

Le journal des transports

❖ RÉGLEMENTATION

- La conduite accompagnée désormais accessible dès l'âge de 15 ans

❖ ACTUALITÉS

- Marseille-Aubagne-Toulon : sur la bonne voie
- Une nouvelle génération de trains sur la région
- Neuf entreprises de transport routier de voyageurs signent la charte « Objectif CO₂ »
- La métropole en projets, intentions d'étape

❖ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Guide Setra sur les transports de marchandises
- Les trains de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en mal d'exactitude
- Colloque ORT du 7 novembre 2014
- Transport routier de marchandises, sur la bonne route avec la Carsat sud-est
- L'évolution du système ferroviaire

❖ ENTRETIEN

- Entretien avec Manuel Cordelet, Lomak Transport

❖ UN PEU D'HISTOIRE

- Le Transbordeur du célèbre Pont

2



3



4



5



7



8

9

12

14

16

18

19

Dans le secteur des transports, la distribution des cadeaux a débuté avant Noël. Ainsi, le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur a ouvert plusieurs fois sa hotte pour les usagers du ferroviaire : en leur offrant, dès l'automne, le parc matériel le plus moderne de France et en ouvrant, le 14 décembre 2014, une troisième voie ferrée pour les 11 000 voyageurs de la ligne Aubagne-Marseille, avec l'aide financière conjointe de l'État, du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, de la SNCF, de RFF et de deux communautés. Confort, sécurité et cadencement des trains sont ainsi renforcés. Reste à améliorer leur exactitude, nous révèle l'Autorité de Qualité de Service dans les Transports.

Sur la route, depuis le 1^{er} novembre 2014, les jeunes candidats au permis de conduire pourront fêter plus tôt leur précieux Sésame. Pour son premier programme, la Caisse d'assurance retraite de la santé au travail a attribué 400 000 euros de subventions aux entreprises régionales en matière de prévention dans le transport routier de marchandises.

Les transports, encore, pourraient tenir un rôle important dans le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, comme l'indique « le livre blanc pour la mobilité ».

Enfin, nous rappelons à nos lecteurs la destruction, il y a 70 ans, du Pont transbordeur de Marseille et nous leur souhaitons

une très bonne année 2015

sommaire





Permis de conduire

La conduite accompagnée désormais accessible dès l'âge de 15 ans

par Philippe Pfrommer, chargé de mission Sécurité routière - DREAL PACA



L'apprentissage anticipé de la conduite est accessible dès 15 ans à partir du 1^{er} novembre 2014 contre 16 ans auparavant. Les jeunes candidats au permis de conduire qui choisiront cette formule pourront passer le permis plus tôt, dès 17 ans et demi, afin de pouvoir conduire **au premier jour de leur majorité**. L'objectif est de porter le nombre de jeunes bénéficiant de la conduite accompagnée de 30 à 50% d'ici à fin 2017. Cet objectif sera soutenu par des dispositifs complémentaires, en lien avec le ministère de la Ville, pour permettre aux jeunes dont les parents ne peuvent pas assurer l'accompagnement de bénéficier de celui d'adultes bénévoles.

Avancer d'un an l'accès à la conduite accompagnée offre aux candidats et à leur (ou leurs) accompagnateur(s) davantage de temps pour

organiser les séquences d'apprentissage de la conduite et réaliser les 3 000 kilomètres à parcourir. Les jeunes conducteurs seront ainsi **mieux formés, et la sécurité** en sera **renforcée**: grâce à l'apprentissage anticipé de la conduite, **l'accidentologie est diminuée de 27% la première année du permis pour les 18-19 ans, et de 25% pour les 20-21 ans.**

Plus d'expérience au volant, c'est également un **meilleur taux de réussite** au permis de conduire : 73,9% de succès, contre 55,2% par la voie traditionnelle. En 2013, près de 190 000 jeunes ont obtenu leur permis de conduire (catégorie B) grâce à l'apprentissage anticipé de la conduite. ●

Plus d'information sur le site de la sécurité routière: www.securite-routiere.gouv.fr

L'accidentologie est diminuée de 27% la première année du permis pour les 18-19 ans, et de 25% pour les 20-21 ans

Marseille-Aubagne-Toulon

Sur la bonne voie

par **Dominique Rovetta** SNCF Synergie/Projets Provence Alpes |



©DRT PACA



©SNCF

Les nouveaux Régio2N, commandés par le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont débuté leur circulation commerciale sur cet axe, dès le 19 novembre 2014.

La 3^e voie Marseille-Aubagne entre en service le 14 décembre. Une livraison attendue par les 11 000 usagers quotidiens de la ligne.

Dès 2015, les usagers de l'axe Marseille-Toulon bénéficient d'une ligne rénovée et plus performante entre Aubagne et Marseille, ce qui devrait fiabiliser le service. La desserte est dotée d'une nouvelle halte à la Barasse, d'un terminal TER à Aubagne, en accès de niveau avec le pôle d'échange et le tramway. Les gares intermédiaires ont bénéficié d'une rénovation complète, facilitant l'accès des modes doux aux trains et leur desserte est améliorée, en attendant le cadencement à horaires fixes toutes les 20 minutes, entre Marseille et Aubagne, fin 2015.

Cinq années de travaux, sur un axe en exploitation ont été nécessaires, pour un coût de 290 M €, financés par l'État, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, SNCF et Réseau Ferré de France. La construction de cette voie électrifiée, la modernisation des voies attenantes

entre Marseille-Saint-Charles et Aubagne, ont été conduites dans un environnement urbain ou semi-urbain très contraint, et ont été livrées dans les temps impartis. ●

UNE ALTERNATIVE À LA ROUTE

La 3^e voie renforce la pertinence du train comme alternative à la voiture. Sources d'embouteillages, d'accidents et de pollution, les routes sont déjà saturées entre Marseille et Aubagne. Heureuse concomitance, les travaux de construction de la Rocade L2 pourraient bien inciter au report modal vers le train. En moyenne en heure de pointe, un train TER de 500 passagers équivaut à 400 voitures !

Le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur finance le service ferroviaire régional mis en place :

5 trains par sens en heure de pointe entre Marseille et Aubagne d'ici à fin 2015.

14 minutes : temps de parcours des trains directs entre Marseille et Aubagne

26 minutes : temps de parcours des navettes Marseille - Aubagne.

4 gares rénovées

1 nouvelle halte à la Barasse, dotée d'un parking de rabattement, pour faciliter l'accès au train pour les habitants du 11^e arrondissement de Marseille.



Une nouvelle génération de trains sur la région

| par **Jean-Yves Petit**, vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué aux transports et à l'éco-mobilité (photo ci-dessus)

Même s'ils ne sont pas toujours à l'heure, les trains sont, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de plus en plus remplis. Et c'est tant mieux si nous sommes de plus en plus nombreux à délaisser la voiture individuelle pour le train, le car, le bus, le vélo ou le covoiturage !

Face à ce constat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a commandé à la SNCF de nouveaux trains, plus spacieux, pour un total de 260 millions d'euros :

- **10 trains Régiolis, d'une capacité de 220 places**, fabriqués par Alstom et assemblés à Reichshoffen (Alsace), destinés aux lignes régionales électrifiées et non électrifiées (matériel bi-mode et bi-courant 1500 volts / 25000 volts) ; longs de 72 mètres, ils sont composés de 4 voitures, à raison d'une porte par voiture, et comportent un couloir central qui permet de parcourir le train de bout en bout sans franchir la moindre porte, renforçant ainsi le sentiment de sécurité

- **16 trains Régio2N, d'une capacité de 500 places** assises sur deux niveaux et presque autant debout, fabriqués à Crespin (Nord) par le canadien Bombardier, destinés aux lignes les plus chargées (matériel bi-courant 1500 volts / 25000 volts) ; longs de 110 mètres, ils sont composés de 8 caisses, sensiblement plus amples

(3,05 mètres hors tout), avec de larges portes de 1,60 mètre accélérant les flux de montées/descentes, et une libre circulation des passagers sur tout le train.

Ces deux types de trains sont aptes à circuler à 160 km/h. Ils sont utilisables en unité double, pouvant ainsi transporter respectivement 440 et 1000 personnes. Ils intègrent les dernières évolutions techniques pour un accès facilité aux personnes en situation de handicap : un plancher bas, un comble lacune pour monter/descendre du train, deux emplacements réservés aux fauteuils roulants, des toilettes adaptées, des annonces lumineuses et sonores... Ils sont dotés de prises électriques entre les sièges, de caméras de vidéo-protection et comportent 2 espaces pour 3 vélos chacun. Ils ont une charge à l'essieu de 17 tonnes et sont équipés de moteurs synchrones à aimants permanents, avec récupération de l'énergie cinétique lors du freinage. Les Regio2N consommeront 20 % d'énergie électrique en moins que les trains de la génération précédente (les TER2N).

