d'échanges denses, là « *où les zones d'activités se développent* ». Laurent Benvenuti suggère d'intervenir en deux temps. « *La Région doit*

mieux coordonner les pôles existants. Le grand soir de l'intermodalité prendra plus de temps, en faisant table rase de certains réseaux existants et en créant un maillage pertinent de nouvelles dessertes adaptées aux évolutions des bassins d'emploi et de vie », assure-t-il.

Chef de file, vraiment...

La solution pourrait venir de la multiplication de parkings de déstagement le long des autoroutes, suggère une personne dans la salle. Elle préconise par ailleurs la réduction de l'écart entre l'utilisation du vélo aux Pays-Bas (30 % de l'ensemble des déplacements!) et la France (seulement 2 % !). Ultime demande: l'accrochage d'un vélo dans un train sur un rack prévu à cet effet coûte 6€ sur un trajet Aix-Avignon de 17€. Ce prix élevé n'incite guère aux modes doux... « *Ce coût n'est pas normal* », confirme en réponse Jean-Yves Petit. « *Même s'il y a un vrai problème de place, il me paraît évident que l'emplacement du vélo doit être gratuit* », affirme l'élu. Avec d'autres collectivités, quand le foncier est disponible, la Région essaie de multiplier les aires de déstagement à proximité des autoroutes. « *Escota préfère miser sur le covoiturage* », ajoute cependant Jean-Yves Petit. La Région va lancer une étude en 2014 sur les évolutions à attendre autour de dix gares régionales. « *À partir des besoins, l'Établissement public foncier régional pourra acquérir des terrains pour y réaliser de futurs pôles d'échanges* ». En conclusion de cette deuxième table ronde, Jean-Yves Petit invite les législateurs à clarifier rapidement la notion de gouvernance, afin que la notion de chef de filat ne soit pas « que » conceptuelle.

Troisième table ronde, Le financement des transports publics à la mesure du nouveau cadre institutionnel

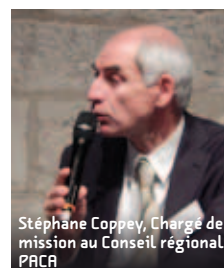
Une tautologie: pour relever le défi ambitieux du développement des transports

collectifs, il est nécessaire d'investir dans ce secteur. Or, un mur financier s'élève face aux réalisations nécessaires. Une double réflexion doit être menée sur l'économie des réseaux et le budget des collectivités territoriales. Stéphane Coppey, Chargé de mission au Conseil Régional Paca, Étienne Fougeray, Directeur adjoint de Kéolis, Louis Costeplane, Vice-président du Grand Avignon, participent à cette dernière table ronde de la journée.

Le Grand Avignon relève son VT pour payer le tramway

Stéphane Coppey pose d'emblée des éléments de comparaison éclairants sur le financement des transports publics. « *Le budget dévolu aux transports de l'ensemble des collectivités s'élève à 20 milliards d'euros. Le Versement Transport permet de récolter 2,5 milliards d'euros auprès des entreprises. L'équation est donc simple: face à des capacités financières de plus en plus contraintes, les collectivités doivent soit baisser les dépenses, soit augmenter les recettes pour offrir des transports publics de qualité* ».

Louis Costeplane est conscient que les communautés d'agglomération, qui récupèrent la collecte du VT, sont « *privéligiées. Le financement du tramway s'est fait notamment par le relèvement de la VT en 2011 de 1,3 % à 1,8 %* », assure-t-il. Sur le réseau actuel des bus, le Grand Avignon perçoit 5 m€ de recettes commerciales. « *Je ne crois pas à l'utopie de la gratuité. Si les recettes commerciales nous*



Stéphane Coppey, Chargé de mission au Conseil régional PACA



Louis Costeplane, Vice-président de la communauté du Grand Avignon



échappent, nous devrions compenser le manque à gagner par l'augmentation de la pression fiscale ». L'élu du Grand Avignon ne souhaite pas étendre plus qu'il ne faut la base d'imposition du VT, « les entreprises sont déjà suffisamment pressurisées ». Dans ce contexte, « Aide-toi et le ciel t'aidera » assène Louis Costeplane, dont l'objectif est d'améliorer la productivité du réseau des transports en faisant en sorte qu'il réponde mieux encore aux mutations sociologiques du bassin de vie du Grand Avignon.

Une « impossible équation financière » ?

« Nous n'avons pas de financement propre sur les transports », assure Stéphane Coppey. « Nous sommes dans une équation impossible. Les charges augmentent, les dotations de l'État baissent et nous ne pouvons compter que sur les recettes fiscales de la carte grise. Logiquement, l'offre de transports publics régionaux décline ». Il faut donc envisager de nouveaux financements. « La Région Ile-de-France finance le réseau ferré grâce au VT, qui se situe à 2,5 %. En province, ce taux plafonne à 2 % dans les agglomérations touristiques. Il n'y a aucune raison particulière qu'un tel écart soit maintenu entre Paris et la province ». Ce serait là l'un des objectifs du VT interstitiel, dont 0,2 % permettrait de financer les réseaux ferrés. D'autres pistes sont avancées par Stéphane Coppey : la taxation des surfaces de stationnement, le relèvement de la taxe de séjour, aujourd'hui perçue par les communes et dont une partie pourrait financer les transports publics dont les touristes sont des utilisateurs assidus. Chaque année, 35 millions de touristes visitent la région Paca.



Étienne Fougeray,
Directeur adjoint de Kéolis

Tarifification solidaire

Étienne Fougeray s'interroge : « Pourquoi la population accepte-t-elle que le prix de l'eau ou de la cantine augmente de 20 % sur ces dernières années alors que le prix du ticket a baissé de 7 % ? ».

Le directeur adjoint de Kéolis cite l'exemple de la tarification solidaire de Strasbourg, où quatre catégories d'âge ont été arrêtées ainsi qu'un abonnement famille. « Le principe consiste à faire payer tout le monde en fonction des revenus. Cette approche a visiblement été bien comprise

puisque le réseau strasbourgeois a gagné 12000 abonnés ces derniers mois ». Et de poursuivre : « On ne peut plus proposer un service qui n'est pas rémunéré à sa juste valeur ». Agir sur les recettes commerciales ? Pour gagner la bataille de la recette commerciale, il faut offrir un service attractif. « Quand on gagne 10 % de plus de vitesse commerciale, la fréquentation croît

de 5 % », précise Louis Costeplane. La multiplication des couloirs pour les Bus à haut niveau de service permettrait de renforcer cette attractivité, assure une personne dans le public. « L'étroitesse des rues empêche de créer du TCSP à l'échelle souhaitée. Sans oublier l'absence de civisme de certains qui garent la voiture dans les couloirs de bus », poursuit l'élu.

