

Le journal des transports



sommaire

➤ RÉGLEMENTATION

- Permis de conduire : ce qui a changé à compter du 19 janvier 2013

2

➤ ACTUALITÉS

- Un outil d'évaluation des transports collectifs en zone de montagne
- Mesure de l'accessibilité à différents massifs montagneux français Vitesses et temps de parcours relevés par traces GPS
- Renouvellement de voie entre Martigues et Rasseu. Une Ingénierie de pointe
- SNCF Geodis : multimodal et durable

4

8

10

11

➤ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Colloque "Les ports, leurs territoires, leur hinterland"
- Conseil Régional : Schéma régional de la mobilité

13

15

➤ CARNET

L'Assemblée Générale ordinaire, le jeudi 21 février, a adopté à l'unanimité le programme des activités de l'association pour 2013. Les lecteurs trouveront le calendrier des prochaines manifestations ci-dessous ainsi que l'ébauche de leur contenu :

- **Jedi 6 Juin : Journée de présentation d'études** ; (Veuillez noter que cette manifestation initialement prévue le jeudi 13 juin, a été déplacée, du fait de l'organisation d'autres manifestations sur le transport à la même date) : présentations envisagées : O/D des marchandises traitées par le GPMM ; Liaison Mandelieu-Vintimille (Conseil Régional) ; études « gares » (DREAL PACA). Il sera fait appel aux membres et aux partenaires de l'ORT pour d'autres présentations.
- **Jedi 26 Septembre : Quelle Politique des transports en matière de Logistique** : prise en compte de la logistique urbaine dans les PDU ; cohérence des projets logistiques régionaux (Conseil régional, SRIT), exemples étrangers (planification des projets en Allemagne) ; logistique de la chimie et des matières dangereuses...
- **Jedi 28 Novembre : Colloque : Les Nouveaux cadres institutionnels des transports**. Evolutions en matière de gouvernance et de rôle des collectivités (acte III de la décentralisation) ; réforme ferroviaire ; enjeux européens (4^{ème} paquet ; enjeux transfrontaliers en PACA)

Jean-Louis Amato, Président de l'ORT





Permis de conduire : ce qui a changé à compter du 19 janvier 2013

par **Olivier GRAND**, Mission Sécurité Routière
DREAL PACA / STI / UAPTD

Depuis le 19 janvier 2013, en suivant les directives européennes, la réglementation et les épreuves pour l'accès à la conduite des motos, scooters, poids lourds et remorques ont été modifiées en profondeur. Le permis auto (catégorie B) ne connaît pas de changement important, sauf pour les nouveaux conducteurs qui inaugurent le tout nouveau permis électronique en remplacement du papier rose dans la poche.

Les Permis moto

Le permis moto évolue en profondeur, notamment en créant une nouvelle catégorie A2 qui limite la puissance, mais offre une passerelle vers la catégorie A (toute cylindrée), après une formation post permis qui constitue une première en France. Le permis moto se modernise également en s'ouvrant aux deux-roues automatiques et notamment aux maxi-scooters. Toutes les épreuves du plateau sont nouvelles, de même que les interrogations orales. Le BSR (Brevet de Sécurité Routière) laisse place au permis AM pour la conduite des 50 cm³.

PERMIS AM : Pour Les 50 cm³

Le nouveau permis AM n'est autre que le BSR, il impose désormais une formation de 7 heures au lieu de 5 auparavant.

Le permis AM est accessible aux jeunes à partir de 14 ans déjà détenteurs de l'ASSR1 ou de l'ASR et permet de conduire des cyclomoteurs de 50 cm³, scooters automatiques ou motos à vitesses limitées à 45 km/h.

Le permis AM est une simple formation, il n'y a pas d'examen, mais il est désormais matérialisé par le permis électronique et non plus par une simple attestation.

PERMIS A1 Pour Les 125 cm³ (20 heures de formation minimum)

Accessible dès 16 ans le permis A1 permet la conduite des motos, scooters et tricycles à moteurs de moins de 125 cm³, d'une puissance

inférieure à 11 kW (14.9 cv) et d'un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0.1 kW/kg.

Dénoté « permis 125 », l'A1 existe en réalité depuis 1999 ; À noter également que l'ancien permis AL (1985-1999) qui autorisait pour sa part 25 kW sur des 125 cm³ reste équivalent au A1. Le code est obligatoire et l'examen pratique (plateau et circulation) est identique aux permis A2 et A. À noter enfin que le permis A1 est accessible aux véhicules automatiques, une notion importante où les scooters sont largement représentés. Il est donc désormais possible d'apprendre à conduire et de passer son permis sur un scooter automatique. Le permis délivré ne permet que la conduite de véhicules automatiques, exactement comme pour le permis B (voiture) automatique. Une mention restrictive est toutefois apposée sur le permis.

PERMIS A2 pour Les 400/600 cm³ (20 heures de formation minimum)

Accessible à partir de 18 ans et jusqu'à 24 ans, ce tout nouveau permis moto A2 limite l'accès à des deux-roues dont la puissance n'excède pas 35 kW (47.5 ch) et le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 0.2 kW/kg. À noter qu'un bridage devrait être possible si le deux-roues d'origine (en version standard et non bridée) n'excède pas 70 kW (95 ch).

Le permis A2 permet l'accès à des motos ou des scooters de 400/600 cm³, mais c'est bien la puissance de 35 kW (47.5 ch) qui est la seule limite.

Le permis A2 est également accessible aux

deux-roues automatiques (comme pour le permis A1) et remplace le principe du bridage à 34 ch.

A2 vers permis A : Une Formation de 7 heures après 2 ans de A2

Le permis A2 est en réalité une passerelle vers le permis A qui sera alors accessible après deux ans de pratique (20 ans) par une formation « post permis » de 7 heures. Cette formation A2>A se déroule sur une journée et n'impose pas de nouvel examen. Son prix se situe globalement autour de 250/300 euros.

PERMIS A Toute cylindrée (20 heures de formation minimum)

Accessible à partir de 24 ans, le permis moto A, sans limite de cylindrée. La nouvelle filière d'apprentissage de la conduite moto en 2013 favorise clairement le permis A2 et la formation post permis.

Le permis moto évolue en profondeur, notamment en créant une nouvelle catégorie A2



8 catégories vont désormais réglementer les formations et les véhicules du transport routier de marchandises ou de passagers.

PERMIS B (auto) et équivalence avec l'A1 après une formation de 7 heures

Le permis B auto permet la conduite des scooters 125 à 2 ou 3 roues, l'équivalence avec la catégorie A1 s'obtenant après 2 ans d'ancienneté et une formation pratique obligatoire de 7 heures. De même, les tricycles à moteurs de plus de 20 ch (catégorie L5e) sont accessibles dans les mêmes conditions que les scooters 125, mais après 3 ans d'ancienneté (21 ans).



Les Permis Poids Lourd et Transport de voyageurs

Le 19 janvier 2013, avec l'application de la réforme sur les permis poids lourds, 8 catégories vont désormais réglementer les formations et les véhicules du transport routier de marchandises ou de passagers.