Les Régiolis annoncent ainsi des émissions de CO₂ de 1,5 g/km par passager en mode électrique, de 23 g/km par passager en mode diesel, de 30 à 40 % de réduction de la consommation en mode chauffage, et même 85% de masse recyclable (95% pour les Régio2N). À noter aussi que des détecteurs de CO₂ permettent, dans les deux types de matériel, d'adapter automatiquement la puissance des flux d'air pulsé au nombre de personnes présentes à bord.

Ces nouveaux trains ont commencé à être livrés à l'automne 2014, avec environ un an de retard sur les prévisions. Une fois ces 26 nouvelles rames livrées, «Provence-Alpes-Côte d'Azur disposera du parc matériel le plus moderne de France», s'est enorgueilli Philippe Bru, directeur régional de la SNCF, lors de l'inauguration des premières rames en gare de Marseille Saint-Charles le lundi 17 novembre.

Les 10 Régiolis seront utilisés principalement sur l'étoile ferroviaire d'Avignon, et équiperont notamment la ligne Avignon - Carpentras, qui



© C. Almodovar



© C. Almodovar

Provence-Alpes-Côte d'Azur disposera du parc matériel le plus moderne de France

sera ré-ouverte le 24 avril 2015 à la circulation des trains de voyageurs, avec 14 puis 17 allers-retours par jour. La performance de leur moteur diesel rendrait leur utilisation judicieuse aussi sur la ligne des Alpes, surtout lorsque le bas de la ligne (Marseille – Aix) sera électrifié, puisqu'il s'agit de matériel bi-mode.

Les 16 Régio2N seront utilisés principalement entre Cannes et Menton, là où la fréquentation des trains est la plus élevée, et les surcharges actuelles les plus fréquentes. Ils pourront équiper également certaines circulations Toulon - Marseille, leur maintenance étant prévue sur le site de Marseille Blancarde.

Ces nouvelles rames permettent aussi, par décalage, de faire circuler davantage de trains sur d'autres lignes. Ainsi, la réalisation d'une 3^e voie ferrée entre Marseille et Aubagne (pour plus de 250 millions d'euros, cofinancés par l'État, la Région, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération

du Pays d'Aix et de l'Étoile et le Réseau Ferré de France) permet de renforcer la fréquence des trains en heure de pointe entre Toulon et Marseille (+5 trains par jour) et particulièrement entre Aubagne et Marseille, avec quasiment un train toutes les 20 minutes dans chaque sens pour desservir les haltes intermédiaires de La Penne-sur-Huveaune, La Barasse (nouvel arrêt), Saint-Marcel, La Pomme et La Blancarde. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a également souhaité créer, dès ce mois de décembre 2014, des trains directs (c'est-à-dire sans correspondance à Marseille Saint-Charles) entre Toulon et Miramas (ou Avignon), desservant au passage les gares d'Ollioules, La Ciotat, Aubagne, La Blancarde, L'Estaque, Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence et Rognac. Ces trains directs font gagner 30 minutes à celles et ceux qui n'ont pas besoin de transiter par la gare Saint-Charles à Marseille. Un premier pas vers un système de RER à l'échelle de l'aire métropolitaine d'Aix Marseille ? ●



Neuf entreprises de transport routier de voyageurs signent la charte « Objectif CO₂ »

par **Marine Bernard**, chargée de mission Développement durable FNTV PACA et **Laurent Benvenuti**, délégué régional FNTV PACA-Corse



© FNTV

Les entreprises signataires lors de la cérémonie du 27 novembre 2014 :

- Flash Azur Voyages,
- Voyages Telleschi,
- Bremond Autocars,
- Autocars Alizés,
- Les Lignes du Var-Littoral Cars,
- Compagnie des Autocars de Provence (CAP),
- Sud Est Mobilités (SEM),
- Société des Autocars de Haute-Provence (SAHP),
- TACAVL (Transports Autocars Côte d'Azur - Vallée du Loup).

Le 27 novembre dernier, neuf entreprises de transport routier de voyageurs de la région signaient une charte d'engagement « Objectif CO₂ » et s'engageaient à réduire leurs émissions de CO₂ de 14,15% en trois ans. Elles rejoignent ainsi les sept entreprises signataires de la démarche en février dernier.

L'ensemble de ces entreprises rejettent annuellement dans l'atmosphère 29 221 tonnes de CO₂. Elles représentent 874 conducteurs et 704 véhicules. Les actions prévues sont pour l'essentiel la modernisation et l'équipement de la flotte, l'utilisation de carburants alternatifs, le bridage de la vitesse ou de l'accélération, la formation des conducteurs à l'éco-conduite,

l'implication des donneurs d'ordre et des autorités organisatrices de transport.

Les résultats attendus en trois ans sont une réduction de 1219075 litres de la consommation de carburant et de 3 948 tonnes des émissions de CO₂. ●

CONTACTS

Laurent Benvenuti
Délégué régional FNTV PACA-Corse
lbenvenuti@fntv-paca.com

Marine Bernard
Chargée de mission Développement durable FNTV PACA
mbernard@fntv-paca.com



©iStock.fr



Troisième conférence métropolitaine

La métropole en projets, intentions d'étape

par **Michel Martin**, adjoint au chef de l'unité Animation et Politiques des transports et des Déplacements/STI DREAL PACA



©iStock.fr

La troisième conférence métropolitaine, organisée par la Mission Interministérielle pour le projet Métropolitain Aix-Marseille-Provence, s'est tenue le 11 décembre à Marseille au centre de congrès du Pharo.

Le volet transports y a pris une place importante. Partant du constat des retards accumulés en matière de transports collectifs par rapport à d'autres métropoles, améliorer l'offre de mobilité peut devenir un des leviers essentiels de la concrétisation et du développement de la future métropole Aix-Marseille-Provence.

Le « livre blanc pour la mobilité », fruit des travaux du chantier « mobilité accessibilité » animé par la mission interministérielle, a été présenté.

Il propose, autour d'un socle commun, deux scénarios de structuration du réseau de transports collectifs métropolitain :

- le socle commun est une diagonale ferroviaire reliant Aubagne à Miramas, en passant par la future gare souterraine de Saint-Charles ;
- le scénario « ring » se présente comme une boucle ferroviaire reliant Aix-Vitrolles-Marseille et Aubagne ;
- le scénario « interpôles » repose sur la mise en place d'un réseau reliant les principaux pôles qui composent la métropole et utilisant le mode de transport le plus performant pour la relation considérée (train, car, tram-train). ●

En clôture de la journée, la ministre de la décentralisation, Marylise Lebranchu, a confirmé le calendrier prévu de mise en place de la métropole le premier janvier 2016.



Guide Setra sur les transports de marchandises

par **Bruno Meignien**, chargé d'études ferroviaires et intermodales ministère chargé des Transports



© Bruno Meignien

Le monde change et le transport de marchandises aussi. Pour cette raison, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, service technique du ministère chargé des transports) publie une mise à jour du guide «*transport de marchandises : caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport*», édité pour la première fois en 2008 sous forme papier par l'ex-Sétra.

Ce guide méthodologique est organisé en neuf chapitres : Après un premier chapitre général (cadre économique, logistique), vient un second sur les palettes et containers utilisés dans le transport de marchandises. Chaque mode est ensuite traité par un chapitre distinct : route, fer, fleuve, combiné rail-route, maritime, aérien, pipelines. Son objectif est de fournir au lecteur, pour chacun des modes de transport, les paramètres pertinents permettant de caractériser et de mesurer la capacité des différents réseaux de fret en vue d'une

analyse multimodale. Ce document est notamment destiné à des chargés d'études qui sont confrontés à la problématique transversale des systèmes et corridors de transport de marchandises et qui souhaitent procéder à des estimations portant sur la capacité comparée des différents modes de transport de fret. Il est aussi destiné aux commissionnaires de transport et simplement aux personnes désireuses d'en savoir plus ! Cette mise à jour avec les données les plus récentes disponibles tient compte des récents changements de tendances dans le domaine du fret et comporte de nombreuses illustrations, exemples et focus sur des points particuliers comme la baisse des vitesses dans le domaine maritime ou le calcul des aires de marché des terminaux rail-route, par exemple. Elle laisse aussi une part plus large à l'international (chiffres, graphes, cartes, etc.). En vue des prochaines mises à jour, toute remarque ou proposition d'ajout est bienvenue. ●

Le document complet est téléchargeable gratuitement au lien suivant : www.setra.developpement-durable.gouv.fr/transport-de-marchandises-caracteristiques-de-l-a5875.html

Une version anglaise de 2102 est également disponible sur : www.setra.developpement-durable.gouv.fr/technical-guides-r781.html



Les trains de Provence-Alpes-Côte d'Azur, en mal d'exactitude

par **Jean-Marc Ambielle**, statisticien Insee, ORT/DREAL-PACA |

Au cours des trois dernières années, environ 421 000 trains desservent la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit 375 par jour, en moyenne. Leur qualité de service est déterminante pour le public dans les déplacements de courte et longue distance. Selon les données publiées par l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST), la ponctualité et la régularité des trains sont moins satisfaisantes en Provence-Alpes-côte d'Azur qu'au niveau national.