Sur le stationnement, Stéphane Coppey propose une augmentation de la taxe ou alors une suppression plus importante des places de stationnement, « comme l'a fait, avec un certain courage politique à Paris, Bertrand Delanoë ». Dans la salle, une autre personne s'étonne de l'absence de contrôleurs dans les TER pour limiter le « fléau » de la fraude et élargir ainsi l'assiette des recettes commerciales.

Et si Les entreprises avaient intérêt à une augmentation du VT ?

Dans la salle, Claude Julien, de la FNAUT-Paca, s'oppose lui aussi à la gratuité des transports. « La revalorisation des tarifs est une piste à explorer mais il faut sanctuariser les tarifs sociaux », assure-t-il. Un autre participant considère qu'une augmentation du VT serait comprise par les entreprises si elle permettait aux salariés d'être à l'heure dans leur entreprise et si les investissements qui en découleraient, notamment pour les commerces, rendaient leurs activités plus attractives. 47 % des salariés travaillant dans la fonction publique à Marseille, il est suggéré d'harmoniser les horaires d'entrées et de sorties des bureaux pour fluidifier le trafic automobile. Autre solution, des péages à l'entrée des grandes villes, dont l'objectif serait le financement des TER. L'amende à 17 euros pour stationnement illicite va prochainement disparaître, les communes pourront en fixer le montant et investir notamment sur des réseaux de transports plus performants, rappelle Stéphane Coppey.

Où sont les élus ?

En conclusion de cette journée « riche et dense en échanges », Jean-Yves Petit regrette l'absence d'élus parmi les participants. « Nos débats débouchent sur de nombreuses idées mais ce sont les élus qui peuvent les rendre effectives. Je regrette donc leur absence.

La Région travaille bien sur les transports avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône parce que je suis en relation constante avec l'élu qui suit le dossier, en l'occurrence André Guinde, ce qui permet une accélération de la mise en œuvre de certains projets. Quand les élus travaillent entre eux, les dossiers avancent plus vite », affirme le vice-président du Conseil régional Paca. ●



En 2010, le transport routier international de matières dangereuses marque le pas

Par **Jean-Marc AMBIELLE**,
DREAL / PACA

En 2010, 38 000 poids lourds franchissent les frontières pour assurer les échanges extérieurs de matières dangereuses de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce trafic baisse de près d'un tiers depuis 2004, en raison de la forte résorption des flux aux frontières pyrénéennes. À l'opposé, il progresse avec l'Italie, assurant aux échanges limitrophes une place prépondérante. Sur ce marché où le pavillon italien est dominant, la région PACA dégage une balance commerciale excédentaire. Les véhicules, plutôt récents avec des taux de charge relativement élevés, sont le plus souvent des citernes.

En 2010, quelque 38 000 poids lourds transportent 540 000 tonnes de matières dangereuses entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et pays étrangers. Cette activité routière internationale régresse fortement par rapport à 2004 (-34 %, en volume), contrairement à celle de l'ensemble des marchandises, qui progresse, dans le même temps de 6,7 %. Contre partie de ces évolutions, la part des matières dangereuses dans l'ensemble des volumes des échanges internationaux routiers baisse, en six ans, de 12,4 % à 7,8 %.

Cette perte d'activité s'accompagne d'une diminution, d'ampleur voisine, des trafics (-31 %) dont la part relative dans la circulation totale régresse de 9,2 % à 5,9 %.

Échanges de matières dangereuses de la région PACA, en 2010

Types de transports	Volumes		Nombre de véhicules
	en tonne	en %	
TMD* avec code de dangerosité et de produit	460 305	6,6 %	30 534
TMD* sans code de dangerosité et de produit	79 798	1,2 %	7 445
Total TMD*	540 103	7,8 %	37 978
dont poids lourds vides	-	-	10 491
Non TMD*	6 396 222	92,2 %	601 549
Total des échanges de PACA	6 936 325	100 %	639 527

*Transport de Matières Dangereuses
Source: SoeS, Enquête transit 2010

Le gaz, principale classe de risque

Lors d'un transport de matières dangereuses, une plaque orange est apposée à l'avant et à l'arrière du véhicule routier, informant, de façon codée, du produit transporté et de la nature du danger. Cette plaque est vierge si les marchandises sont protégées par des emballages spéciaux ou si l'acheminement concerne plusieurs produits dangereux (exemple de citerne à plusieurs compartiments); dans ce dernier cas, plusieurs plaques informatives sont apposées sur le côté du véhicule. Dans les échanges de PACA, 80 % des véhicules signalent la dangerosité des produits et 20 % n'en précisent rien. L'examen des 30 500 plaques orange codées révèle quarante-quatre produits dangereux transportés. Parmi ces produits, les plus souvent convoyés sont, pour le tiers des cas, les hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié puis les matières dangereuses du point de vue de l'environnement (8 %), l'oxyde d'éthylène avec de l'azote (échangé uniquement avec l'Espagne), les liquides transportés à chaud, le styrène monomère stabilisé, les accumulateurs électriques remplis d'électrolyte liquide acide et autre hydroxyde de sodium en solution. Plus généralement, les volumes de produits dangereux échangés par la région sont des produits, soit chimiques (59 %), soit pétroliers (36 %).

Les plaques des camions de produits chimiques, près d'une fois sur quatre, ne sont pas codées. Quand elles le sont, les principales classes de risques identifiées signalent d'abord des matières corrosives, puis des liquides inflammables ou des dangers divers. Les plaques de camions de produits pétroliers relèvent, pour la plupart, le risque lié aux gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression. Ce danger est d'ailleurs le plus encouru, en PACA. Il implique plus de 16 000 poids lourds et représente 54 % de la circulation des matières dangereuses codées. Trois autres types de danger formés de liquides inflammables, de matières corrosives et de matières et objets dangereux divers mobilisent chacun, entre 4 000 et 4 500 véhicules par an (soit, de 13 % à 15 % des trafics). Le fret de matières toxiques ou infectieuses représente un peu plus d'un millier de véhicules, celui de matières solides inflammables est peu courant. Six des treize classes de risques de la nomenclature ne concernent pas la région. Elles se rapportent aux peroxydes organiques, aux matières et objets explosibles, aux matières comburantes ou radioactives ou sujettes à inflammation spontanée ou autres matières infectes, répugnantes ou putrescibles.