C1 PTAC entre 3 500 kilos et 7 500 kilos pour le transport de marchandises

- Remorque jusqu'à 750 kilos
- 8 passagers plus conducteur
- Conditions d'accès : 18 ans et le permis B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

C1E Remorque de plus de 750 kilos des catégories C1 ou B

- Remorque et semi-remorque de plus de 750 kilos pour la catégorie C1
- Remorque et semi-remorque de plus de 3 500 kilos pour la catégorie B
- Conditions d'accès : 18 ans et les permis B (auto) et C1, code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

C PTAC de plus de 7 500 kilos pour le transport de marchandises

- Remorque jusqu'à 750 kilos
- 8 passagers plus conducteur
- Conditions d'accès : 21 ans et le permis B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

CE Remorque de plus de 750 kilos de la catégorie C

- Remorque et semi-remorque de plus de 750 kilos
- Conditions d'accès : 21 ans et les permis C et B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

D1 Transport de voyageurs (jusqu'à 16 passagers) Remorque jusqu'à 750 kilos

- 16 passagers plus conducteur
- Longueur inférieure à 8 mètres
- Conditions d'accès : 21 ans et le permis B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

D1E Remorque de plus de 750 kilos pour la catégorie D1

- Remorque de plus de 750 kilos pour la catégorie D1
- Conditions d'accès : 21 ans et les permis D1 et B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

D Transport de voyageurs

- Remorque jusqu'à 750 kilos
- 8 passagers et plus
- Conditions d'accès : 24 ans et le permis B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans

DE Remorque de plus de 750 kilos de la catégorie D

- Remorque de plus de 750 kilos pour la catégorie D
- Conditions d'accès : 24 ans et les permis D et B (auto), code de moins de 5 ans
- Visite médicale tous les 5 ans



Un outil d'évaluation des transports collectifs en zone de montagne

par Valérie BUTTIGNOL, CETE Méditerranée

L'espace alpin compte 13 millions d'habitants. Dans cet espace, la mobilité touristique représente plus de 60 millions de voyages journaliers, pour 95 millions de séjours touristiques et 400 millions de nuitées (données 2008). Les touristes proviennent essentiellement de France, Italie et Allemagne. Le mode routier est ultra dominant, il représente plus de 80% (sauf en suisse où il est de 70%). La mobilité touristique représente donc un enjeu important. Le Groupe Transport de la Convention Alpine, a pour mandat de réfléchir à la mobilité durable des personnes dans les Alpes dans le but de promouvoir des alternatives à la Voiture Particulière. Une des propositions du groupe Transport est d'améliorer la transparence des coûts du transport touristique alternatif à la voiture particulière dans les Alpes, notamment pour le « dernier km ». Or, il n'existait pas d'outil ou de méthodologie pour réaliser cette évaluation. Le Ministère de l'Environnement, Développement Durable, et de l'Énergie français a décidé en décembre 2009 de lancer des travaux sur la création d'un outil Excel permettant d'évaluer le coût global d'un déplacement terminal touristique en zone de montagne, travaux

réalisés par le CETE Méditerranée. La construction de l'outil s'est échelonnée sur 3 ans, pendant lesquels, trois types de déplacements terminaux ont été évalués (évaluation ex-post) :

- La liaison Bourg-Saint-Maurice / les Arcs en funiculaire, arrivée en gare TGV possible.
- La desserte de la vallée de la Clarée en navette routière, parking VL.
- La liaison village-station de Saint-Lary-Soulan par le télécabine (téléphérique existant avant la mise en service du télécabine, et des navettes routières arrêtées avec la mise en service du télécabine).

L'élaboration de l'outil s'est déroulée en quatre temps, elle a été itérative, en fonction des différents sites d'études :

1 : Recensement des externalités et élaboration d'une grille d'indicateurs, avec un choix sur les méthodes d'évaluation : « monétaire » / « qualitative ». Cette première étape a permis la création d'une évaluation qualitative et le calcul des avantages à l'année de mise en service du projet.

2 : Construction d'un module de calcul pour la production d'un bilan économique, distinction des coûts par acteur et par mode.

3 : Intégration d'un module bilan des émissions (éco-comparateur) et construction d'une interface utilisateur qui permet d'évaluer plusieurs modes de transports avec une seule et même interface technique.

4 : Rédaction du guide d'utilisation. Une grille d'analyse a été élaborée. Elle reprend les 3 dimensions, économique, sociale et environnementale et intègre les spécificités des projets de transport dans les zones de montagne. À partir de cette grille d'analyse, sont associés des tableurs de calculs et un tableau d'évaluation descriptive qui permettent d'évaluer le coût global du trajet terminal.

Globalement, l'outil comporte une soixantaine d'indicateurs, dont l'évaluation est « monétaire » et/ou « qualitative ». Ces indicateurs sont regroupés par « famille d'indicateurs » (cf tableau). ●



© Fotolia



© Fotolia



© Fotolia



2013 - 2017

« familles d'indicateurs »	Indicateur sous décliné
Accessibilité territoriale	<ul style="list-style-type: none"> - qualité de desserte terminale des sites touristiques par TC - mesures de régulation du trafic - qualité du stationnement sur le site touristique - qualité de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures du site touristique (itinéraires piétons, pistes cyclables, parkings, ...) - développement de lignes TCSP sur le site touristique
Equité sociale	<ul style="list-style-type: none"> - accessibilité du projet à tous (services, tarifs particuliers pour les personnes à mobilité réduite, en situation précaire, ...) - partage de la voirie du site touristique - prise en compte de la liaison Vallée/Station par les saisonniers
Attractivité du site touristique	<ul style="list-style-type: none"> - diversification des offres proposées par le site touristique (produits packagés : transport + logement + activité, ...) - politique commerciale du site touristique (sur son image, sa notoriété) - valeur récréative du site touristique (diversification des offres de loisirs, ...)
Coût d'entretien et d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> - coût de la viabilité hivernale en zone montagneuse - coût lié au réseau (grosses réparations et entretien courant) - coût lié à la signalisation verticale et horizontale
Qualité de service	<ul style="list-style-type: none"> - appréciation de l'inconfort par type d'infrastructure de transport utilisée - fiabilité de l'offre TC - régularité de l'offre TC - qualité de la coordination entre les différents modes de transport TC (billet unique) - souplesse d'adaptation des fréquences de desserte TC des sites touristiques selon la saison - gêne liée aux mauvaises conditions de circulation (saturation) - valeur récréative du mode de transport TC - qualité des mesures de mise aux normes des réseaux TC et des sites touristiques (accessibilité PMR)
Qualité de l'information	<ul style="list-style-type: none"> - mesures en faveur des usagers : qualité d'accueil - mesures en faveur des usagers : qualité de service pendant le trajet - qualité de l'affichage et de la lisibilité des horaires, de la tarification - existence de tarification adaptée (individuelle, familiale, de groupe, en saison, hors saison, ...) - qualité de l'information TC (existence de TC locaux, de correspondance directe, ...)
Confort visuel	<ul style="list-style-type: none"> - intégration visuelle du projet dans le paysage - existence de dommages esthétiques
Variation du nombre d'emplois selon la saisonnalité	<ul style="list-style-type: none"> - personnel d'entretien de la desserte routière terminale - personnel d'entretien et d'exploitation du site touristique (voirie, parking, remontées mécaniques...) - personnel lié au projet (personnel d'accueil, conducteurs TC, entretien infrastructures et matériels, ...)
Pollution (air, bruit) et santé	<ul style="list-style-type: none"> - risques sanitaires sur les populations (riveraines du déplacement terminal et/ou sédentaires du site touristique) - effets sur la pollution atmosphérique - effets sur les émissions de GES - effets sur les nuisances sonores : zone sensible, vallée de montagne