TGV : relative fiabilité de la ligne Paris-Marseille

Entre septembre 2011 et septembre 2014, sur le territoire national, près d'un TGV sur dix en moyenne (10,7% précisément), arrive en gare en retard. Selon une ponctualité qui s'érode : le taux de retard des trains est moins favorable en 2013 (11,7%) qu'en 2012 (10,6%). Cependant, une amélioration pourrait survenir puisque le manque d'exactitude n'est plus que 9,4%, sur les neuf premiers mois de 2014 : anticipation hypothétique car, sur cette période trisannuelle, l'irrégularité des TGV est élevée, les derniers mois de l'année (Cf. Graphique 1).

La notion de retard utilisée par l'AQST à l'origine de ces données, est fonction de la durée théorique des trajets. Ainsi, considère-t-elle qu'un TGV est en retard à l'arrivée, à partir de 5 minutes 59 secondes

pour des liaisons d'une durée programmée inférieure à 1 h 30 ; à partir de 10 minutes 59 secondes pour des liaisons d'une durée comprise entre 1 h 30 et 3 h ; et de 15 minutes 59 secondes pour des liaisons d'une durée supérieure à 3 heures.

Sur la même période 2011-2013, le taux national moyen d'annulation des TGV est de 0,5 %. En dégradation sensible, il passe de 0,1% en 2012 à 0,3% en 2013 puis à 1,5%, sur les trois premiers trimestres de 2014.

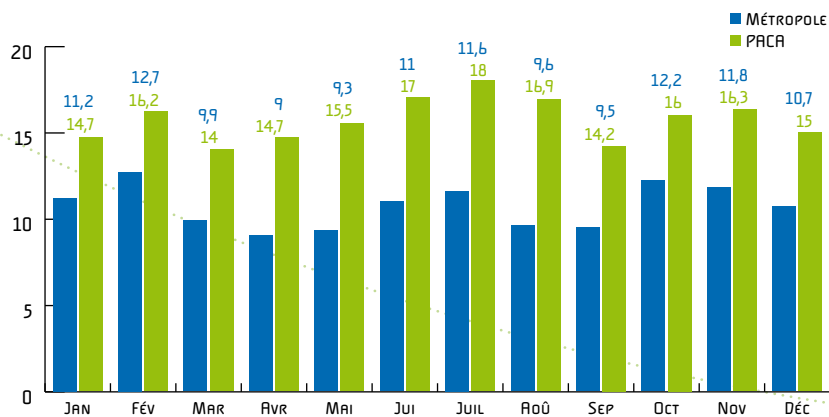
Dans le même temps, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le taux de TGV en retard est supérieur de cinq points (15,7%) au niveau national et la dégradation du service y est très perceptible : 15,3% de trains en retard en 2012 et 17,6 %, en 2013. En 2014, la fiabilité des TGV sur les 9 premiers mois (14,3%) s'améliore.

La ponctualité des cinq lignes de TGV desservant PACA diffère nettement de l'une à l'autre. Paris-Marseille obtient, sur ce critère, le meilleur résultat avec 7,6% de trains en retard à l'arrivée, un taux relativement performant pour la région. Comparativement, la liaison Paris-Aix-en-Provence est près de deux fois moins compétitive (13,5% de retard). La raison, selon l'AQST, est qu'une partie des trains assurant cette desserte vient de Nice et, entre Nice et Marseille, les trains subissent les limitations de vitesse imposées par la modernisation de l'infrastructure. On retiendra cependant que le taux d'annulation y est quasi-nul et qu'il est aussi très faible entre Paris et la cité phocéenne (0,5%). La plus mauvaise régularité est relevée sur la liaison Lille-Marseille où un quart des TGV environ se fait attendre, fragilisés par la longueur du parcours (cf. Tableau 1).

Toutes lignes régionales confondues, ces trains accusent un retard moyen de 34 minutes, très supérieur à celui observé en métropole (11 minutes).

En PACA, le retard record (45 minutes) est détenu par la problématique ligne Paris-Nice. Entre 2011 et 2014, la ponctualité régionale la plus incertaine se manifeste en novembre et les mois d'été : juin, juillet et surtout août où 18% des TGV arrivent en retard. Parmi les causes invoquées, les travaux de rénovation d'infrastructure entre Nice et Marseille le disputent aux intempéries et aux vols de câbles. Sont mis en cause aussi, les mouvements sociaux, les actes de malveillance, les accidents de personnes et autres alertes à la bombe. Ici encore, la neige et le froid occasionnent

Taux de retard mensuel des TGV (Unité : en %)



Source : AQST Novembre 2014. www.qualitetransports.gouv.fr



Ponctualité des liaisons TGV de la région PACA (sept. 2011 à sept. 2014)

	Trains assurés	Taux de trains annulés (en %)	Taux de trains en retard (en %)	Retard moyen à l'arrivée (en minutes)
Lille - Marseille Saint-Charles	10 072	0,4	24,1	37
Lyon Part Dieu - Marseille Saint-Charles	42 943	0,6	20,8	30
Paris - Nice Ville	13 904	0,6	18,7	45
Paris - Aix En Provence TGV	29 829	0,0	13,5	31
Paris-Lyon - Marseille Saint-Charles	35 088	0,5	7,6	39
ENSEMBLE	131 836	0,4	15,7	34

Source : AQST Novembre 2014. www.qualitetransports.gouv.fr

la réduction de la vitesse des trains pour éviter les dangers liés aux projections de glace ; là, orages et tempête endommagent la caténaire. À cet inventaire, s'ajoutent bien d'autres démêlés : malveillance sur du matériel, heurts d'animaux, colis suspects, incidents techniques lors de travaux, etc.

Moins de trains intercity en circulation

Sur la même période 2011-2013, le manque de ponctualité¹ des trains nationaux Intercités est de 11,2%, soit un taux voisin de celui des TGV (10,6%). En 2013, un taux de 11,1% leur atteste une fiabilité supérieure aux trains à grande vitesse et le bilan de l'année 2014 pourrait être meilleur encore : 10,6%, sur les neuf premiers mois. Toutefois, l'autorité de qualité des transports signale qu'en 2013, la consolidation de cette régularité s'est accompagnée d'un retrait du nombre total de trains de 10,7% par rapport à 2012². Parallèlement, ils affichent un faible taux d'annulation (0,6%), inférieur à celui des TGV mais leur retard moyen est de 53 minutes, en 2013 : 7 minutes de plus que l'année précédente.

Dans le même temps, en PACA, 21% de ces trains sont en retard : 10 points de plus qu'en métropole. En outre, les résultats se détériorent : 19,7% d'arrivées tardives en 2012, 20,4%, en 2013 et 20,9% sur les trois quarts de l'année 2014. Comme au niveau national, le nombre de trains en circulation baisse de 2012 à 2013 (-13,5%).

Avant son annulation définitive en janvier 2014, une seule liaison Intercités – Nice-Hendaye – présentait une relative régularité horaire. Cependant, l'offre de trains y était limitée à une petite dizaine par mois, hors période estivale. De même, sur la ligne Paris-Briançon, les trains d'équilibre du territoire connaissent des retards inférieurs à la moyenne régionale (16%). Ces retards

sont les plus faibles des trains Intercités régionaux (18 minutes, en moyenne). Avant sa disparition en octobre 2012, la liaison Clermont-Ferrand-Marseille affichait aussi une régularité relativement satisfaisante pour PACA. Hors ces lignes supprimées, le taux de retard des Intercités est de 21,8%, avec un maximum atteint sur la ligne Nice-Bordeaux, de loin la moins compétitive (27%).