Échanges de matières dangereuses de la région PACA: nombre de poids lourds par carrosserie et classe de risque, en 2010

Unités: Effectif	Porte-conteneurs avec conteneur	Porte-conteneurs sans conteneur	Transport de bouteilles de gaz	Bâche, Savoyarde, Rideau	Benne	Citerne	Fourgon ordinaire	Total
Plaque orange avec code			179	54	671	29630		30 534
Plaque orange sans code	429	173	289	3873		2440	240	7 445
Total TMD	429	173	468	3927	671	32070	240	37 978

Source: SoeS, Enquête transit 2010

Carrosseries et matières dangereuses transportées

Le transport de matières dangereuses se fait, dans 84 % des cas, par camion-citerne. Ce dernier s'impose même dans 97 % des transports avec plaque orange codée. En revanche, si la plaque est vierge, la citerne n'est retenue qu'une fois sur trois et le camion de type bâche, savoyarde ou rideau apparaît un peu plus d'une fois sur deux. Hors ces deux carrosseries, toute autre est peu fréquente. La citerne sert une fois sur deux à transporter des gaz, comprimés, liquéfiés ou dissous. Ce marché lui échappe uniquement lorsque le gaz est conditionné en bouteille. Pour toutes les autres classes de risques, hors les matières corrosives, la citerne est l'unique moyen de transport. Pour les corrosifs, la benne mais aussi la bâche, savoyarde et rideau entrent alors en (modeste) concurrence.

toutes marchandises confondus. Sur les seuls véhicules chargés, le poids moyen est de 19,6 t, supérieur encore à celui de la totalité des produits (15,7 t). L'écart de chargement des véhicules par type de risques est tenu, exception faite pour les produits classés dans les gaz comprimés

et liquéfiés dont le fret moyen (18,4 t) est sensiblement inférieur aux autres dont le poids oscille entre 23,5 t pour les matières et objets dangereux divers et 21,1 t pour les liquides inflammables. Par contre, la dissymétrie est importante entre les chargements des véhicules desservant

Échanges de matières dangereuses de la région PACA: Volume et poids lourds par type de matières dangereuses (2010)

Types de matières dangereuses	Volume (t)	Nombre de poids lourds	poids lourds vides	Poids moyen (t)	Poids moyen en charge (t)
Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	202 246	16 402	33 %	12,3	18,4
Liquides inflammables	75 893	3 998	10 %	19,0	21,1
Matières corrosives	82 803	4 460	20 %	18,6	23,2
Matières et objets dangereux divers	81 779	4 378	21 %	18,7	23,5
Matières solides inflammables	-	146	100 %		
Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	-	74	100 %		
Matières toxiques ou infectieuses	17 584	1 074	28 %	16,4	22,8
Pas de code	79 798	7 445	32 %	10,7	15,7
Total	540 103	37 978	28 %	14,2	19,6

Des véhicules relativement chargés

En 2010, 28 % des poids lourds de matières dangereuses circulent à vide, soit un taux supérieur de trois points à celui de 2004. La circulation à vide est moins fréquente lorsque la plaque orange porte un code (27 %) que lorsqu'elle en est dépourvue (32 %). De même, la part du chargement à vide varie sensiblement selon la nature du risque : elle est, par exemple, de 33 % pour le gaz, 28 % pour les matières toxiques et infectieuses et 10 % pour les liquides inflammables. La charge moyenne des poids lourds transportant des matières dangereuses voisine 14,2 t, pour 10,8 t,

Échanges de matières dangereuses de la région PACA: Volume et poids lourds par type de matières dangereuses (2010)

Régions	Nombre de poids lourds							volume (t)
	Alpes-de-Haute-Provence	Alpes-Maritimes	Bouches-du-Rhône	Hautes-Alpes	Var	Vaucluse	PACA	PACA
Total dont:	228	3 052	30 693	742	346	2 917	37 978	540 103
Lombardie		930	6 303	147		55	7 435	121 482
Piémont	228	441	6 134	196	127	125	7 252	83 843
Catalogne			5 103	282		1 862	7 247	119 808
Ligurie		608	4 576				5 184	50 259
Pays Basque		354	1 220				1 574	22 007
Vénétie			1 435				1 435	22 087
Emilie-Romagne			1 042	65			1 106	11 578



© thinkstock

les départements non frontaliers - Var, Vaucluse et Alpes-de-Haute-Provence - et ceux des départements frontaliers - Alpes-Maritimes et Hautes-Alpes, auxquels se rajoutent les Bouches-du-Rhône, tous trois faisant plutôt commerce de produits peu pondéreux : gaz et produits non codés.

Une majorité d'échanges limitrophes

Géographiquement, les trafics d'échange de matières dangereuses se résument, pour la région, à deux, voire trois relations essentielles : l'Italie (67 % des comptages de poids lourds), l'Espagne (27 %) et le Royaume-Uni (3 %). La liste devient exhaustive avec l'ajout de cinq destinations mineures : la Hongrie (1 %), la Slovénie (1 %), l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. La traversée alpine, identifiée presque totalement par le passage de La Turbie, absorbe plus de 25 000 poids lourds : presque tous ceux reliant l'Italie et les pays situés à l'Est de PACA, hors la Suisse dont le reliement passe par Bâle. Les trafics à La Turbie sont en hausse de 4 % depuis 2004, contrairement à ceux des Pyrénées, en chute de 62 %. Les flux alpins forment maintenant 69 % des trafics de matières dangereuses aux frontières au lieu de 46 %, six ans plus tôt. Au Sud, 10 000 poids lourds franchissent les Pyrénées, 85 % par le Perthus. Classés par risque, tous les trafics impliquent majoritairement l'Italie, y compris celui des liquides inflammables, pourtant très concurrencé par l'Espagne. La seule exception provient des matières corrosives dont le marché est très orienté vers la péninsule ibérique (72 %).

Balance commerciale excédentaire pour la région

Les échanges de matières dangereuses sont favorables à la région qui réalise, en volume, un taux de couverture de 193 %,

en raison des résultats très excédentaires des Bouches-du-Rhône (319 %). Avec près de 430 000 t, ce département participe à 80 % des échanges, quand le Vaucluse et les Alpes-Maritimes en réalisent, respectivement, 10 % et 5 %. Six régions étrangères génèrent 80 % des trafics d'échange de matières dangereuses de PACA. Les trois premières - Lombardie, Piémont et Catalogne - entraînent, chacune, plus de 7 000 passages de véhicules aux frontières, soit, ensemble, 58 % des flux. La Lombardie et la Catalogne échangent plutôt des produits chimiques, le Piémont des produits pétroliers, ces deux produits étant les plus échangés par la région.

Recrutements nationaux des conducteurs

Dix-sept nationalités de conducteurs interviennent dans le transport de matières dangereuses, mais six seulement ont des effectifs supérieurs au millier. Certains chauffeurs desservent uniquement leur pays, tels les macédoniens, bulgares, tunisiens, hongrois, slovaques... D'autres dérogent peu à cette règle : à peine 5 % parmi les 15 500 conducteurs italiens et

les 6 000 chauffeurs espagnols. À l'opposé, d'autres encore ne desservent pas du tout leur pays, tels les roumains qui se partagent entre l'Italie - surtout - et l'Espagne ; ou les portugais qui font l'inverse ; ou les polonais qui relient plus fréquemment la péninsule italienne que la Slovénie et l'Espagne. Quant aux 10 000 conducteurs français, 60 % joignent l'Italie, 27 % l'Espagne et 12 % le Royaume-Uni. Onze pavillons sont impliqués dans le transport de matières dangereuses. Trois se partagent 95 % du marché où domine le pavillon italien (49 %) mais où français (26 %) et espagnols (20 %) sont présents. Pavillon et nationalité des conducteurs vont très souvent de pair : le pavillon français recrute 94 % de conducteurs hexagonaux ; s'il est italien ou espagnol, le taux de recrutement national voisine 80 % et il est de 100 % pour la Pologne, la Roumanie, la Hongrie, le Portugal...