« familles d'indicateurs »	Indicateur sous décliné
Qualité environnementale	- mesures compensatoires liées à la restauration de l'environnement - consentement à payer pour protéger le site / à accepter sa dégradation - effets sur la perte de la biodiversité - effets sur la pollution des eaux et des sols
Consommation de biens publics	- effets sur la consommation de biens publics communs (perte possible de ressources naturelles uniques) - effets sur la consommation d'espace
Réversibilité des équipements	- remise en état du site à la fin de vie du projet - utilisation différente des infrastructures, du matériel liés au projet
Effets sur la sécurité routière	- appréciation de l'insécurité routière
Coût du trajet terminal VP	- énergie - maintenance - dépréciation - péage - stationnement - coût du temps VL
Coût du trajet terminal TC	- tarif du trajet - temps de parcours (temps de trajet + temps d'attente)

L'évaluation économique sur la base d'une monétarisation des externalités,

permet de réaliser des bilans économiques au sens de la circulaire du 7 janvier 2008 fixant les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national et d'effectuer des tests sur des variables d'ajustements (fréquentation prévisible par mode, choix de valeurs unitaires par externalité, ...).

Elle peut s'appliquer soit dans le cas où le mode de transport alternatif à la voiture particulière utilise l'infrastructure existante (par exemple un service de navettes routières), soit dans le cas de la réalisation d'une nouvelle infrastructure (par exemple un funiculaire, une télécabine, ...). La monétarisation nécessite l'utilisation de valeurs unitaires. Un éventail de celles qui existent dans la littérature est à disposition de l'utilisateur qui choisira la valeur la plus adaptée en fonction des caractéristiques du projet, du site, ...

L'évaluation affiche les indicateurs suivants :

- Le coût global actuel du déplacement terminal (sans projet) : voiture particulière, autre mode alternatif éventuellement en service.
- Le coût global du déplacement terminal avec projet par mode : voiture particulière, autre mode alternatif éventuellement en service, mode alternatif à la voiture particulière à

tester.

- Le coût du trajet par usager.
- Le gain par rapport à la situation initiale de chaque usager.
- Le bilan coût / avantage de l'opération pour la durée de vie du projet : avantage net actualisé, coût actualisé HT des investissements, somme actualisée des avantages, bénéfice actualisé, taux de rentabilité interne de l'opération.

Ils permettent également une évaluation monétaire dynamique sur plusieurs années, rendant possible l'élaboration de bilans économiques avec notamment le calcul du taux de rentabilité interne.

L'estimation des émissions liées aux VP et aux TC concerne Les Nox, particules et GES.

Le calcul des émissions est réalisé à partir des valeurs unitaires d'émission pour 1 VP et une navette, par km et par jour. Les Nox et les particules ont été calculées pour le mode routier. Les émissions des polluants issues des Véhicules Particuliers (VP) et des Bus ont été calculées à l'aide de l'outil du Réseau Scientifique et Technique (RST) COPCETE version 4. Le calcul nécessite des données d'entrées sur les longueurs, les pentes, le pourcentage de véhicules utilitaires, le parc roulant.

Pour réaliser **une évaluation** qualitative du projet, une quarantaine de critères d'appréciation (externalités descriptives) sont à balayer autour de 11 indicateurs d'analyses : *Accessibilité territoriale, Équité sociale, Attractivité du site touristique, Qualité de service, Qualité de l'information et confort, Confort visuel, Variation du nombre d'emplois selon la saisonnalité, Pollution (air et bruit) et santé, Qualité environnementale, Consommation de biens publics, Réversibilité des équipements.*

A partir de recherches et d'analyses d'études techniques disponibles sur le projet réalisées en amont de sa mise en service (études d'impact, évaluation socio-économique), et d'entretiens avec les acteurs locaux institutionnels et économiques (site touristique accueillant le mode de transport à tester, gestionnaire/exploitant de l'infrastructure ou du service de transport à tester), chaque externalité va être commentée de manière qualitative puis répertoriée dans un niveau d'appréciation.

Les externalités sont ensuite sommées par niveau d'appréciation. Un tableau présente le nombre d'externalités appartenant à chacun des niveaux d'appréciation.

In fine, **l'analyse qualitative met en évidence**



Pour réaliser une évaluation qualitative du projet, une quarantaine de critères d'appréciation (externalités descriptives) sont à balayer autour de 11 indicateurs d'analyses

la pertinence et l'opportunité du projet à travers ses forces, ses faiblesses et ses marges de progrès. Il s'agit d'une synthèse avec les indicateurs monétaires et qualitatifs les plus pertinents.

Cet outil d'évaluation du coût global est aussi bien adapté à l'évaluation de projets de création de modes de transport alternatifs à la voiture particulière (nouveau transport par câble) qu'à l'évaluation de nouveaux services mis en place sur des infrastructures existantes (transport collectif routier).

L'interface fonctionnelle est composée de 6 types de feuilles (soit au global 76 feuilles de calcul : 2 feuilles de présentation générale, 3 feuilles d'hypothèses / à renseigner par l'utilisateur, 10 feuilles de calculs intermédiaires, 4 feuilles de résultats - dont deux sont à renseigner par l'utilisateur et une est à "actionner", 56 feuilles d'indicateurs séparés et une feuille d'impression).

Les hypothèses à renseigner sont les suivantes :

Caractéristique du trajet terminal : Longueur du trajet terminal, Temps de parcours du déplacement terminal, Valeur du temps (tous modes), Consommation de carburant, Consommation d'électricité, Stationnement, Période d'ouverture.

Fréquentation du déplacement terminal : Trafic à l'année N-1 de la mise en service du

projet, Fréquence TC à l'année N-1 de la mise en service du projet, Fréquence TC maximale, Trafic de voyageurs, Trafic de voyageurs maximal, Taux d'occupation / Capacité, Capacité maximale.

Coûts sur le déplacement terminal (privé) : Coût lié à la consommation de carburant, Coût du stationnement, Coût de la maintenance, Coût de la dépréciation, Coût du péage, Tarif du trajet terminal.

Coûts d'exploitation, de confort et de sécurité sur le déplacement terminal (externe) : Coûts liés à la viabilité hivernale en zone montagneuse, Coûts liés aux grosses réparations et à l'entretien courant sur le réseau, Coûts liés à la signalisation verticale et horizontale sur le réseau, Appréciation de l'inconfort sur le réseau, Appréciation de l'insécurité routière.

Coûts environnementaux sur le déplacement terminal (externe) : Coût lié à la pollution atmosphérique, Coût lié aux émissions de GES, Coût lié aux nuisances sonores en zone sensible (vallée de montagne), Coût lié à la perte de biodiversité, Coût lié à la pollution des eaux et des sols, Coût lié à la consommation d'espace.

Caractéristiques routières (calcul des émissions / éco-comparateur / Paramètre Deb-Vit)

Répartition modale sans/avec projet - report vers projet.

Il s'agit d'un outil complexe dans son élaboration mais facile dans son utilisation. L'utilisateur ne manipule que 5 feuilles de calcul.