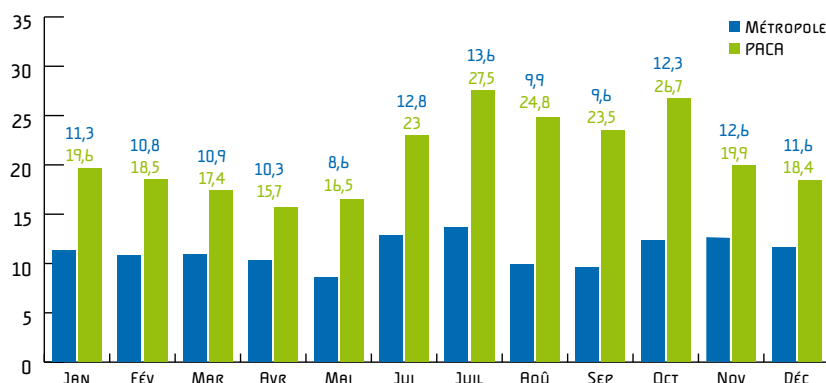
En PACA, au cours des trois dernières années, les mois de juillet à octobre (27%) sont les plus défavorables, en terme de ponctualité. Octobre 2011, par exemple, s'illustre par des taux d'annulation (3%) et de retard (39%) anormalement élevés, à la suite de mouvements sociaux. À l'opposé, les meilleures régularités s'observent en avril et mai (16%). Mais, pour le voyageur, régularité n'est pas synonyme de ponctualité. Voyager en mai, par exemple, présente les risques d'un retard de 16% pour une durée moyenne d'attente de 51 minutes ; en août, ils sont respectivement de 25% et 50 minutes.

Les avatars des TER en PACA

Selon l'AQST, en 2013³, quelque 2 millions de TER – 6 fois plus que de TGV – ont circulé sur le réseau ferré national, soit près de 5800 trains par jour. Environ 9% accusent plus de 5 minutes de retard à l'arrivée, soit une meilleure ponctualité que les TGV et les Intercités. Toutefois, en comparaison, le taux d'annulation⁴ des TER (2,4%) apparaît élevé⁵. En 2013, 7% de l'ensemble des TER, soit un peu plus de 148 000 trains circulent en PACA au lieu des 159 700 Trains Express Régionaux prévus : le taux d'annulation (7,3%) y est plus élevé que dans les autres régions métropolitaines. Les retards (16,9%) y sont aussi importants, supérieurs, notamment, à ceux de la région Rhône-Alpes (12%) et Aquitaine (11,5%) qui se partagent le podium. Ce manque de ponctualité se prolonge au cours des neuf premiers mois de 2014, avec 17,3% des TER en retard au terminus. En revanche, les annulations y sont moins nombreuses (4,9%) que l'année précédente. ●

1. Avec la SNCF, l'AQST fiabilise actuellement les données, notamment celles de trafic et d'annulation des trains Intercités.

Taux de retard mensuel des trains Intercités (sept. 2011 à sept. 2014) (Unité : en %)



Source : AQST Novembre 2014. www.qualitetransports.gouv.fr



©DRT PACA



Ponctualité des trains Intercités desservant PACA (sept. 2011 à sept. 2014)

	Trains assurés	Taux de trains annulés (en %)	Taux de trains en retard (en %)	Retard moyen à l'arrivée (en minutes)
Bordeaux Saint-Jean - Nice Ville	2 862	0,3	27	52,7
Strasbourg - Nice Ville	3 320	6	22	53,3
Bordeaux Saint-Jean - Marseille Saint-Charles	12 672	2	20,9	49,2
Paris Austerlitz - Nice Ville	3 962	4	20,6	49,3
Clermont Ferrand - Marseille Saint-Charles	1 264	9,4	18,4	30,1
Paris Austerlitz - Briançon	294	0	16,3	18,6
Hendaye - Nice Ville	1 096	5,4	11,1	64,2
ENSEMBLE	25 470	3,2	21,1	49,5

Source : AQST Novembre 2014. www.qualitetransports.gouv.fr

- 80 767 en 2012 et 72 115 en 2013.
- Les données disponibles pour les TER couvrent l'année 2013 et janvier à septembre 2014.
- « Les statistiques d'annulation des TER doivent être lues avec précaution. En effet, un train est considéré comme déprogrammé et non annulé si l'annonce de sa suppression a eu lieu la veille de sa circulation programmée avant 16 h, ce qui amène des chiffres relativement bas dans des situations critiques » (AQST).
- L'AQST précise qu'elle n'établit pas de distinction entre une annulation partielle — un TER qui ne circule que sur une partie de son parcours - et une annulation totale. De ce fait, certains TER peuvent être considérés en retard par la SNCF et annulés par l'AQST.

Ponctualité des Transports Express Régionaux ferroviaires (TER) par région métropolitaine (janvier 2013 à septembre 2014)

Région	Nombre de trains programmés	Nombre de trains ayant circulé	Trains en retard de plus de 5 min à l'arrivée (en %)	% de trains annulés
Provence-Alpes-Côte d'Azur	281 078	263 450	17,1%	6,3%
Rhône Alpes	574 045	563 072	11,3%	1,9%
Aquitaine	176 179	173 011	11%	1,8%
Languedoc-Roussillon	100 176	96 009	10%	4,2%
Midi Pyrénées	173 663	169 348	9,5%	2,5%
Bourgogne	157 968	154 691	8,7%	2,1%
Franche-Comté	114 220	113 129	8,2%	1%
Nord Pas de Calais	265 484	259 672	8,2%	2,2%
Auvergne	111 631	109 961	8,1%	1,5%
Picardie	221 699	219 272	8%	1,1%
Limousin	83 359	79 951	7,5%	4,1%
Centre	192 614	187 769	7,3%	2,5%
Pays de La Loire	208 600	203 934	7%	2,2%
Poitou-Charentes	70 982	69 734	6,8%	1,8%
Basse-Normandie	68 636	66 602	6,1%	3%
Bretagne	169 615	167 678	5,8%	1,1%
Champagne Ardenne	127 535	124 929	5,3%	2%
Haute-Normandie	119 424	117 199	5,2%	1,9%
Alsace	380 834	376 567	3,6%	1,1%
MÉTROPOLE	3 597 742	3 515 978	8,6%	2,3%

Source : AQST Novembre 2014. www.qualitetransports.gouv.fr

MISSIONS ET RÔLE DE L'AQST

Créée par décret en 2012, l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports (AQST) a pour objectif de contribuer à l'amélioration de la qualité de service dans les transports de voyageurs terrestres (ferroviaires et routiers, urbains et interurbains), maritimes et aériens, en accordant une attention particulière à la régularité, à la ponctualité et à la qualité de l'information diffusée aux voyageurs. Elle veille à ce que les opérateurs de transport respectent leurs obligations en matière de qualité de service. La mission de l'Autorité consiste ainsi à informer les voyageurs, selon des modalités claires et transparentes, sur l'évolution dans la durée de la qualité de leurs services de transport, sur leurs droits et sur les démarches à accomplir pour les faire valoir.

Le site de l'AQST qualitetransports.gouv.fr a été conçu avec le double but de rendre publiques et accessibles des statistiques objectives sur la ponctualité et la régularité des modes de transport et d'accompagner les voyageurs dans leurs démarches et dans la compréhension de leurs droits.



Colloque ORT 7 novembre 2014

par **Michel Martin**, adjoint au chef de l'Unité Animation et Politiques des Transports et des Déplacements/STI DREAL PACA

Le colloque annuel de l'ORT s'est déroulé le 7 novembre à l'Hôtel de Région sur le thème « Les projets de transport en PACA : bilans et perspectives ».

La journée s'est déroulée en deux temps : durant la matinée, il s'agissait de revenir sur les projets réalisés ces dernières années en se demandant s'ils avaient bien répondu aux attentes ; l'après midi était ensuite consacrée aux projets à venir, notamment sur le réseau routier et le réseau ferroviaire. Après le discours d'accueil du président de l'ORT, **Jean-Louis Amato**, **Éric Legrigeois**, nouveau directeur adjoint de la DREAL et **Jean-Yves Petit**, vice-Président du Conseil régional en charge des transports, présentent respectivement le point de vue de l'État et de la Région sur le thème de la journée.

La première présentation est assurée par **Valérie Buttignol**, du Cerema. Elle présente le bilan LOTI de la section Sisteron-La Saulce de l'A51. Cette procédure, obligatoire pour les projets routiers d'un coût supérieur à 83 M€, vise à rechercher si les prévisions initiales figurant dans le dossier de DUP se sont vérifiées dans la réalité.

Les résultats du bilan pour cette section de l'A51, dont les travaux ont démarré en juin 1995 et qui a été mise en service en juin 1999, sont contrastés : plutôt conformes aux prévisions pour l'amélioration de la sécurité et les effets économiques et sociaux, ils révèlent d'importants écarts sur les chiffres de trafic, inférieurs de 21% aux prévisions, et sur les coûts qui ont largement dépassé les estimations initiales.

Un bilan du CPER 2007-2013 est ensuite présenté

par **Didier Biau**, chef du service Infrastructures et Développement du Conseil régional.

À la fin du CPER, le taux d'engagement des crédits sur le volet ferroviaire est de 97%, avec pour principales opérations (terminées ou en voie de l'être) des travaux sur la ligne des Alpes, la ligne Nice-Breil, Marseille-Aubagne-Toulon et Avignon TGV-Avignon centre-Carpentras.