Des véhicules récents

Globalement, les poids lourds transportant des matières dangereuses sont relativement récents, malgré une permanence de véhicules mis en circulation avant les années 2000, français essentiellement. Néanmoins, près de 41 % de véhicules sont immatriculés dans les années 2007 et 2008 et 55 % ont moins de quatre ans d'âge. Globalement, l'ancienneté moyenne d'un camion est de 3,8 années, comme en France. Elle est plus élevée en Espagne (4,5 ans) ou en Italie (4,6 ans). Les poids lourds français les plus récents servent aux transports de matières toxiques ou infectieuses (1,2 ans) et d'objets dangereux divers (2,4 ans). Sous pavillon espagnol, le transport de matières corrosives bénéficie d'un parc renouvelé (3,3 ans). En Italie, l'ancienneté moyenne des camions est très homogène autour de 4,5 ans, quelle que soit la nature des produits, hors les matières solides inflammables. ●

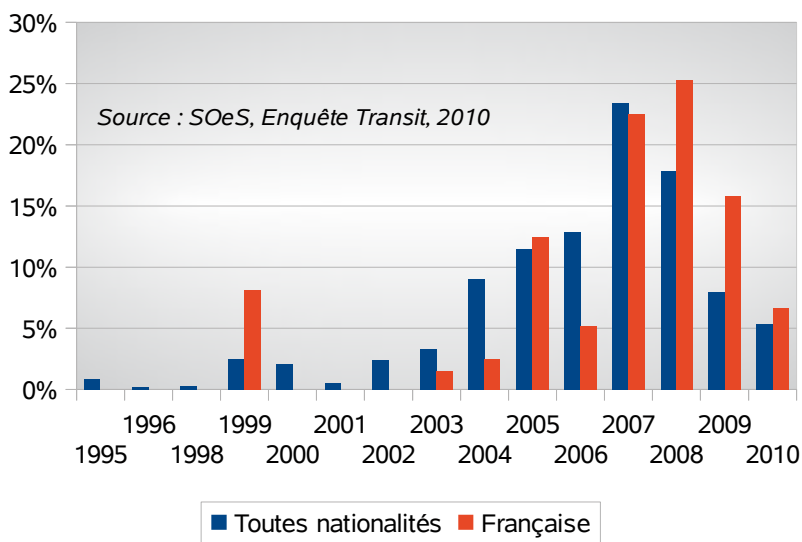
Enquête Transit 2010 : Objectifs et méthodologie

L'enquête 'Transit' 2010, comme celle des éditions de 2004, 1999 et 1992-1993 répond au double objectif d'appréhender les flux routiers de marchandises, en transit et en échange, à travers le territoire français et d'en analyser la structure aux principaux passages frontaliers des Alpes et des Pyrénées. Elle permet aussi de mesurer les évolutions.

La principale innovation de ce millésime est une extension de la couverture des flux par la collecte supplémentaire de données aux principaux points de franchissement trans-manche, à savoir la liaison Calais-Douvres et les navettes empruntant le tunnel sous la Manche. En outre, d'autres questionnements comme la nationalité des chauffeurs ont été ajoutés à la collecte.

La période d'enquête couvre février 2010 à janvier 2011, inclus. Néanmoins, les données se rapportent à l'année civile 2010, sur la base d'une estimation de janvier 2010 à partir des comptages et des résultats de l'enquête observés en janvier 2011.

Échange de matières dangereuses : Répartition des poids-lourds par ancienneté, en 2010





©thinkstock

L'ouverture des données Transports ou Open Data Transport

Par **Sophie Tendeiro**, Chef de projet Services numériques innovants et mutualisation des données publiques à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Ministre délégué auprès du Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche, annonçait le 11 février dernier, lors de la conférence nationale autour des transports intelligents, le lancement du débat national sur l'ouverture des données publiques dans le domaine des transports, conformément à la feuille de route gouvernementale pour le numérique. Dans l'attente de la remise en octobre prochain des recommandations visant à améliorer l'ouverture et la réutilisation des données publiques liées au transport et à la mobilité, revenons sur le « phénomène » Open Data et sur son impact sur le développement des transports intelligents en France 2014.

Open Da... quoi?

L'ouverture des données publiques (ou « Open Data ») est un mouvement de fond, né il y a plusieurs années avec l'appropriation des données numériques.

En effet, par le chapitre II de la loi du 17 juillet 1978 créé par l'ordonnance du 6 juin 2005, chacun peut utiliser les données dites publiques produites par les collectivités locales, l'État et les établissements publics administratifs.

Les données publiques sont des informations contenues dans les documents produits ou reçus par un acteur public (État, collectivités territoriales, personnes de droit public ou privé chargées d'une mission de service public) dans l'exercice de ses missions de service public.

Cependant certaines données comme les données culturelles ou les données nominatives ou encore les documents produits ou reçus par un acteur public dans l'exercice d'une mission de Service Public à caractère Industriel et Commercial (SPIC) - tel que la SNCF - bénéficient actuellement d'un statut particulier.

Depuis quelques années les initiatives publiques se multiplient en France, en Europe et dans le monde: l'État français avec <http://www.data.gouv.fr/> et les collectivités se sont engagés dans l'ouverture de leurs données, profitant des opportunités nouvelles en matière de développement de services numériques qui découlent des innovations du monde de l'Internet.

L'ouverture des données permet d'améliorer la lisibilité et la transparence de l'action publique. Elle est importante pour la mise en œuvre de nouveaux services à la population, en particulier dans le champ de l'information numérique ainsi que pour la filière de l'économie numérique. L'ouverture des données publiques concourt donc directement à l'attractivité des territoires, au dynamisme de la démocratie locale et à l'innovation.

Quelles données ouvrir et comment?