Les résultats offrent une aide à :

- **La décision** pour les maîtres d'ouvrages, État, Collectivités locales gestionnaires/concessionnaires d'infrastructures ou autres, devant décider des investissements à réaliser ou des initiatives à retenir, en répondant à des problématiques telles que : l'investissement sur le dernier km d'un déplacement touristique peut-il influencer le choix du mode de transport longue distance initial? C'est donc un outil d'aide à la décision (Maîtres d'Ouvrages) et au dialogue (recherche de financements). L'ensemble de ces évaluations (monétaire, qualitative, quantitative) permet enfin d'identifier les coûts et les marges de progrès possibles.
- **L'information aux usagers de la voiture particulière (VP) et des transports collectifs (TC)** par l'affichage, de manière transparente et accessible, des coûts globaux des trajets « longue distance » en transports collectifs par rapport aux coûts globaux liés à la VP. Il permet donc ainsi de montrer la pertinence du transport TC par rapport à la VP.

Cet outil est évolutif et adaptable. Il peut intégrer de nouveaux indicateurs d'analyse, de nouvelles valeurs monétaires par exemple. Des tests de sensibilité peuvent aussi être réalisés par le projeteur. ●



© Fotolia



Mesure de l'accessibilité à différents massifs montagneux français [Vitesses et temps de parcours relevés par traces GPS]

par **Laura CLERGUE, Jean Romain RAFFEGEAU & Valérie BUTTIGNOL**
CETE Méditerranée, Service Transports Interurbains

Dans le but de permettre aux différents acteurs du tourisme **d'ajuster au mieux leurs offres** dans un calendrier le plus fluide possible, une étude portant sur la mesure en terme d'accessibilité à plusieurs stations des Alpes et des Pyrénées a été réalisée par le CETE Méditerranée. L'objectif est d'analyser les impacts des différentes périodes caractéristiques (saisons, vacances scolaires, week-end etc.) sur l'accessibilité, en temps, à la station d'étude. L'originalité de cette étude réside dans le type de données d'entrée que nous possédions pour la réaliser. Plus que de simples données de comptage, nous avons pu nous procurer des données routières basées sur **des relevés de traces GPS** sur les itinéraires concernés. Basées sur des relevés en temps réel, ces données ont ainsi permis d'obtenir pour chacun des tronçons constituant l'itinéraire la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes l'ayant emprunté durant la période considérée et ainsi le temps de parcours moyen du tronçon. Il a ainsi été possible d'obtenir les temps de parcours d'un itinéraire préalablement sélectionné (somme des temps de parcours des tronçons le constituant) durant les différentes périodes caractéristiques (préalablement définies et isolées) et de comparer leurs impacts sur l'accessibilité à la station d'étude. Afin d'illustrer ces différences, plusieurs cartes ont été réalisées. Dans le cadre de

l'étude d'accessibilité à la **Vallée de l'Ubaye** et plus précisément à la station de **Pra-Loup** et sont présentées ci-dessous. La première carte permet de comparer les vitesses pratiquées sur l'itinéraire étudié entre une période de pointe et une période creuse. Ces deux périodes sont préalablement définies à l'aide de données de comptage disponibles sur l'itinéraire.

Pour ce site, **la période creuse** correspond aux jours de semaine (du lundi au jeudi) d'hiver, hors vacances scolaires. **La période de pointe** cor-



© DRT-PACA

respond quant à elle aux samedis en vacances scolaires d'hiver (plus précisément, durant la tranche 10h-17h). On peut se rendre compte que sur la première partie de l'itinéraire, s'étendant sur 7 kilomètres

environ, la vitesse pratiquée en période de pointe est inférieure à 20km/h alors que celle-ci est supérieure à 100 km/h en période creuse. Ainsi les temps de parcours totaux en période de pointe se voient fortement pénalisés puisque **77 minutes** supplémentaires sont nécessaires pour parcourir l'itinéraire en période de pointe. **La carte d'allongement de temps de parcours** entre la période creuse et la période de pointe ci-dessous permet de mettre en évidence les éventuels points noirs du parcours correspondant à un fort ralentissement des vitesses et à une augmentation non négligeable du temps de parcours.

Sur cet exemple, on remarque que l'augmentation du temps de parcours sur la majeure partie de l'itinéraire est faible. Par contre, comme ceci l'avait été indiqué par la carte des vitesses, beaucoup de temps est perdu en amont de la barrière de péage pleine voie de La Saulce. En effet, sur ces 7 kilomètres, le temps de parcours se voit multiplié par 10 en période de pointe. Ainsi cette zone constitue le principal point noir de l'itinéraire et une meilleure fluidité en période de pointe permettrait de raccourcir fortement les temps de parcours.

Le second type de carte réalisé représente des **isochrones routières**. À partir des informations de temps de parcours obtenues par



© fotolia



© DRT-PACA

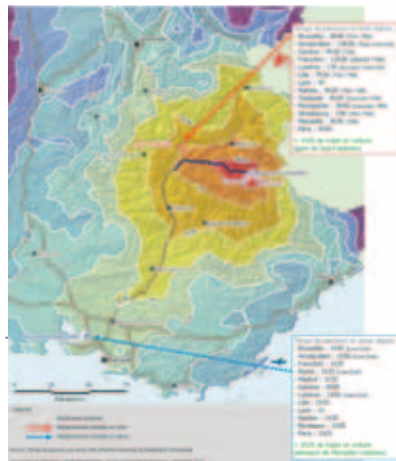
relevés de traces GPS sur l'itinéraire, ces isochrones ont pu être réalisées afin de comparer le temps de parcours nécessaires (en fonction de l'origine du déplacement) pour rejoindre la station en période de pointe et en période creuse. Pour venir compléter ces isochrones, des informations multimodales ont été ajoutées : les temps de trajet en avion et train, à partir des principales métropoles françaises et étrangères et à destination des gares et aéroports les plus proches de la station.

Cependant, il est important de noter que ces isochrones ne prennent en compte que le temps perdu sur l'itinéraire d'étude, soit ici les 70 derniers kilomètres avant l'arrivée à Barcelonnette et non sur l'ensemble de la zone d'étude. Sur le reste du réseau, les temps de parcours à vide ont été utilisés. Ainsi, plus on s'éloigne de la zone et de l'itinéraire d'étude, plus les temps de parcours indiqués risquent d'être sous-estimés. Cette première carte d'accessibilité représente les courbes isochrones obtenues pour le site de Pra-Loup en période creuse (correspondant ici aux jours de semaine d'hiver hors vacances scolaires).

Ainsi celle-ci informe sur le temps nécessaire

pour rejoindre la ville de Barcelonnette (située à proximité immédiate de la station) en fonction de l'origine du déplacement, quand le trafic est fluide. On peut lire (en vert dans les encadrés) les temps nécessaires pour rejoindre la station à partir de la gare (celle de Gap dans ce cas) et de l'aéroport (celui de Marseille-Provence dans ce cas) les plus proches du site d'étude et comparer ceux-ci aux temps équivalents en période de pointe. Ce type de données obtenues

Temps de parcours vers Barcelonnette - Station de Pra-Loup
Période creuse - Jours de semaine hors vacances scolaires d'hiver - 2010 en fonction de l'origine du déplacement

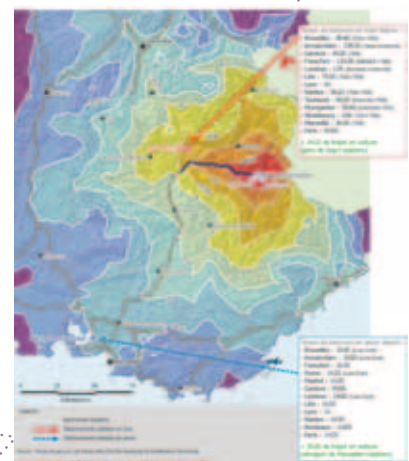


© DRT-PACA

par relevés de traces GPS possède l'avantage de se baser sur des temps de parcours réellement pratiqués et permet ainsi d'éviter des calculs de capacités théoriques qui peuvent quelquefois s'avérer approximatifs. Le principal facteur à contrôler pour utiliser ce type de données est l'effectif de données relevées. Il est en effet important que celui-ci ne soit pas trop faible. Dans notre étude, nous avons veillé à utiliser les données seulement dans le cas où l'effectif de données relevées était supérieur à 30 sur la période considérée. Ces relevés sont d'autant plus importants dans cette étude que les zones d'analyse sont très atypiques (accès à des massifs montagneux) et donc que la capacité de la voirie s'évalue difficilement (routes sinueuses, fortes pentes, traversées de petits villages etc.).