Le taux d'engagement est de 60% sur l'accord cadre État-Région-ADEME, destiné à favoriser des actions de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES (PDE, PDIE, acquisition de véhicules, etc).

En tant qu'AOT régionale, la Région constate que la demande sur les TER a suivi la progression de l'offre, qu'elle a en outre été dynamisée par la politique tarifaire (succès de la carte Zou), mais qu'il en résulte une croissance mécanique de la charge financière (le taux de couverture des charges par les recettes est aujourd'hui de 26%).

Les perspectives et enjeux pour l'avenir sont de poursuivre le développement des dessertes régionales tout en s'adaptant au nouveau contexte institutionnel qui se dessine.

La dernière présentation de la matinée, assurée par **Isabelle Gossmann** (DREAL PACA) était consacrée au bilan des premiers appels à projet TCSP. Cette procédure, par laquelle l'État contribue au financement de projets de TCSP, a déjà été activée à trois reprises, en 2008, 2010 et 2013.

L'objectif est de consacrer 2,5 Md € à la réalisation de 1800 km de TCSP à l'horizon 2020. Le premier appel à projets représentait 390 km, dont 240 sont aujourd'hui en service, et le second 600 km dont 170 ont déjà été aménagés. En PACA, sur les deux premiers appels à projet, 20 projets ont été retenus (soit 18% du total France entière), représentant 160 km (15% du total). Aujourd'hui 20% seulement sont en service, contre 38% sur l'ensemble de la France.

Les deux premiers appels à projet ont augmenté sensiblement l'équipement en TCSP, mais n'ont pas permis à notre région de rattraper tout son retard par rapport à ses voisins : en 2008, PACA comptait 8 km de TCSP par million d'habitant, contre 13 en Languedoc-Roussillon et 25 en Rhône-Alpes. Après les deux premiers appels à projets, ces chiffres sont respectivement de 34,5 km, 39,4 et 44,2.

Les résultats du troisième appel à projet, qui étaient restés en attente du fait de la suspension de l'écotaxe, devraient être connus en décembre 2014.

L'après-midi du colloque était plus tourné vers l'avenir, avec tout d'abord les projets routiers sur le réseau national, présentés par **Nadia Fabre**, chef de l'unité Maîtrise d'ouvrage de la DREAL PACA. Le CPER 2000-2006 a été le dernier à comporter un volet routier. Pour la période suivante (jusqu'en 2014) est mis en place le PDMI (Programme de



©Stack.fr



Modernisation des Itinéraires), destiné à améliorer le réseau routier national et qui comporte, en PACA, 25 opérations représentant 390 M€ d'investissements, cofinancés par l'État, la Région et les collectivités locales. Sur ce programme, 57% des travaux sont aujourd'hui terminés.

Créée en octobre 2012, la Commission Mobilité 21 a procédé à l'évaluation des projets du SNIT² et à leur hiérarchisation en trois niveaux de priorité: priorité 1 à réaliser avant 2030, priorité 2 entre 2030 et 2050, priorité 3 au delà de 2050.

En 2013, le scénario retenu conserve les projets de priorité 1 et 2, ce qui représente 30 Md€ à inscrire dans les prochains CPER. En PACA, sont classés en priorité 1 la liaison Fos-Salon et le contournement d'Arles et en priorité 2 les tranches 2 et 3 de la LEO. Il est également préconisé d'inscrire au PDMI ou au CPER la modernisation des RN85 et ex-RN75, ainsi que la modernisation de la desserte de Digne.

L'exposé se termine par une présentation des principaux travaux sous maîtrise d'ouvrage DREAL récemment terminés ou qui doivent l'être d'ici 2020: deuxième tube du tunnel de Toulon (2014), première tranche de la LEO (2010), itinéraire ITER (2011), déviation de Miramas (2016), contournement de Martigues-Port-de-Bouc.

Après les projets routiers, ce sont les projets ferroviaires qui sont présentés par **Olivier Le Prunec**, de RFF.

Ces dernières années, les investissements ferroviaires n'ont cessé de croître: on est ainsi passé de 96 M€ en 2009 à 240 M€ en 2014.

La modernisation du réseau ferré de PACA se concentre sur les enjeux de sécurité, de fiabilité, de régularité, de capacité, d'accessibilité aux gares et de prise en compte de l'environnement. Dans cette optique, un programme de près de 1M€ (dont 500 M€ de renouvellement de voies) est envisagé à l'horizon 2020.

La dernière présentation, avec **Robert Unterner** (DREAL) et **Philippe De Camaret** (DIRMED), a pour thème «Les nouveaux usages de la route». Dans un contexte de finances publiques contraintes et de meilleure prise en compte du développement durable, il s'agit d'optimiser les réseaux existants et de favoriser les modes collectifs pour répondre à une demande de mobilité croissante.

L'axe Aix-Marseille est un bon exemple de terrain d'application pour ces nouveaux principes: les déplacements y ont augmenté de 10% depuis 1997, avec une part croissante des TC (20% aujourd'hui) du fait de l'augmentation de fréquentation des cars du CG 13 (+20% depuis 2008) et des TER (+45% depuis la même date). Parmi les actions à engager sur l'ensemble des modes de transport figure la priorisation des TC sur autoroute (voies réservées, utilisation de la BAU, etc). Un premier aménagement a été mis en service

en décembre 2013 avec la voie réservée sur les 2 km d'autoroute entre Plombières et Saint-Charles. Des études opérationnelles sont actuellement en cours sur plusieurs sections de l'axe A7-A51: Arnaux-Plombières, RD6 (Gardanne)-Saint-Antoine, RD9-Aix.

Ces aménagements doivent s'insérer dans un Schéma Directeur de Gestion du trafic à l'échelle de la métropole, qui comportera en outre la réalisation de parcs relais, l'aménagement d'échangeurs et des mesures de gestion dynamique du trafic. ●

1. Transports Collectifs en Site Propre.
2. Schéma National des Infrastructures de Transport.



Transport routier de marchandises, sur la bonne route avec la Carsat sud-est

par **Didier Dozas**, ingénieur conseil à la Carsat sud-est

La Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail (Carsat), organisme paritaire de la Sécurité sociale, est l'assureur social des risques professionnels accidents du travail - maladies professionnelles pour les entreprises du régime général. Dans notre édition N° 82 de septembre 2013, Le Journal des Transports ORT PACA présentait le lancement par la Carsat sud-est de la démarche dédiée à la prévention des risques professionnels à destination du transport routier de marchandises. Le moment est venu d'effectuer un premier bilan.

Une année complète s'est écoulée depuis notre dernière rencontre, quel est le chemin parcouru ?

L'action de la Carsat sud-est à destination des entreprises du TRM est une démarche de fond qui s'inscrit sur la période 2014 - 2017. Dès le début de l'année 2014 nous avons déployé la démarche en trois volets opérationnels :

- des interventions directes auprès de 230 entreprises du TRM implantées en PACA et Corse,
- des actions à destination des Très Petites Entreprises (moins de vingt salariés) compte tenu du tissu d'entreprises de notre région,
- des partenariats avec les acteurs du secteur du TRM pour diffuser les bonnes pratiques de prévention auprès du plus grand nombre d'entreprises.

La Carsat propose-t-elle de nouveaux outils de prévention dédiés au TRM ?

Dans l'article de septembre 2013, nous avons déjà présenté le guide destiné aux entreprises du TRM pour réaliser l'évaluation des risques professionnels, ainsi que l'application informatique OIRA TRM¹,

gratuite, permettant d'éditer son document unique et le plan d'action prévention associé.

En 2014, nous complétons notre offre prévention par la mise à disposition des chefs d'entreprises et des concessionnaires poids lourds d'une brochure « Rouler et manutentionner en sécurité - Guide de choix des équipements de sécurité » - ED 6189 de l'INRS². Cette brochure a pour objectif d'aider aux choix des équipements au moment de l'acte d'achat des poids-lourds en présentant les bonnes pratiques de la profession qui facilitent les conditions de travail des conducteurs, réduisent les risques d'accidents et de maladies professionnelles. Ces équipements participent donc indirectement à améliorer la performance de l'entreprise et le service rendu aux clients.

En 2014, nous avons aussi mis à disposition des Services inter-entreprises de Santé au Travail (médecine du travail) et des SAMETH (maintien dans l'emploi) un outil spécifique intitulé « Aide au maintien dans l'emploi dans le TRM ». Cet outil a un double intérêt :



Brochure ED 6189 de l'INRS

- Échanger avec un conducteur pour identifier les tâches les plus pénibles de son travail pouvant entraîner une pathologie et proposer au chef d'entreprise des solutions techniques pour l'adaptation et le maintien dans le poste de travail
- Engager une démarche de prévention collective dans l'entreprise pour améliorer la prévention des risques professionnels de l'ensemble des salariés.