Ces dernières années, de nombreux acteurs des Transports ont ouvert leurs données. Ainsi au niveau national, des structures comme la SNCF, Réseau Ferré de France ou encore le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie se sont engagées dans l'Open Data. Parmi les données ouvertes par ces structures et disponibles notamment sur Data. gouv nous pouvons citer :

- PASSIM annuaire des services d'information transport
- Passages à niveau
- Gares ferroviaires de tous types, exploitées ou non
- Répertoire des équipements d'accessibilité de la SNCF
- Horaires prévus des trains SNCF-TER

En Provence-Alpes-Côte d'Azur de nombreuses collectivités comme la communauté

d'agglomération du Pays d'Aix, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, la communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette ou le San Ouest Provence ont mis à disposition des données géographiques comme la localisation des points d'arrêts et des réseaux de transports. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a quant à elle ouvert notamment les fiches horaires des TER et des LER. N'oublions pas le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône qui, avec l'accord de ses membres, a ouvert la description complète des lignes des différents réseaux partenaires (en format XML norme Neptune). Toutes ces données sont d'ailleurs référencées sur le site régional Open PACA, portail dédié aux données publiques ouvertes (cf. encadré Open PACA page X).

À noter que les données les plus sollicitées par les ré-utilisateurs restent les données en temps réel ainsi que les statistiques de trafic et de qualité de service.

Les données sont ouvertes dans des formats réutilisables voire ouverts (type CSV, ODS), téléchargeables sur des sites internet ou diffusées sous forme de flux accessibles via des interfaces de programmation (API).

À chaque donnée est associée une licence qui décrit les conditions d'utilisation de la donnée et qui a pour but de favoriser le partage d'informations et la protection des utilisateurs potentiels. Elle vise trois objectifs principaux :



- définir les droits d'utilisation inhérents à l'ouverture d'une donnée,
- protéger les producteurs de données contre tout dommage direct ou indirect lié à l'utilisation des données ouvertes,
- empêcher une utilisation pouvant porter préjudice à autrui.

Les principales licences dites Open Data utilisées en France sont la Licence Ouverte ou LO élaborée par Etalab (Service du Secrétariat Général pour la Modernisation de l'Action Publique en charge de Data.gouv) et la licence ODBL. Ces deux licences autorisent la réutilisation des données publiques mises à disposition gratuitement ainsi que la reproduction, la redistribution, l'adaptation et l'exploitation commerciale des données. Certaines structures préfèrent créer leurs propres licences Open Data comme la SNCF alors que d'autres ont fait le choix de licences avec redevance selon les

réutilisations pouvant être faites de certaines données (Exemple du Grand Lyon : <http://smardata.grandlyon.com/connaître-nos-licences>)

Ouvrir oui... mais pour quoi faire ?

Simon Chignard, auteur du livre *L'Open Data, comprendre l'ouverture des données publiques*, décrit quatre classes de réutilisation des données ouvertes :

- la consultation : accès direct à la donnée,
- l'application : face la plus visible de l'Open Data pour le grand public,
- la médiation : représentation des données brutes pouvant être complexes (exemple : carte isochrone des transports),
- la réutilisation spécialisée : données utilisées pour des études ou de la recherche par exemple.

Les données Transports sont très souvent utilisées par les applications (mobile ou site internet), que ce soit avec des applications dédiées aux Transports comme Rengo, application gratuite offrant un ensemble complet de services d'information sur les transports locaux collectifs et les déplacements doux, ou dans des applications croisant de nombreuses données ouvertes ou créées par le grand public comme l'application 13 accessible, carte interactive contributive d'aide à l'accessibilité – le but étant de faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap,

avec des informations sur l'accessibilité existante : trottoirs, bâtiments, transports accessibles, etc.

<http://www.rengo.fr/>

<http://www.13accessible.com/>

L'engouement pour les applications utilisant des données Transports est aussi très présent dans les animations organisées autour de l'ouverture des données publiques en Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Datacamp TER organisé par la SNCF et Toulon Var Technologie en avril 2013 à Toulon. Cette journée d'atelier Open Data Transport réunissait des voyageurs TER, des spécialistes de la mobilité et des acteurs de l'écosystème des start-ups pour imaginer de nouveaux services TER à partir de données ouvertes : <http://www.youtube.com/watch?v=flaOLjkZit8>

- HackDataPACA, ateliers créatifs avec les développeurs et les usagers, organisés à Toulon en avril 2013 et à Sophia Antipolis en septembre 2013 sur la thématique Transports notamment : <http://hackdatapaca.net/>. Parmi les idées de réutilisations imaginées lors de ces ateliers, le projet Roulez Malin incitait les citoyens à utiliser les transports "doux" grâce à un système de points et de récompenses (bons de réductions chez les prestataires locaux). Défi bleu quant à lui était un projet d'application mobile favorisant la mobilité durable et l'économie locale en utilisant des outils de cartographie libre et les données ouvertes pour optimiser la disponibilité des vélos bleus en suscitant des actes citoyens.

- Concours Open PACA 2013, organisé par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en partenariat notamment avec Etalab et la SNCF-TER. L'objectif était de valoriser et soutenir les porteurs de projets qui inventent, développent, diffusent et valorisent des projets d'applications ou de services utilisant les données ouvertes publiques en région. Environ 25 % des projets utilisaient des données Transports.

Des données comme des statistiques de trafics, ou les horaires théoriques établis sur plusieurs années, sont utiles dans le cadre d'études sur l'évolution de l'offre des transports et/ou des types de transports voire sur l'évolution de la population.



Open PACA: Le portail partenarial régional

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagée en décembre 2011 dans un projet d'ouverture des données publiques avec la mise en place d'un portail et d'une animation régionale avec l'ensemble des acteurs de son territoire.

Le portail Open PACA a été lancé début juillet 2012 et contient à ce jour plus de 400 jeux de données, versés par près de 30 partenaires (collectivités et associations), dont plus de 50 jeux concernant la thématique des Transports (localisation des arrêts de bus, des parkings, des stations « Le Vélo », tarification des LER, fiches horaires des TER, etc.).

<http://opendata.regionpaca.fr>

Ce portail permet ainsi un regroupement et une mutualisation des données publiques ouvertes du territoire sur une même plate-forme partenariale. Chaque partenaire est libre de choisir la licence Open Data qui lui convient et le type de partenariat qu'il souhaite :

- soit réaliser son propre site Open Data (ou mettre les données ouvertes sur un site internet déjà existant), et référencer ses données sur Open PACA.
- soit déposer directement ses données ouvertes sur Open PACA.

Au-delà de la fonction de portail et du moteur de recherche régional que constitue Open PACA, de nombreuses animations enrichissent la démarche régionale dont les HackDataPACA (ateliers créatifs de développeurs) : <http://hackdatapaca.net/> et le concours régional Open PACA : <http://opendata.regionpaca.fr/concours-regional-open-paca.html>.

Les applications réutilisant des données ouvertes en lien avec le territoire régional sont aussi depuis quelques mois référencées sur Open PACA. À noter que 35 % de ces applications référencées réutilisent des données liées à la thématique Transport...

Mais il ne faut pas oublier qu'un producteur de données est un ré-utilisateur potentiel de données ouvertes : l'ouverture des données peut notamment servir de facilitateur de collecte d'informations nécessaires à des structures telles que des observatoires...