Cette seconde carte routière présente quant à elle les isochrones en période de pointe (correspondant ici aux samedis de vacances scolaires d'hiver). Celle-ci informe donc sur le temps nécessaire pour rejoindre la ville de Barcelonnette lorsque le trafic est très dense sur l'itinéraire étudié. On remarque que le temps pour rejoindre la station à partir de l'aéroport est bien plus important en période de pointe (majoré de plus d'une heure), ce qui a pour conséquence de rendre le mode aéroportuaire un peu moins compétitif pour ce site. La gare de Gap est quant à elle idéalement placée puisque le temps de parcours pour rejoindre la station à partir de celle-ci ne se voit pas beaucoup modifié en période de pointe par rapport à la période creuse (plus 5 minutes). Le fort ralentissement au niveau de La Saulce est évité depuis la gare. ●

Temps de parcours vers Barcelonnette - Station de Pra-Loup
Période pointe - Samedi vacances scolaires d'hiver - 2010 en fonction de l'origine du déplacement



© DRT-PACA



Renouvellement de voie entre Martigues et Rassuen

Une Ingénierie de pointe

par **Carole TEISSEDDRE** Réseau Ferré de France PACA et **Dominique ROVETTA** SNCF PACA Synergie/Projet

Du 2 janvier au 20 avril 2013, 30 km de voie, entre Martigues et Rassuen, sont entièrement renouvelés grâce à d'importants moyens mécanisés.

Les travaux de renouvellement de voie sont effectués par une « suite rapide ». En fait, un train usine constitué de plusieurs trains de travaux, permet de remplacer en une seule fois les rails, les traverses et le ballast avec un rendement beaucoup plus important qu'un chantier de renouvellement classique, entre 800 et 1000 mètres sont mis à neuf par nuit travaillée.

Les moyens mis à disposition sur ce chantier sont exceptionnels, puisqu'il n'existe que 3 « suites rapides » en France. Les travaux entre Martigues et Rassuen mobilisent chaque nuit 450 personnes en moyenne et vont permettre de régénérer 58 000 tonnes de ballast, 46 210 traverses béton et 57 kilomètres de rails.

Afin de limiter les impacts sur les trains du quotidien et permettre aux personnes d'effectuer leurs trajets domicile-travail ou domicile-études en TER, les travaux se déroulent de nuit.

Le montant de cette opération s'élève à 35 millions d'euros, financés par Réseau Ferré de France, maître d'œuvre du chantier. ●



© ORT-PACA

Les 4 étapes d'un chantier de suite rapide

- ▶ **1. LE DÉGARNISSAGE :** L'engin soulève la voie et extrait l'ancien ballast. La partie récupérable est redéposée sous la voie, tandis que le ballast non récupérable est chargé dans des wagons situés à l'avant de la machine.
- ▶ **2. LA POSE :** les attaches des rails sont retirées pour pouvoir écarter les anciens rails de la voie. Les vieilles traverses en bois sont retirées et remplacées par des traverses en béton. Les longs rails neufs sont progressivement mis en place, fixés sur les traverses et soudés entre eux.
- ▶ **3. LE RELEVAGE :** la voie est remise à niveau par des relevages successifs et très précis de 80 mm maximum chacun. Du ballast est déversé puis la voie est positionnée avant que le ballast ne soit profilé.
- ▶ **4. LA LIBÉRATION :** le rail est amené à une température comprise entre 20 et 32°C. Il s'agit de préparer le rail aux efforts de dilatation et de traction qu'il subit en permanence lors des variations de température.



SNCF Geodis : multi-modal et durable

par **Sandrine MANCINI** : SNCF Geodis
Déléguée à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires
PACA & Languedoc Roussillon

SNCF Geodis, un opérateur multi-modal de référence :

SNCF Geodis est la branche transport de marchandises et logistique du groupe SNCF. Elle se situe au 4^{ème} rang européen et 7^{ème} rang mondial des opérateurs de transports et de logistique. Elle développe pour ses clients dans le monde une offre multimodale et des solutions de pilotage de flux de bout en bout. À travers un réseau couvrant 120 pays et des implantations en propre dans 60 pays, les 47 600 collaborateurs de SNCF Geodis apportent la richesse d'équipes multiculturelles, une réelle proximité et une grande flexibilité.

Une offre multi métiers

Schéma end to end

L'offre SNCF Geodis regroupe des expertises complémentaires au service d'une supply chain globale et se construit autour de services à valeur ajoutée à chaque étape. Elle est fondée sur 5 activités :

1. **Geodis**, opérateur de la chaîne logistique, développe une offre à travers 5 métiers complémentaires.
 - Commission de transport maritime et aérien avec Geodis Wilson, un des premiers acteurs mondiaux sur ce métier.
 - Route de point à point (Geodis Bourgey Montreuil).
 - Messagerie express (Geodis Calberson, France Express, Ciblex).

- Logistique contractuelle (Geodis Logistics).
 - Optimisation de la chaîne logistique (Supply Chain Optimisation), propose une offre globale de logistique et de transport pour des clients à l'échelle mondiale.
2. **STVA** qui assure la logistique et le transport de véhicules automobiles finis.
 3. **Transport Ferroviaire de Marchandises** : 1^{er} transporteur ferroviaire de marchandises en France, cette entité est composée :
 - D'entreprises ferroviaires: Fret SNCF, VFLI et Captrain conçoivent des solutions d'acheminement à travers toute l'Europe. Elles développent leurs services en opérant par leurs propres moyens, en s'appuyant sur leur réseau de filiales, ou via des partenariats industriels réalisés sur les grands corridors européens.
 - De prestataires de services ferroviaires, avec Ecorail, Logistra, Ermechem, Logifer... qui apportent chacun leur valeur ajoutée aux offres

de transport ferroviaires en s'adaptant aux spécificités des secteurs d'activité des chargeurs, comme le transport multimodal (fer, route, rail/ route et voie d'eau).

4. **Pôle multimodal** : opérateurs de transports combinés : Naviland Cargo, Froidcombi, VIIA (autoroutes ferroviaires), Ermefret Berlin.

5. **Le pôle Gestion d'actifs** est spécialisé dans la gestion et la location longue durée de matériels de transport ferroviaire au service des chargeurs industriels et des transporteurs, y compris des entreprises ferroviaires : locomotives, wagons, citernes, containers. Ce pôle fédère les entreprises gestionnaires du parc de SNCF : Ermewa ou Akiem.