©iStock.fr



Vous avez parlé en introduction de partenariat avec les acteurs du secteur du TRM, quel exemple récent pouvez vous nous présenter ?

La Carsat a engagé un partenariat de fond avec l'OPCA Transports. L'OPCA Transports est proche des entreprises du transport au travers de leurs nombreuses visites d'entreprises et de leurs palettes d'offres de services proposés.

Nous avons donc formé l'ensemble des Conseillers Formation de l'OPCA Transports PACA Corse pour leur permettre d'aborder plus facilement le sujet de la prévention lors de leurs visites en entreprise et leur permettre d'orienter les chefs d'entreprise vers les offres prévention disponibles.

En 2014, nous avons aussi formé les trois cabinets de consultants, référencés par l'OPCA, afin que ces derniers puissent réaliser des diagnostics prévention et accompagnement prévention en entreprise dans le cadre de l'offre T-Diag de l'OPCA Transports.

Enfin, nous sommes en train de construire un module prévention TRM qui s'intégrera prochainement à leur offre existante T-Tutorat dédiée à la formation en ligne des tuteurs en entreprises.

Mobiliser les TPE³ sur la prévention des risques professionnels, c'est vraiment réalisable ?

Accompagner les chefs d'entreprise de TPE pour renforcer la prévention des risques professionnels, quel que soit le secteur d'activité, est une démarche difficile à mettre en œuvre. Un chef d'entreprise de TPE est sur tous les fronts (commercial, exploitation, relations humaines, pannes des véhicules, pression des clients, trésorerie, résultats financiers...), ceci tout le temps et sous la pression supplémentaire d'une conjoncture du TRM particulièrement difficile. Dans ce contexte, il n'est pas aisé de prendre du recul pour regarder autrement la prévention des risques

professionnels avec son équipe, pour accéder aux bonnes informations, pour se donner le temps et l'opportunité de changer ses pratiques professionnelles.

Notre première expérience nous a amenés, nous aussi, à changer nos pratiques pour agir auprès des TPE : notre démarche s'effectue sur la base d'une « approche métier du TRM », sur la construction de partenariats et sur une mobilisation de « masse ». Dans ce cadre nous avons franchi, fin 2014, une première étape en adressant auprès de 1 300 entreprises de PACA et Corse (effectif de moins de 20 salariés), un document qui a pour vocation de fournir aux chefs d'entreprises les éléments clés pour les interpeller sur les enjeux de prévention pour une TPE et pour fournir immédiatement des solutions de prévention pragmatiques au travers d'outils qui leur sont dédiés.



Extrait du document transmis aux TPE TRM de PACA Corse

Nous sommes conscients que les chefs d'entreprise de TPE peuvent ressentir un sentiment « d'isolement » pour aborder le sujet de la prévention. Nous avons donc créé le 27 novembre 2014 le premier « Club Prévention TRM PACA Corse ». Cette première réunion, co-animée avec l'OPCA Transports, a été particulièrement riche en échanges et a permis de réunir chefs d'entreprise, concessionnaires poids-lourds et organisation professionnelle. Le « Club Prévention TRM » a pour vocation de se réunir régulièrement, si certains de vos lecteurs désirent s'y inscrire, la démarche est facile ! (voir ci-dessous)



Pour rejoindre le « Club Prévention TRM PACA Corse » animé par la Carsat sud-est, demandez votre inscription en transmettant un mail à l'adresse suivante : prevention.trm@carsat-sudest.fr

Dès 2013, un programme d'aide financière était proposé par la Carsat sud-est aux entreprises de moins de 50 salariés, quels résultats avez-vous obtenus ?

Les résultats obtenus sont à la hauteur des attentes du secteur d'activité pour intégrer des équipements de sécurité à l'acte d'achat des poids-lourds et pour améliorer les conditions de manutentions des marchandises : le premier programme 2013-2014 de l'aide financière simplifiée, intitulée BONUS TRM, a permis d'attribuer plus de 400 000 euros de subventions aux entreprises des régions PACA et Corse.

Soixante entreprises du TRM en ont bénéficié, pour une moyenne attribuée de 6988 euros par entreprise.

Le lancement du premier programme BONUS TRM nous a permis de rencontrer les concessionnaires poids-lourds et équipementiers de la région. Le travail commun engagé avec ces acteurs importants du secteur du TRM doit se renforcer en 2015 pour promouvoir la prévention des risques professionnels auprès des entreprises.

Nous avons décidé avec les partenaires sociaux assurant la gouvernance de la Carsat sud-est de reconduire pour l'année 2015 un nouveau BONUS TRM accessible aux entreprises de moins de 50 salariés. Ce bonus est en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2014.



Le Bonus TRM 2015 est téléchargeable sur le site de la Carsat sud-est, www.carsat-sudest.fr, rubrique entreprises / prévenir les risques professionnels

En conclusion, un mot sur la nouvelle année 2015 qui se présente ?

L'année 2015 sera riche en actions de prévention à destination des entreprises du TRM et en développement de partenariats avec les acteurs du secteur afin de mobiliser l'ensemble de la profession. ●

1. Application informatique DiRA TRM permettant de réaliser l'évaluation des risques professionnels de votre entreprise, accessible sur le site <https://client.oiraproject.eu>.
2. Institut National de la Recherche et de la Sécurité, www.inrs.fr.
3. Très-Petites Entreprises



Journée ORT du 2 décembre 2014

L'évolution du système ferroviaire

par **Michel Martin**, adjoint au chef de l'Unité Animation et politiques des Transports et des Déplacements/STI DREAL PACA

Cette journée organisée par l'ORT au palais du Pharo à Marseille était consacrée à deux évolutions majeures qui vont profondément changer le paysage ferroviaire : l'ouverture à la concurrence et la réforme ferroviaire.

En ouverture de la journée, **Jean-Yves Petit**, vice-Président du Conseil Régional en charge des transports, dresse un inventaire de différents thèmes importants pour la région en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux.

L'égalité des territoires, qui est une des préoccupations prioritaires de la Région, pourrait trouver une meilleure place grâce au rôle de stratège que la réforme ferroviaire confère à l'État, et la Région le soulignera lors des prochains contacts avec le Préfet de Région.

Concernant les **relations entre la Région et les acteurs ferroviaires**, Jean-Yves Petit souhaite des relations basées sur la confiance, et regrette le peu de place accordé aux régions dans la gouvernance du système ferroviaire qui va être mis en place par la réforme : « le droit de financer ne doit pas être le seul accordé aux régions ». Il faudrait également envisager des contrats entre la SNCF et la Région sur la qualité de service, car sa dégradation est devenue très préoccupante. En matière de financement, la liberté tarifaire que la loi MAPAM accorde aux régions est une bonne chose mais devra être précisée, de même qu'il est prévu de transférer aux régions la propriété du matériel roulant qu'elles ont payé¹. En revanche il est regrettable que la loi ait renoncé à introduire le Versement Transport

Interstitiel², même si son rendement eut été faible en PACA, dont le territoire urbanisé est majoritairement englobé dans des périmètres de transport urbain.

Parallèlement, l'intervention financière de l'État en matière d'investissements ferroviaires, de l'ordre de 32% en moyenne, est faible au regard de certains pays voisins (90% en Grande Bretagne, 60% en Allemagne).

Par ailleurs, même si la réforme peut permettre de réaliser des économies en favorisant la mutualisation de certains moyens, cela ne saurait suffire à résorber la dette considérable du système ferroviaire.

Enfin, concernant **l'attribution des sillons**, il faudrait éviter que le transport régional soit sacrifié au profit du national. De même, des problèmes pourraient apparaître lors de l'arrivée de nouveaux opérateurs sur des axes saturés.

Didier Claude, de la direction fret Autochem (Fret SNCF) fait ensuite un point sur l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, qui permet déjà de prendre un certain recul puisqu'elle est effective depuis 2003 pour les transports internationaux et 2006 pour les transports intérieurs.

Suite à l'ouverture du marché, les nouveaux entrants, soit une dizaine d'entreprises (Veolia,

ECR, etc.) ont pris environ 30% du marché. Mais cela s'est fait aux dépens de la SNCF et non de la route, et globalement le fret ferroviaire n'a pas accru sa part de marché.

Cependant la libéralisation a été porteuse de changements. Elle a conduit à rénover la gamme de services et les entreprises renouvellent et ajustent leur offre par rapport à la concurrence.

Dans ce contexte, la qualité de service demeure un élément fondamental pour les chargeurs.

Aujourd'hui les gisements de croissance se trouvent à l'échelle européenne et, au delà de la concurrence, se mettent en place des coopérations techniques et commerciales.