Nous pouvons donc en conclure que l'ouverture des données Transports participe pleinement au développement des Systèmes de Transports Intelligents (STI) et au déploiement des politiques publiques de transport, en pouvant faciliter la création par exemple de calculateurs d'itinéraires capables de fournir des feuilles de route pour des déplacements multimodaux sur de longues distances et en favorisant la mise en place d'outils susceptibles d'encourager l'usage des transports publics.

Pour en savoir plus

- Blog de Simon Chignard : <http://donneesouvertes.info>
- Le film de l'Open Data : <http://libertic.wordpress.com/2011/12/12/le-film-de-lopen-data>

- Les données publiques, guide juridique et pratique (AEC, décembre 2010) : <http://www.aecom.org/Vous-informer/Juridique-TIC/Guides-juridiques/Les-donnees-publiques-decembre-2010>
- Guide pratique de l'ouverture des données publiques territoriales (FING - janvier 2011) : http://www.reseaufing.org/pg/blog/openid_82/read/52200/guide-pratique-de-louverture-des-donnees-publiques-territoriales
- Vade-mecum sur l'ouverture et le partage des données publiques (SGMAP et Etalab - septembre 2013) : <http://www.modernisation.gouv.fr/laction-publique-se-transforme/>



[en-ouvrant-les-donnees-publiques/lopendata-son-vade-mecum](http://opendata-regionpaca.fr/en-ouvrant-les-donnees-publiques/lopendata-son-vade-mecum)

- Open Data France : <http://opendata-france.net>
- Etalab : <http://www.etalab.gouv.fr>
- Mobilité 2.0 : une stratégie pour les transports intelligents : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mobilite-2-0-une-strategie-pour.html>

Cadre réglementaire

- La loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, modifiée plusieurs fois pour être adaptée aux évolutions de la société et des technologies.
- La directive européenne 2003-1998/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public.
- L'ordonnance n° 2005-650 du 6 juin 2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques.
- Le décret n° 2005-1755 du 30 décembre 2005 relatif à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, pris pour l'application de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.
- La directive européenne 2013-1937/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 modifiant la directive 2003-1998/CE concernant la réutilisation des informations du secteur public. ●



Les accidents des seniors de 65 ans et plus en région PACA

Par **Olivier GRAND**,
DREAL / PACA

Études d'enjeux sur la période 2007-2011

Au niveau national, le nombre de personnes tuées sur les routes a **diminué de 14 % entre 2007 et 2011**, l'évolution pour les seniors de 65 ans et plus est identique (-14 %).

Le bilan régional d'accidentologie routière 2011 a établi que les seniors ont 1,3 fois plus de risque d'être tués ou blessés dans un accident en PACA par rapport au niveau national.

Afin de mieux connaître ce phénomène local, la DREAL PACA a réalisé une étude d'enjeux sur l'accidentologie des seniors de 65 ans et plus.

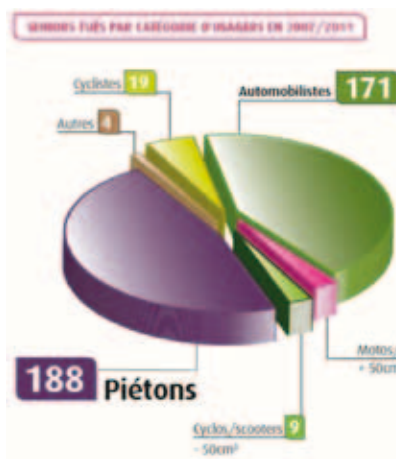
Les principales caractéristiques de cette accidentologie sont les suivantes :

- **20 %** des personnes tuées sur les routes de PACA sont âgées de 65 ans et plus,
- **1,4 fois plus** d'accidents chez les seniors en PACA que dans le reste de la France (comparaison des taux d'accidents corporels par million d'habitants).
- Les victimes :
 - # **47 %** des seniors tués sur les routes de la région sont des piétons,
 - # **63 %** des piétons tués sont des seniors de 65 ans et plus.
- L'âge des victimes :
 - # **+4 %** de risque de décès chez les seniors que dans l'ensemble de la population régionale,
 - # **72 %** des seniors tués avaient entre 65 et 82 ans.

- Les lieux des accidents :
 - # **54 %** des accidents et **28 %** des seniors tués se situent dans 10 communes de la région : Nice, Marseille, Cannes, Aix-en-Provence, Avignon, Toulon, Arles, Martigues, Salon-de-Provence et Antibes,
 - # **77 %** des accidents ont lieu en agglomération,
 - # **54 %** des seniors tués le sont en agglomération.
- Les comportements :
 - # Seulement **5 %** des seniors tués avaient une alcoolémie positive,

- # **17 %** des seniors meurent sur la route sans porter d'équipement de sécurité. Ce chiffre est plus bas que l'ensemble de la population,
- # **79 %** des accidents seniors se déroulent sur un trajet « promenade/loisirs »,
- # Il y a **Plus** d'accidents de juin à octobre,
- # **Plus** d'accidents et de morts du lundi au vendredi,
- # Il y a **Plus** d'accidents et de tués de 9 heures à 20 heures.

La plaquette grand public et l'étude complète correspondantes sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL PACA (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/etudes-particulières-r136.html>). ●





©thinkstock

L'emploi dans les transports et la logistique : bilan annuel de l'OPTL PACA

Le Rapport 2013 de l'Observatoire Prospectif des métiers et qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL) en Provence-Alpes-Côte d'Azur montre que l'emploi continue de progresser dans le transport routier de personnes mais se contracte dans le transport routier de marchandises.

Par **Antoine Thomas**, Conseiller régional à l'emploi et en formation

AFT – Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports

Établissements, une tendance à la baisse

Le nombre d'établissements de la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport employant des salariés a baissé de 1% en 2012, en raison d'un recul dans le secteur du transport routier de marchandises (-3 %). L'augmentation des défaillances d'entreprises, bien qu'elles ne signifient pas que les entreprises concernées disparaissent systématiquement, et la baisse des créations d'entreprises (respectivement +20 % et -13 %) reflètent la dégradation du contexte conjoncturel et de l'économie dans le secteur du transport routier de marchandises en 2012.

L'emploi reste globalement orienté à la hausse...

Les effectifs salariés de la branche conventionnelle ont progressé de 0,5 % en 2012, après une croissance de 1,9 % en 2011 et 1,7 % en 2010. Au 31 décembre 2012, les entreprises de la branche comptaient 45 532 salariés, soit 4 % de l'emploi salarié régional.

Mais des disparités sectorielles demeurent...

Trois secteurs continuent de créer des emplois : les prestataires logistiques (+7,5 %), le transport routier de voyageurs (+3,4 %) et le transport sanitaire (+1,3 %).