Un transport écologique des marchandises

Le schéma directeur pour un transport écologique de marchandises, feuille de route stratégique de la branche, précise ses ambitions en matière de >>

Des engagements écomobiles

- ▶ Geodis décline la « Blue Attitude » et mène notamment des actions sur la réduction des émissions de CO₂ liées aux transports et sur l'amélioration de la performance environnementale des sites.
- ▶ Fret SNCF est le premier opérateur ferroviaire d'Europe à adresser chaque mois à ses clients le bilan des rejets de CO₂ généré par leur trafic.
- ▶ 50 000 tonnes de CO₂ ont été économisées grâce aux Autoroutes ferroviaires.



SNCF Geodis est très largement représentée en PACA, comme en témoigne la forte concentration des sociétés de la branche

» report modal. Pionnier en matière de développement durable, SNCF Geodis favorise des solutions innovantes en transport de marchandises dont il est devenu un des opérateurs de référence sur une large gamme de métier : autoroutes ferroviaires, plateformes logistiques multimodales, logistique urbaine, etc....

SNCF Geodis en Région PACA

Sa situation géographique, et notamment sa façade maritime, fait de PACA une zone clé de l'économie française. SNCF Geodis intervient sur l'ensemble de la région PACA. L'activité est essentiellement concentrée sur les Bouches-du-Rhône avec la zone industrialo-portuaire de Marseille Fos, et le Vaucluse avec la zone agro industrielle d'Avignon.

SNCF Geodis est très largement représentée en PACA, comme en témoigne la forte concentration des sociétés de la branche : Fret SNCF bien sûr, mais aussi VFLI, présent notamment sur le port et en Avignon, Naviland Cargo sur les terminaux de transport combiné maritime de Marseille et Fos, Froid Combi, en Avignon, Geodis Wilson sur le GPMM, des agences de Geodis Calberson dans tous les départements de la région, STVA Somedat à Miramas, etc....

Au total, la branche compte une quarantaine d'implantations en PACA.

Pour Fret SNCF, la plateforme Méditerranée est le point d'appui ferroviaire des industriels et chargeurs de la région PACA

Au sein de la plateforme Fret Méditerranée, le site de Miramas est idéalement situé et la pertinence de son positionnement est confirmée par les perspectives du Grand Port Maritime de Marseille Fos.

Elle s'étend sur 5 kilomètres de long et accueille tous types de clients.

C'est également le site « tête de ligne » de l'activité Multi-lots Multi-clients (MLMC) de Fret SNCF en PACA.

Sa capacité de traitement des wagons dans des délais très courts (500 d'entre eux pouvant être traités à la gravité sur une plage de 8 heures), est un avantage majeur pour les clients de Fret SNCF. La plateforme Méditerranée offre une capacité de dessertes quotidiennes des clients industriels de son territoire. Elle prend en charge le transport des marchandises d'un wagon à un train complet, sur l'ensemble des segments de marché Fret SNCF : chimie, hydrocarbures, produits de carrières, céréales, automobiles, sidérurgie, combiné, transport exceptionnels... ●



© Fotolia

Le saviez-vous ?

► Mattel, premier fabricant mondial de jouets, a choisi Geodis pour sa logistique et sa distribution en Europe du Sud. Pour assurer cette prestation, Geodis installe sur la zone Distriport de Marseille-Fos un entrepôt modèle de 42 000 m². Ce contrat de 6 ans concerne la réception de 3000 containers maritimes par an en provenance d'Asie, les opérations de dédouanement, la palettisation, le stockage et la gestion des 1800 références de marchandise pour leur distribution en France, en Espagne et au Portugal.

► D'une surface de 42 000 m², le site est opérationnel depuis mars 2012. L'entrepôt et les ressources ont été dimensionnés pour s'adapter aux pics saisonniers inhérents à l'activité de Mattel. Pour absorber ces variations, le site dispose également d'un parc de stationnement de conteneurs. Geodis déploie dans ce nouvel entrepôt des technologies de pointe comme la radiofréquence et le « voice picking » qui permet par exemple, en guidant les opérateurs par système de reconnaissance vocale, d'améliorer la qualité des prestations et la productivité.



Colloque "Les ports, leurs territoires, leur hinterland"

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

Le 29 novembre, l'ORT organisait son colloque annuel sur le thème "Les ports, leurs territoires, leur hinterland." Après le discours d'accueil du président de l'ORT, **Jean-Louis Amato**, et l'exposé introductif de **Marc Nohier**, Directeur Régional Adjoint de la DREAL, la matinée débute avec **Romuald Lacoste** (CETE de l'ouest) à propos des tendances récentes de l'économie maritime et portuaire.

Ces dernières années, le transport maritime est plus dans une situation d'incertitude que de crise. Ainsi le trafic de conteneurs connaît des évolutions contrastées selon le type de port (baisse de trafic dans les hubs mais hausse dans d'autres ports), selon leur localisation et selon la politique des armateurs. Les tendances les plus notables sont :

- La poursuite de la course au gigantisme des porte-conteneurs liée à la baisse du prix des navires et à la stratégie des armateurs basée plus sur les parts de marché que sur la rentabilité immédiate ;
- L'abaissement de la vitesse des navires afin d'absorber le surplus de capacité et de réaliser des économies substantielles de carburant (l'économie est de 50% quand on passe de 24 à 19 noeuds) ;
- La forte instabilité des politiques tarifaires : aux périodes de concurrence sur les tarifs afin d'augmenter les parts de marché succèdent des périodes de hausse généralisée des taux de fret destinées à restaurer la rentabilité.

Enfin, on observe que les tendances à la concentration portuaire (escales limitées à quelques ports avec massification des flux et extension des hinterlands) sont contrebalancées par les accords entre armements qui permettent de toucher un plus grand nombre de ports en direct.

Une démarche plus locale est ensuite évoquée avec la stratégie du Grand Port Maritime de Marseille, présentée par **Frédéric Dagnet**,

Directeur de la mission Prospective et Évaluation du GPMM. Ce projet stratégique est basé sur cinq grandes orientations : relever le défi de la massification à Fos, se diversifier pour rester le port de toutes les énergies, conforter la position de porte sud-européenne pour les vrac solides, constituer un grand hub roulier euro-méditerranéen, développer le grand port à passagers de la métropole du sud. Pour les conteneurs, l'objectif est d'atteindre 5 millions d'EVP à l'horizon 2030 grâce à la reconquête du marché français et l'extension de l'hinterland sur les pays voisins. Les conditions sine qua non de cette ambition sont d'une part de doubler la part du fret transporté par des modes propres (fer et voie d'eau) et, d'autre part, d'offrir des surfaces logistiques suffisantes. À terme, la réussite de cette stratégie pourrait entraîner la création de plus de 20 000 emplois.

Fabienne Margail, Chef du département Hinterland au GPMM, présente ensuite les enjeux de l'hinterland du GPMM. Le port de Marseille-Fos bénéficie à la fois d'une localisation géographique stratégique et d'une offre multimodale complète (route, fer, fleuve). Il apparaît d'ailleurs comme un noeud multimodal stratégique dans le RTE-T 1. La desserte routière sera sensiblement améliorée par des projets inscrits au SNIT 2 (contournement d'Arles, liaison A56 Fos-Salon) ou au PDMI 3 (déviation de Miramas, contournement de Martigues-Port de Bouc, etc.). Pour le fluvial, une liaison (projet inscrit au CPER) entre la darse 2 de Fos et le canal du Rhône à Fos permettra une desserte directe des terminaux à conteneurs. Le développement du transport fluvial s'appuie également sur l'accord de partenariat Medlink Ports qui associe le GPMM et 9 plateformes multimodales situées sur l'axe Rhône-Saône 4. En matière de ferroviaire, le port est devenu propriétaire et gestionnaire du réseau ferré portuaire et prévoit d'investir 300 M€ sur 10 ans pour l'améliorer, tant

sur les bassins Ouest que les bassins Est (modernisation, augmentations de capacité, création de terminaux de transport combiné, etc.).