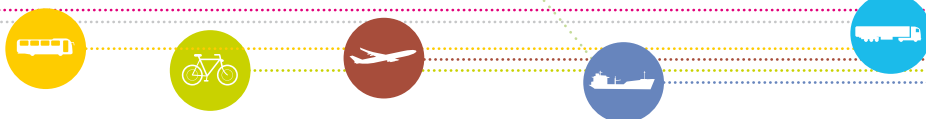
L'ouverture à la concurrence côté voyageurs est illustrée par **Nicolas Bargeles**, qui présente Thello, filiale de Trenitalia et de Transdev créée en 2010, qui, après sa ligne Paris-Venise, lance le 14 décembre une liaison entre Marseille et Milan.

Alain Andrieux, directeur des Gares Provence Alpes aborde ensuite les missions de Gares Et Connexions.

La gestion des gares – et notamment l'accueil des transporteurs ferroviaires – se fait sous le contrôle de l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires).



©iStock.fr



L'ARAF et l'Autorité de la Concurrence interviennent dans la gouvernance des gares et veillent à la transparence de leur gestion.

Gares & Connexions se doit d'offrir à tous les utilisateurs des prestations de base (sécurité et propreté du site, information des voyageurs, gestion des flux de voyageurs, etc.) et des prestations complémentaires (mise à disposition d'espaces de vente de titres de transport, de locaux de service, etc.).

En retour, Gares & Connexions perçoit une redevance, assise sur les charges réelles et une rémunération du capital. Cette redevance est payée par le transporteur pour chaque train en fonction de sa longueur et de la distance parcourue.

La loi prévoit également l'intéressement des transporteurs aux bénéfices dégagés par la gestion des gares, notamment par la commercialisation d'espaces.

Les gares sont classées en trois catégories :

- les gares d'intérêt national par lesquelles passe une moyenne de 350 000 voyageurs par an ; elles sont au nombre de 137 en France, dont 10 en PACA ;
- les gares d'intérêt régional, avec une moyenne de 100 000 voyageurs par an ; on en compte 49 en PACA ;

- les gares d'intérêt local, qui sont 90 en PACA. L'après-midi est axée sur la récente réforme ferroviaire, avec une présentation générale du texte par **Frédérique Reffet**, de la DREAL PACA, suivie par celle de **Jean Michel Cherrier** (RFF PACA) qui en précise l'application en région.

La réforme de 1997 avait attribué la propriété de l'infrastructure à Réseau Ferré de France (RFF), alors que la SNCF, transporteur ferroviaire, assurait l'entretien du réseau et la gestion des circulations. La réforme de 2015 revient sur cette séparation en créant un groupe public ferroviaire, à la tête duquel se trouve la SNCF, coiffant SNCF Réseau, en charge des infrastructures, et SNCF Mobilité, transporteur ferroviaire. Cette réforme était rendue nécessaire du fait du manque d'efficacité lié à l'éclatement des fonctions de gestion du réseau, notamment entre RFF et SNCF Infra. Par ailleurs, le système ferroviaire ne parvient pas à atteindre l'équilibre financier : la dette est ainsi passée de 26,4 Md€ en 1997 à 44 Md€ en 2013. Même si le problème de la dette ne peut être résolu seulement par voie législative, la réforme crée les conditions d'un retour à l'équilibre.

Par ailleurs, une place plus grande sera donnée aux régions dans la gouvernance du système ferroviaire, ainsi qu'à l'État qui produira un rapport

stratégique d'orientation définissant sa politique ferroviaire et passera des contrats d'objectifs avec les trois établissements.

La réorganisation des structures devrait être finalisée entre avril et juillet 2015, alors que le volet social de la réforme suivra son propre calendrier. ●

1. La région a récemment acheté 26 rames TER pour un montant de 260 M€.
2. Versement qui aurait pu être instauré dans les zones interstitielles séparant les périmètres de transport urbain, à l'intérieur desquels est collecté le versement transport "traditionnel".



Entretien avec Manuel Cordelet, Lomak Transport

par **Michel Martin**, adjoint au chef de l'unité Animation et Politiques des transports et des Déplacements/STI DREAL PACA

L'entreprise Lomak a été créée en avril 2007. Spécialisée dans le transport combiné rail-route, elle offre à ses clients une prestation de bout en bout, incluant la mise à disposition de caisses mobiles.

De 3500 caisses transportées durant son année de démarrage, l'entreprise est passée aujourd'hui à 12000 caisses par an sur l'axe sud - Paris - Nord, principalement à partir du chantier de Clesud à Miramas (opérateur : Novatrans).

Les caisses mobiles appartiennent à Lomak : il est nécessaire d'avoir des caisses en réserve pour pouvoir répondre aux fluctuations de la demande. En cas de forte pointe, l'entreprise fait appel à des sous-traitants pour les trajets routiers terminaux.

Les atouts du transport combiné

En moyenne, un trajet en transport combiné se fait à 85% par fer et 15% par route. Pour un trajet Marseille - Lille en transport combiné il faut compter 34 litres de gazole pour les pré et post acheminements, alors que le même trajet effectué entièrement par camion nécessitera 338 litres. Pour un transporteur routier traditionnel, le poste carburant représente 27% des coûts alors que pour une entreprise comme Lomak, ce n'est que 3% à 17%.

L'entreprise parvient à pratiquer à peu près les mêmes tarifs que pour un transport intégralement routier. Même si elle ne maîtrise pas le prix de la partie ferroviaire de l'opération de transport, ceux-ci ont l'avantage d'être stables (ils sont fixés pour un an) donc prévisibles.

Par ailleurs, la région PACA dispose d'un atout considérable : elle dispose de 3 chantiers de transport combiné, Clesud à Miramas, Champfleury à Avignon et Le Canet à Marseille.

La région PACA dispose d'un atout considérable : elle dispose de 3 chantiers de transport combiné, Clesud à Miramas, Champfleury à Avignon et Le Canet à Marseille.

Du côté des chargeurs

La plupart des chargeurs ne sont pas réellement motivés par le report modal : le transport routier offre une telle souplesse que seul l'argument tarifaire peut réellement jouer pour les diriger vers un autre mode. En d'autres termes, il est indispensable que le recours au transport combiné n'entraîne pas un surcoût, même minime. Toutefois, Lomak a su trouver des chargeurs qui se sont laissés convaincre par les atouts du transport combiné, notamment quant à sa fiabilité. Ainsi, sur les 5 dernières années, ils n'ont

eu à souffrir quasiment aucune conséquence des mouvements de grève qui ont affecté le secteur ferroviaire.

A priori, les entreprises susceptibles d'utiliser le transport combiné se trouvent à proximité d'un chantier rail-route, mais le critère principal est l'absence de rebroussement. S'il n'y a pas de trajet terminal à contresens du trajet ferroviaire, le transport combiné peut intéresser même des entreprises relativement distantes d'un chantier rail-route, parfois jusqu'à 150 km.

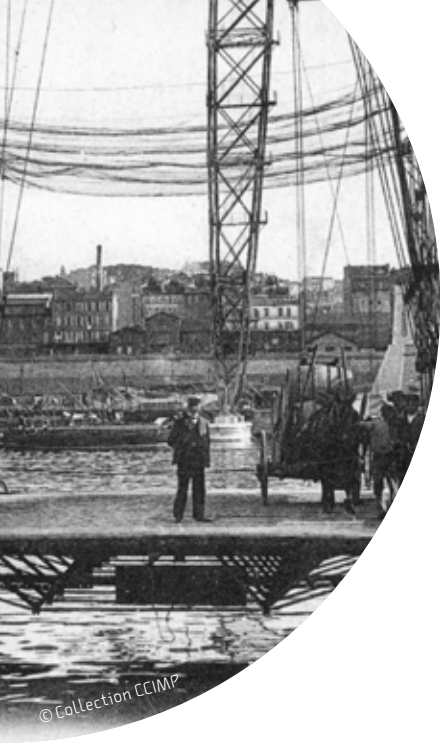
Quel marché pour le transport combiné ?

Tous les produits palettisés peuvent utiliser le rail-route, ce qui représente un marché potentiel considérable, notamment avec la grande distribution.

Pour les opérateurs de transport, un critère important est l'existence de fret retour, afin d'éviter d'avoir à transporter des caisses vides.

Il faut souligner que la nouvelle réglementation sur le 44 tonnes, sans mesure équivalente pour le transport combiné, a donné un avantage concurrentiel à la route.

Concernant l'autoroute ferroviaire, technique voisine du transport combiné, elle ne représente pas vraiment une concurrente mais plutôt un complément du transport combiné : elle n'intéresse pas vraiment les mêmes marchés. ●



© Collection CCIMP

Le Transbordeur du célèbre Pont

Par Patrick Boulanger, patrimoine culturel CCI Marseille Provence |

Il y a 70 ans, le 1^{er} septembre 1945, dans le vacarme assourdissant causé par 400 kilos d'explosifs, s'écroulait ce qui restait encore de « la Porte de France » comme on se plaisait à le dire en des temps heureux. Le pont à transbordeur qui disparaissait de pareille manière avait été construit par l'ingénieur Ferdinand Arnodin.