Le secteur de la location tire également son épingle du jeu avec une croissance de près de 5 % de ses effectifs, après plusieurs années de baisses consécutives. En revanche, après deux années de progression, l'emploi dans le transport routier de marchandises a reculé de 0,9 % en 2012.

La situation s'est nettement dégradée dans le déménagement où le nombre de salariés a chuté de 10% (après -2 % en 2011).

L'emploi est resté quasiment stable dans le secteur des auxiliaires de transport (-0,1 %).

Recul des recrutements

Le nombre d'embauches dans les établissements de la branche a reculé de 4% en 2012, après avoir fortement progressé en 2011. Le repli est particulièrement

marqué dans le déménagement. La part des embauches en CDI a baissé en 2012 (56 % des embauches contre 69 % en 2011).

Les seniors plus affectés par la baisse des recrutements que les jeunes

Les embauchés des 50 ans et plus se replient de 7 %, tandis que dans le même temps les embauches des moins de 40 ans ont progressé de 7 %.

Dans les familles professionnelles « exploitation » et « manutention/magasinerie », plus de la moitié des recrutements ont bénéficié à des jeunes de moins de 30 ans.

Répartition des embauches

Deux tiers des recrutements ont concerné des postes de conducteurs (-2 %), 17 % des postes de manutention/magasinerie (+6 %), et 13 % des postes d'exploitants (stable).

Les emplois de conducteurs restent majoritaires

Les emplois de la famille professionnelle conduite représentent 62 % de l'ensemble des effectifs de la branche



conventionnelle en 2012. Les effectifs de l'exploitation et de la manutention/magasinage représentent respectivement 13 % et 10 % des effectifs de la branche.

Diminution du recours à l'intérim

Le nombre d'intérimaires en équivalents temps plein dans les établissements de la branche recule de 8 % en 2012, après deux années de progression. Le recours à l'intérim diminue dans tous les secteurs d'activité de la branche.

Les femmes dans les métiers du transport et de la Logistique

En 2012, quelque dix mille femmes travaillent dans des établissements de la branche conventionnelle, soit 21 % des effectifs salariés. La proportion de femmes n'a quasiment pas évolué ces cinq dernières années (+1 %).

Près d'un tiers des femmes exerce un emploi dans le secteur des auxiliaires de transport et plus d'un quart dans le transport routier de marchandises, où elles occupent respectivement 44 % et 12 % des emplois.

Seuls 8 % des emplois de conduite sont exercés par des femmes, et cette proportion tombe à 1 % pour la conduite de véhicules de transport routier de marchandises, tandis qu'elle atteint 14 % dans le transport de voyageurs et 32 % dans le transport sanitaire.

La parité est respectée dans les métiers de l'exploitation qui emploient 48 % de femmes (2700 femmes).

Près d'une femme sur trois occupe dans la branche un poste de cadre ou technicien/agent de maîtrise, contre un homme sur huit.

Vieillesse des effectifs de la branche

En 2012, l'âge moyen des salariés de la branche (tous métiers confondus) est de 43 ans, soit 3 ans de plus qu'en 2002. Tous les secteurs d'activité de la branche ont vu l'âge moyen de leurs salariés augmenter ces dix dernières années. Les prestataires logistiques présentent l'âge moyen le plus bas (35 ans), tandis que dans le transport routier de voyageurs l'âge moyen s'élève à 47 ans.

33 % des salariés de la branche ont plus de 50 ans en 2012 ; ils étaient 21 % dix ans plus tôt. À l'inverse, la part des salariés de moins de 35 ans a reculé, passant de 32 % en 2002, à 25 % en 2012. ●

Rapport complet sur le site de l'OPTL : www.optl.fr

À propos de l'OPTL

S'inscrivant dans les objectifs fixés par l'ANI, l'Accord national relatif à la formation professionnelle et à l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport du 25 novembre 2004 a mis en place un Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), qui présente chaque année depuis 23 ans un bilan de l'évolution des emplois et des qualifications.

Afin de mieux marquer les liens entre l'OPTL et la Commission paritaire nationale professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle dans la branche des Transports (CPNE), l'OPTL a été placé "sous l'égide" de cette dernière.

Conformément aux principes posés par les signataires de l'ANI, l'OPTL est doté d'un Comité paritaire de pilotage. En région, l'OPTL dispose de représentations régionales dont sont membres les représentants régionaux des instances membres de l'Observatoire prospectif national : fédérations patronales, organisations syndicales de salariés, AFT, AFT-IFTIM Formation Continue, Promotrans, AFPA, OPCA-Transports, Pôle Emploi.





Des omnibus aux tramways,

les transports en commun urbains de Marseille et Aix-en-Provence

Par **Patrick Boulanger**,
Patrimoine culturel CCI Marseille Provence

La prochaine mise en service de TGB (« très grands bus ») pouvant emporter jusqu'à 150 usagers marquera une nouvelle étape dans les processus visant à adapter les transports aux besoins du développement démographique et urbain des centres-villes bucco-rhodaniens. Pendant des siècles à Marseille, dans une ville ancienne au relief difficile, resserrée entre mer et collines, les déplacements ne s'effectuèrent qu'à pied au fil de rues étroites. L'acheminement des colis lourds devait suivre les rares itinéraires qui autorisaient le passage d'un véhicule chargé. Les mentalités, comme les

techniques et le capitalisme de l'époque, interdisaient d'ailleurs de concevoir des systèmes mis à la disposition de tous. C'est seulement au milieu du XVII^{ème} siècle que des stations de chaises à porteur furent créées. Innovation notable que ce premier transport public urbain, mais qui n'était pas « en commun ». Citons-le pour mémoire, de même qu'un autre mode de locomotion qui suivit plus d'un siècle après avec les « voitures de place », des fiacres et berlins établis en 1786 à Marseille ; là encore, il ne s'agissait que d'un transport public individuel. La création de transports en commun à Marseille ne date en effet que de 173 ans... Seulement ! En 1840, l'accroissement et les besoins de la population nécessitèrent l'établissement de transports collectifs : les omnibus à chevaux. Une avancée certes, mais qui n'allait pas sans difficultés, la cavalerie se montrant peu respectueuse des horaires ! Après les omnibus, vinrent les tramways. A la suite de Paris, de toutes les villes de France, Marseille fut la première à être dotée de voies ferrées destinées aux transports urbains, par une

convention signée en décembre 1873. Ses tramways, eux aussi tirés par des chevaux sur des rails à gorge, étaient plus confortables que les omnibus en offrant moins de résistances au roulement. Moyens de transport moderne en leur temps, ils apparaissent aujourd'hui désuets et surannés : la traction animale s'avérait d'un coût élevé, ses possibilités comme son endurance limitées.