La présentation suivante, assurée par **Jerôme Meyer**, Chef au bureau analyse économique des transports fluviaux, maritimes et des ports à la DGITM, a pour objet la part de marché des ports français en Rhône-Alpes et Île-de-France. L'essentiel des échanges avec Rhône-Alpes passe par les ports français, au premier rang desquels Marseille-Fos qui a une part de marché de l'ordre de 60%. Malgré la présence du fleuve et de l'axe de fret ferroviaire dans la vallée du Rhône, les acheminements routiers restent majoritaires (de l'ordre de 60%). Pour l'Île-de-France, les ports français ont une part de marché de 57% (dont 46% pour le Havre) et les ports étrangers de 43% (dont 35% pour Anvers). En conclusion, les ports français doivent devenir des "architectes" de solutions logistiques maritimes et terrestres sur un hinterland de portée européenne.

La matinée se termine avec un exposé de **Pierre Figueras**, Directeur de Projenor, consacré au projet de terminal de transport combiné trimodal du Havre. Cette infrastructure en cours de construction - sa mise en service est prévue pour le second semestre 2014 - comprendra une cour fluviale et deux cours ferroviaires (avec un faisceau de 12 voies) desservies par navettes ferroviaires depuis les terminaux maritimes, ainsi qu'une zone de stockage de 4000 conteneurs. La capacité de traitement sera de 340 000 UTI/an. La société d'exploitation du terminal rassemblera l'ensemble des opérateurs ferroviaires et fluviaux présents au Havre.

L'après midi est consacrée à différentes approches des relations que les ports entretiennent avec leurs territoires proches. Le premier intervenant sur >>



» ce thème est **Jean-François Gaillaud**, Attaché transports et infrastructures à l'Ambassade de France aux Pays Bas, qui évoque le cas des ports néerlandais. Ceux ci représentent une part non négligeable de l'emploi et représentent environ 6% du PIB. Les tonnages qu'ils traitent pèsent pour près de la moitié du total du range nord. Les Pays Bas ont une tradition de forte implication de l'État dans les politiques d'aménagement, qui s'exprime notamment à travers la "stratégie pour l'infrastructure et l'aménagement du territoire" et le "programme pluriannuel et intégral d'aménagement". Vient ensuite un zoom sur les principaux ports. Rotterdam, dont l'emprise s'étend sur 40km, génère 140000 emplois directs et indirects, et une valeur ajoutée de 10,3 Md€. Cinquième port mondial et premier port européen, il traite 434 millions de tonnes en 2011 (dont 53% de vrac, essentiellement des produits pétroliers) et près de 12 millions de conteneurs. Parmi ses objectifs à l'horizon 2030 figure celui de faire passer la part du mode fluvial de 39% à 45% et celle du ferroviaire de 13,5% à 20%. Le port d'Amsterdam - 65 000 emplois directs et indirects - ambitionne de faire passer son trafic de 91 millions de tonnes aujourd'hui à 125 millions en 2020. Il a également des objectifs ambitieux en matière de report modal (ramener la part du transport routier à 35% en 2030), de développement de l'éolien et de production d'électricité à partir des déchets.

Retour dans notre région avec la présentation suivante, sur l'articulation ville-port à Toulon, grâce à l'exposé d'**Anne Marie Blum**, Responsable marketing de la CCI du Var. Le "Grand Projet de Rade" est une démarche qui vise à "ouvrir Toulon sur la mer". Parmi les opérations qui s'inscrivent dans ce projet sont évoqués le Technopôle de la Mer, le Contrat de Baie destiné à préserver l'environnement et la qualité de l'eau, l'obtention du label "port propre", le développement d'autoroutes de la mer. C'est également l'occasion de rappeler que Toulon a mis en place des navettes maritimes intégrées au réseau de transports urbains, qui relie la Seyne (terminal croisières) au centre ville de Toulon et transportent 125 000 passagers par an.

De Toulon on passe à la Côte d'Azur avec **Cécile Comte**, Responsable des relations ville-port et développement durable à la CCI Côte d'Azur. En 2012 les quatre ports azuréens gérés par la CCI ont reçu 665 000 croisiéristes, 830 000 passagers des lignes Corse-continent et 190 000 tonnes de fret. La CCI souhaite promouvoir une politique de développement de ces ports qui concilie les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Cela est mis en œuvre dans les opérations d'aménagement (rénovation de la voirie et des espaces publics, mise en valeur des éléments patrimoniaux, accès aux sites, stationnement portuaire et urbain), d'équipement (électrification des navires à quai), dans le dialogue avec les riverains ou les actions visant à l'objectif "zéro rejet d'eaux usées". Parmi les opérations en cours on peut citer la création d'un parking public sur la concession portuaire et l'arrivée de la ligne Ouest du tramway fin 2016.

L'articulation ville-port est également une préoccupation du port de Marseille comme l'expose **Régine Vinson**, Chef de la mission ville port au GPMM, sous l'impulsion de l'État, Eutroméditerranée et le GPMM ont travaillé à la mise au point d'une "charte Ville Port". Le Conseil de surveillance du port a créé une commission spécialisée "Bassins Est" qui s'est interrogée sur leur vocation dans le monde de la Méditerranée, la façon dont ils doivent s'adapter à moyen et long terme et comment organiser l'articulation du port avec son territoire. Le principe de base de la charte est le renforcement de l'activité industrielle (logistique, réparation navale) et commerciale des bassins portuaires, avec l'appui du territoire métropolitain.

La journée se termine par une présentation de **Géraldine Planque**, Responsable des études prospectives au GPMM sur le processus de concertation mis en place sur la ZIP de Fos. Pilotée par le Conseil de Développement du GPMM, cette démarche a pour but de discuter le plus tôt possible des nouveaux projets avec le plus grand nombre d'acteurs (associations, riverains,

collectivités locales, services de l'État, partenaires sociaux, monde économique et communauté portuaire). Le processus devrait déboucher sur la signature d'une charte par tous les acteurs impliqués.

La conclusion a été assurée par **Sophie Camard**, Conseillère régionale, Présidente de la commission emploi et développement économique. ●

L'essentiel des échanges avec Rhône-Alpes passe par les ports français, au premier rang desquels Marseille-Fos qui a une part de marché de l'ordre de 60%.

► Les présentations de cette journée figurent sur le site de l'ORT.
www.ort-paca.fr



Acte III de la décentralisation : vers un schéma régional de la mobilité impliquant toutes les autorités organisatrices de transport

par **Jean-Yves Petit**, vice-président de La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué aux transports et à l'éco-mobilité

Le Parlement se penchera à l'automne 2013 sur le texte tant attendu, qualifié d'acte III de la décentralisation. La version 6 de l'avant-projet de loi donne une idée suffisamment précise de l'esprit de ce texte pour qu'il nous soit possible ici d'en analyser l'impact sur la gouvernance des transports.