Ce Lyonnais né en 1845 était entré tout jeune, à la suite de son père, chez les frères Seguin qui les premiers avaient fait l'application des ponts suspendus sur les grands fleuves. Autodidacte à l'esprit entreprenant, il ne tarda pas à fonder à Châteauneuf-sur-Loire, près d'Orléans, sa propre usine de fabrication de câbles. Inventif, Arnodin s'appliqua d'abord à améliorer la solidité même des câbles enroulés en sens alternés, avant de se lancer dans la réalisation d'un pont « à transbordeur », ensemble composé d'une nacelle suspendue au-dessus des flots reliée à un chariot de roulement mû entre deux pylônes.

Arnodin conçut d'abord des ponts à transbordeur « à câbles paraboliques ». Le premier réalisé en collaboration avec l'architecte espagnol monsieur de Palacio fut mis en service à Bilbao en 1889. Vinrent ensuite ceux de Rouen en 1897, de Bizerte en 1898, du Martrou près de Rochefort en 1899. Riche de ses expériences passées, Arnodin vit dans le « Port-Vieux » de Marseille un site exceptionnel pour y dresser l'une de ses constructions.

Ici, point de fleuve ou canal à traverser. Il s'agissait avant tout d'assurer une liaison aisée entre le nord et le sud de la cité. Or, pour gagner les bassins de la Joliette et d'Arenc, comme pour atteindre les usines et les négoce d'Endoume ou des Catalans, il fallait contourner le plan d'eau du Lacydon : 890 m de long, 290 m de large.

Chaque jour alentour, la circulation devenait plus dense ; des « embâcles » se produisaient

Ici, point de fleuve ou canal à traverser. Il s'agissait avant tout d'assurer une liaison aisée entre le nord et le sud de la cité.

constamment, en particulier sur le quai de Rive-Neuve coupé par trois ponts tournants à bras. Selon toute vraisemblance, la présence d'un transbordeur allait permettre d'économiser temps et moyens.

En décembre 1894, Arnodin soumit aux autorités marseillaises un avant-projet assorti d'une demande de concession avec péage. Son système présentant l'inconvénient de nécessiter des câbles de retenue allant s'accrocher à des massifs d'amarrage situés loin en arrière, il y remédia en imaginant un pont « à contrepoids et articulations ».

La création imaginée en cœur de ville ne manqua pas de susciter un débat d'opinions. Pouvait-on ainsi transformer la physionomie familière de la calanque adoptée par les antiques Phocéens ? Un tel modernisme n'allait-il pas aggraver journellement la vue des Marseillais ? Cependant, partout

en France, par les avantages et les facilités qu'ils offraient, les ouvrages d'art métalliques avaient su attirer les faveurs des usagers.

En mars 1902, un décret présidentiel déclara d'utilité publique l'établissement d'un pont à transbordeur à l'entrée du Vieux-Port. Pour 99 ans, sa concession était accordée à Arnodin. Les travaux commencèrent en février 1904 ; ils allaient durer dix-neuf mois. Le 23 décembre 1905, le pont était inauguré officiellement. Il avait coûté un million et demi de francs de l'époque à son constructeur, sans que celui-ci fasse appel au concours de la ville ou du Conseil général.

Ses formes et ses volumes étaient nés des solutions apportées aux données du problème posé : comment franchir une passe maritime sans gêner les mouvements de la navigation et sans disposer des vastes terre-pleins nécessaires au développement des câbles d'accrochage ?

Les pylônes prenaient appui sur le quai de la Tourette et sur le boulevard du Pharo. Espacés de 165 m, ils s'élevaient jusqu'à une hauteur de 86 m. Chacun d'eux était formé de deux ensembles de poutres dont les bases s'écartaient de 20 m, les sommets de 8 m. Long de 240 m, le tablier avait été placé à 50 m de hauteur de façon à laisser passer les mâtures des grands voiliers de l'époque ; en-dessous se déplaçait l'énorme cadre de roulement auquel était fixée la nacelle.

Cette plateforme d'un poids de 29 tonnes mesurait 10 m de long sur 12 de large, à 2,20 m au-dessus des eaux. Elle pouvait recevoir une



Deux symboles du Marseille d'antan, affiche anonyme vers 1930 (Collection CCIMP)

charge de 36 tonnes, 300 piétons au maximum. Depuis une cabine surélevée, un « *wattman* » commandait électriquement les va-et-vient. Les translations d'une rive à l'autre s'effectuaient en une minute et demie par temps calme, en deux minutes et demie par grand vent.

Outre un transport régulier quelles que soient les conditions météorologiques, le pont offrait la promesse d'un panorama exceptionnel et d'une cure d'air pur à une cinquantaine de mètres de hauteur. Si le public le désirait, après une ascension de 250 marches, l'ascenseur n'étant mis en service qu'en 1907, il atteignait le tablier et ses câbles. Une buvette bientôt transformée en « *buffet-restaurant* » calmait les gosiers assoiffés comme les estomacs affamés par l'épreuve.

Dès les premiers jours, le nouveau pont provoqua un vif mouvement de curiosité, dont témoignèrent les statistiques des passages en 1905-1906 : 1 127 692 piétons payants et 18 203 véhicules. De dix ans en dix ans, on comptabilisa 1 288 420 passagers et 36 703 véhicules en 1915, 884 760 et 25 835 en 1925, le maximum ayant été atteint respectivement pour les passagers en 1920 (1 742 725), pour les véhicules en 1911 (54 175). Dans l'Entre-deux Guerres, le transbordeur d'Arnodin avait quelque peu perdu de son intérêt.

De rapides véhicules à moteur remplaçaient les chariots hippomobiles. Les camionneurs préféraient effectuer le tour du Vieux-Port plutôt que d'endurer l'attente d'un embarquement sur la rive opposée. Les piétons et les touristes eux-mêmes s'en détournèrent. À Bordeaux, les travaux d'un pont similaire, ajournés par les hostilités de 1914-1918, furent définitivement abandonnés en 1935. Au terme de l'année 1939, à Marseille on n'avait recensé que 1 084 322 passagers et 15 071 engins de toute nature. L'équilibre financier de l'entreprise devenait de plus en plus difficile à assurer. Lorsqu'un nouveau conflit éclata, le ministère de l'Armement projeta d'utiliser le pont pour les besoins de la Défense nationale : 1 170 tonnes... Une véritable mine à ciel ouvert ! Si l'armistice mit temporairement un terme aux pourparlers avec le concessionnaire, un arrêté de réquisition le concernant fut pris le 24 décembre 1943 en application de la loi sur la mobilisation des métaux. De la démolition du « *Pont-trans* » ainsi que l'appelaient familièrement les Marseillais, ce furent les Allemands qui s'en chargèrent le 22 août 1944 afin d'obstruer l'entrée du Vieux-Port et empêcher le débarquement de navires alliés. Par précipitation des artificiers ou intervention inopinée des résistants, seul le pylône nord s'abattit dans les eaux. La partie sud avait

Le but du transbordeur de Marseille avait été de décongestionner par une voie établie « en site propre » le centre-ville des charrois qui l'encombraient.

tenu bon à l'arrachement. La nacelle était encore là, intacte avec son cadre de roulement et ses câbles de suspension. La question de réparer le pont ne se posa pourtant pas.

Le but du transbordeur de Marseille avait été de décongestionner par une voie établie « en site propre » le centre-ville des charrois qui l'encombraient. Cependant l'intermittence du service rendu était devenue une gêne rédhibitoire pour les usagers potentiels. Avec la disparition progressive des quatre-mâts et autres grands voiliers, avec l'application du moteur à explosion aux véhicules, il devenait inutile de construire des édifices métalliques aussi impressionnants, mais aussi inadaptés aux nouvelles conditions des transports.

Depuis, périodiquement, des projets de reconstruction d'un pont fonctionnel entre les deux rives du Vieux-Port ressurgissent. Dernier en date : celui de l'architecte nantais Paul Poirier et de sa société NPPI à l'emplacement de l'ancien transbordeur, mais avec des pylônes en béton culminant à 100 m, contre 85 m auparavant. Ainsi fait, la nacelle transporterait les piétons, des voitures et même des bus. Verrons-nous l'ensemble fonctionner en 2025, soit 120 ans après l'inauguration du précédent quelque peu regretté par les Marseillais, rien n'est moins sûr. ●

Bibliographie :

Langer P., « Le Pont à transbordeur, la Porte de France à Marseille », Actes Sud, 2006, Sigot J., « La France des transbordeurs », Edit. Allan Sutton, 2002.