Aussi, Révolution industrielle oblige, on envisagea leur remplacement par la traction mécanique, et c'est vers la vapeur que l'on se tourna d'abord. Les usagers furent enthousiasmés de la rapidité autorisée, mais les pannes étant fréquentes, à son tour, ce système de traction fut abandonné en 1894 au profit d'automotrices électriques.

L'installation des fils conducteurs aériens jugés inesthétiques suscita de nombreuses critiques et controverses. Compte tenu de la réussite du nouveau système, la vitesse et la robustesse des voitures, leur absence de consommation à l'arrêt devaient entraîner la modification du matériel. En 1900, l'électrification générale du réseau marseillais fut décidée. Parallèlement à ces transports urbains que l'on peut qualifier de terrestres, d'autres moyens adaptés à des situations spécifiques furent établis à Marseille : les ferry-boats, le pont à transbordeur, l'ascenseur de Notre-Dame de la Garde, trois moyens de transports en commun en « site propre ». Les bateaux-mouches, improprement appelés ferry-boats, allaient supplanter les laborieux passeurs à rames dont les barques



© P. Boulanger



© P. BouLanger

permettaient d'éviter jusqu'alors le long détour pédestre des quais du Vieux-Port. Ils furent dotés de la vapeur en 1890 et exploités notamment par la Compagnie Chambon spécialisée dans le remorquage de 1899 à 1917. Autre moyen de transport en commun original, le funiculaire à crémaillère connu sous le nom d'ascenseur de Notre-Dame de la Garde, construit de 1890 à 1892 pour acheminer les milliers de fidèles et de touristes désireux de se rendre en ce haut lieu de la spiritualité marseillaise. Le pont à transbordeur fut édifié par un ingénieur obstiné quelque peu oublié : Ferdinand Arnodin. Depuis ses ateliers de Châteauneuf-sur-Loire, il s'était lancé dans la construction de structures métalliques composées d'une nacelle au-dessus des eaux suspendue à un chariot de roulement circulant entre deux hauts pylônes. Comme les bateaux-mouches, le "transbordeur" allait éviter aux piétons le contournement du plan d'eau de la calanque originelle du Lacydon. Mieux encore, il facilitait les liaisons entre le nord et le sud de la cité en accueillant les chariots et charrettes, puis les automobiles et les camionnettes sur sa nacelle. Il fut inauguré en décembre 1905. Depuis 1903, le centre d'Aix-en-Provence voyait arriver les habitants d'un quartier périphérique, celui du Pont-de-l'Arc, grâce aux tramways électriques de la ligne Marseille-Aix. Il serait dommageable de retracer l'histoire des transports en centre-ville sans évoquer ces tramways qui trouvaient leurs terminus, l'un à l'extrémité du Cours Mirabeau (Place Forbin), l'autre à la Place du Change (actuelle Place Gabriel-Péri).

Après le conflit 1914-1918, les conditions des déplacements urbains devaient être grandement améliorées par la modernisation des tramways, puis l'apparition des autobus. Les gains de temps, la rentabilité, la souplesse d'utilisation allaient favoriser les derniers venus aux dépens des tramways. Puis ce fut la multiplication des trolleybus, une variante des autobus dont ils ne différaient que par le mode de propulsion électrique.

Éléments d'animation, d'abord modernistes devenus ensuite désuets, certains moyens de transport en "site propre" allaient disparaître. Ainsi le pont à transbordeur qui avait vu sa clientèle progressivement diminuer dans l'Entre-deux-guerres. Avec la vitesse accrue de leurs véhicules, les camionneurs et automobilistes préféraient effectuer le tour du Vieux-Port plutôt que de subir les délais d'attente et d'acheminement de la nacelle du transbordeur. Lorsque les hostilités avaient éclaté, le ministère français de l'Armement projeta d'utiliser le pont métallique pour les besoins de la Défense nationale : 1170 tonnes de ferrailles, une véritable mine à ciel ouvert, mais de sa destruction ce furent les Allemands qui se chargèrent brutalement en août 1944. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le parc des transports en commun avait été réquisitionné par les différentes autorités militaires. A la Libération, la pénurie de matériels roulants comme les restrictions des sources d'énergie allaient favoriser un temps le « trolley » malgré ses lignes aériennes et ses installations fixes.

Désormais les véhicules sur pneus étant préférés, les lignes de tramways allaient se raréfier au profit de celles assurées

par les autobus et les trolleybus. La ligne entre Marseille et Aix fut elle aussi rajeunie lors du remplacement de ses tramways en vue de faciliter les mobilités de la population des faubourgs traversés. Durant les décennies 1950-1960, avec la croissance du parc privé, un flot d'automobiles grandissant envahit les villes ; bientôt les rues ne furent plus assez larges pour que chacun puisse circuler avec son véhicule personnel et le laisser en stationnement, des heures entières, le long des trottoirs et sur les places publiques. Face aux difficultés de déplacements, le transport en commun redevint la solution à privilégier. Prisonnière elle aussi d'un urbanisme ancien, Aix-en-Provence qui semblait avoir quelque peu vécue en marge de son époque dû attendre 1964 pour être dotée d'un embryon de réseau interne d'autobus. Des services spécifiques y furent créés et à partir de 1980 des minibus, véhicules à faible capacité, assurèrent des liaisons avec les parkings, les gares et certains établissements publics (hôpital, piscine).



Informations

Le Ministre des transports présente son plan d'action pour le vélo

Le Ministre des transports, Frédéric Cuvillier, a dévoilé mercredi 5 mars les 25 mesures d'un plan d'action en faveur du vélo et de la marche, facilitant la coexistence avec les voitures en milieu urbain et incitant à l'usage du vélo pour aller au travail.

Une présentation détaillée des mesures qui constituent ce plan sera faite dans le prochain numéro du Journal des Transports.



Agenda

JEUDI 3 AVRIL	PRÉSENTATION D'ÉTUDES	Études récentes concernant tous les domaines du secteur des transports.
JEUDI 5 JUIN	JOURNÉE À THÈME	Transport Terrestre de Marchandises Abordera la situation du secteur de plusieurs points de vue : place des transporteurs français dans les différents secteurs du TRM (international, longue distance, courte distance, livraisons), aspect social (réglementations française et européenne, etc...), intermodalité (transport combiné), formation, etc...
JEUDI 9 OCTOBRE	COLLOQUE	L'avenir des transports en PACA Perspectives d'évolution à travers les projets relevant de différents systèmes de financement : les 3 appels à projet TCSP, CPER, FEDER. Selon son avancement, un point pourra être fait sur le schéma régional de l'intermodalité.
MARDI 2 DECEMBRE	JOURNÉE À THÈME	La réforme ferroviaire Présentation des réformes en cours ou à venir, éclairages sur l'organisation du secteur ferroviaire dans des pays voisins, évolutions potentielles des transports régionaux.



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 : Jean-Louis Amato, Président de l'ORT - Conception et réalisation : SeptLieux.com