Les deux principales dispositions concernent :

- La reconnaissance du rôle de chef de file de la Région, au travers notamment du pilotage du Schéma Régional de la Mobilité (SRM).
- La Transformation des Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) en Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD).

Les Régions auront deux ans pour élaborer, en concertation avec l'Etat et les autorités organisatrices de transports présentes sur le territoire régional, un schéma régional de la mobilité pour planifier et programmer les infrastructures et les services de transport, [et] veiller à la cohérence des investissements. Le Schéma Régional de la Mobilité se substituera à l'actuel Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT) et couvrira la complémentarité des réseaux et des services, l'aménagement des correspondances, la cohérence de la tarification, l'information des voyageurs ... Il requerra l'avis favorable de plus de la moitié des Conseils généraux et de plus de la moitié des Autorités Organisatrices de Transports Urbains. Après enquête publique, son application s'imposera à l'ensemble des collectivités concernées (caractère prescriptif).

Comme d'autres Régions, Provence-Alpes-Côte d'Azur a, en quelque sorte, anticipé sur ses dispositions :

- En réunissant régulièrement les représentants des différentes autorités organisatrices pour aborder les sujets communs (tarification, coordination, gares ...).
- En élaborant collectivement une centrale d'information multimodale.
- En initiant, dans la concertation, la révision du SRIT.

Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) seront érigées en Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable, et pourront :

- Délivrer le label autopartage.
- Attribuer des places de stationnement aux véhicules porteurs du label.
- En cas de carence de l'initiative privée, mettre en place :
 - des services d'autopartage,
 - des plates-formes de rencontre pour covoiturage,
 - l'organisation d'un service public vélos en libre-service.
- Étendre leurs compétences au champ des transports de marchandises.

Cette évolution répond à une revendication des collectivités locales. Celles-ci souhaitent également disposer de la compétence stationnement, afin de pouvoir fixer le niveau des amendes et d'utiliser les recettes des amendes de stationnement pour développer leurs transports publics (notion de dépenalisation / décentralisation).

Les autres dispositions importantes de ce projet de loi sont les suivantes :

L'article 6 rendrait les Régions compétentes pour demander la réouverture des lignes du réseau ferré national fermées à la circulation publique ou réservées au trafic de marchandises et ainsi créer ou exploiter des infrastructures de transports non urbains de personnes ou de

marchandises, ferrés ou guidés, d'intérêt régional. Cette disposition, si elle s'inscrit clairement dans une logique de décentralisation, se heurte toutefois au mutisme actuel de l'Etat sur les modalités de compensation financière pour l'exercice de cette nouvelle compétence, plus globalement à l'absence de ressources régionales dédiées à l'exploitation des réseaux de transport (versement transport ?) et même à la très faible autonomie fiscale des Régions (la seule carte grise).

L'article 7 autoriserait, « dans le respect des compétences de l'Etat », les services routiers réguliers non urbains d'intérêt national, desservant deux régions non limitrophes ou plus de deux régions, « en complémentarité du mode ferroviaire, en veillant à ne pas compromettre l'équilibre économique des services existants ».

Sur ce point, les Régions font valoir que la seule analyse, au cas par cas, des risques induits par la mise en service de telle ou telle ligne de car ne peut suffire à apprécier les conséquences de la création de tels services sur l'équilibre global des services ferroviaires (et routiers) conventionnés. L'encadrement strict de ce type de services avait précisément permis, jusqu'ici, au transport ferroviaire de voyageurs de préserver un certain équilibre économique. Il est indispensable de préserver une vision d'ensemble de l'organisation des services de transports publics de voyageurs sur le territoire, ainsi qu'aux franges de celui-ci. La seule ouverture de services internationaux au « cabotage » pose déjà l'ensemble des questions liées à l'utilisation des transports publics : lieux uniques d'information, tarifications combinées, prise en charge des voyageurs en cas d'aléas ...

L'article 7 identifie clairement l'autorité organisatrice de transport compétente pour les gares routières de voyageurs, et organise, à la demande des collectivités et après arbitrage, un transfert de ces gares aux autres collectivités qui en feraient la demande.





» **L'article 9** ouvre la possibilité, pour les Régions, de définir les obligations de service-public liées aux liaisons aériennes au départ des aéroports de compétence régionale.

L'article 61 :

- Crée une police spéciale de la circulation sur les voies communales et intercommunales à l'extérieur des agglomérations (y compris domaine public routier de la métropole).
- Crée une police spéciale de la délivrance des autorisations de stationnement aux exploitants de taxi.
- Transfère automatiquement ces deux polices spéciales au Président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de voirie. Les

articles 62 et 63 traitent du cas des autorisations de stationnement des taxis dans l'emprise des aéroports.

Enfin, le **chapitre II du projet de loi** institue les métropoles, nouveaux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité directe, lesquels se substitueraient aux intercommunalités existantes, et pourraient également prendre en charge la distribution publique d'électricité, la création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, la gestion des milieux aquatiques... Les métropoles pourraient, à leur demande, se voir transférer par l'Etat, outre de grands équipements et infrastructures, la compétence relative au logement étudiant.

De nombreuses dispositions, dont celles relatives à la métropole Aix-Marseille-Provence restent encore en discussion.

Enfin, les modifications envisagées concernant les trains d'équilibre du territoire (les fameux Corail), la liberté tarifaire pour les trains régionaux et le transfert aux Régions du paiement des redevances d'accès au réseau ferroviaire national seraient renvoyées à d'autres textes de loi en préparation.

La Région, mais également toutes les collectivités territoriales portent la plus vive attention à ces évolutions et à leurs conséquences budgétaires. ●

Flash Info

Un certain nombre de documents ont été publiés en ce qui concerne les interdictions de circulation en France et dans les pays européens :

- Pour le calendrier Bison Fûté 2013 : site de Bison Fûté > Calendrier
- Pour accéder aux brochures interdiction PL 2013 : site de Bison Fûté > Espace transporteur > Interdiction, dérogation, restriction de circulation > Cadre réglementaire
- Pour accéder aux restrictions en Catalogne : site de Generalitat de Catalunya > Transit > professionals del transport > Restricció a la circulació per motius de mobilitat
- Pour accéder aux restrictions en Italie : site du tunnel du Mont-Blanc > Prévission du Trafic

Carnet

Par arrêté de la Ministre de l'Égalité des Territoires et du Logement et de la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie en date du 6 mars 2013, Mme Anne-France DIDIER Ingénieure en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, est nommée Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL) à compter du 1^{er} avril 2013.

Communiqué Assemblée Générale de la FNTV 13

L'Assemblée Générale de la FNTV 13 s'est réunie le mercredi 13 mars à Marseille. Cette Assemblée a été l'occasion d'un passage de relais entre 2 présidents. En effet, le mandat du président du Bureau et du CA de la FNTV 13 arrivant à échéance, il appartenait aux adhérents des Bouches du Rhône de désigner leurs nouveaux représentants. C'est Monsieur PATRICK GAILLARD qui a ainsi été élu à l'unanimité Président de la FNTV 13. Il prend la succession de Michel PICCA dont le bilan syndical et les qualités humaines et professionnelles ont été unanimement reconnues. Monsieur GAILLARD sera entouré d'une équipe professionnelle comprenant Joëlle ARMINGOL, Vanessa BURLE, Thierry POURCHON, Bernard CURNIER et François ROUX.

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

16 rue Antoine Zattara 13332 Marseille Cedex 3

Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 / 04 86 94 68 45 - Site : www.ort-paca.fr

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

