

Le journal des transports

sommaire

→ SPÉCIAL MARSEILLE-PROVENCE 2013

→ ACTUALITÉS

- La Carsat Sud-Est vous propose des solutions prévention
- Brève sur le Syndicat Mixte des Transports
- PACA Mobilité
- Offre d'information routière pour les transporteurs routiers

→ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Un PDU pour inventer l'écomobilité en Pays d'Aix et dans le « grand territoire »
- Un tournant historique pour offrir un service public de transport à la hauteur des enjeux
- Journée de présentation d'études du 6 juin 2013 à Nice
- 640 000 poids lourds assurent les échanges extérieurs de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2010

→ ENTRETEN

- Le Grand Avignon s'engage pour l'accessibilité des transports urbains

→ INFORMATIONS

2

5

8

9

10

12

13

15

20

24



Chers lecteurs,

Le prochain semestre sera marqué par plusieurs événements au sein de l'ORT : tout d'abord, **rendez-vous à ne pas manquer** :

- Le colloque annuel consacré en 2013 aux nouveaux cadres institutionnels des transports, expliqués dans le cadre du 3^e volet de la décentralisation. Il aura lieu le mardi 3 décembre 2013. Ensuite, le numéro du Journal des Transports qui paraîtra en décembre, revêtira une forme et un contenu particuliers. En effet, lors de l'Assemblée Générale de 2013, il a semblé intéressant et opportun de célébrer Marseille-Provence 2013, Capitale européenne de la Culture, du point de vue des transports.

Dans cette démarche culturelle en phase avec l'événement, il s'agira de rendre hommage à tous ceux qui, dans la période féconde qui chevauche la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, ont contribué à l'entrée dans la modernité d'un territoire et de ses habitants.

Poursuivant l'œuvre de leurs prédécesseurs et grâce à l'essor rapide des techniques, ingénieurs, capitaines d'industries, armateurs et ouvriers ont pu innover, inventer, être astucieux et courageux à la fois dans leurs choix et leurs investissements financiers. Cette effervescence touche tous les modes de transports que nous connaissons aujourd'hui dans une forme aboutie.

Nous ferons également mémoire des industries qui ont sous-tendu cette activité, navale, aéronautique, automobile, ferroviaire avec leurs réussites et parfois aussi leurs échecs.

Nous devons la plupart de ces contributions et de ces illustrations à des passionnés que nous remercions déjà de leurs efforts.

Culture exige, nous donnerons la parole, dès le présent numéro, à quelques artistes ou auteurs d'hier et d'aujourd'hui, qui ont célébré les transports dans leurs œuvres, à leur manière.

Nous vous souhaitons une bonne lecture.

L'équipe de l'ORT

© fotolia.fr





Du côté des auteurs

« je n'ai jamais habité Marseille et une seule fois dans ma vie j'y ai débarqué descendant d'un paquebot, le d'Artagnan, mais Marseille appartient à celui qui vient du large ».

Marseille sentait l'oeillet poivré, ce matin-là.

Marseille est une ville selon mon cœur. C'est aujourd'hui la seule des capitales antiques qui ne vous écrase pas avec les monuments de son passé. Son destin prodigieux ne vous saute pas aux yeux, pas plus que ne vous éblouissent sa fortune et sa richesse ou que ne vous stupéfie par son aspect ultra-ultra (comme tant d'autres ports *up to date*) le modernisme du premier port de France, le plus spécialisé de la Méditerranée et l'un des plus importants du globe. Ce n'est pas une ville d'architecture, de religion, de belles-lettres, d'académie ou de beaux-arts. Ce n'est point le produit de l'histoire, de l'anthropo-géographie, de l'économie politique ou de la politique, royale ou républicaine. Aujourd'hui elle paraît embourgeoisée et populacière. Elle a l'air bon enfant et rigolarde. Elle est sale et mal foutue. Mais c'est néanmoins une des villes les plus mystérieuses du monde et des plus difficiles à déchiffrer.

Je crois tout simplement que Marseille a eu de la chance, d'où son exubérance, sa magnifique vitalité, son désordre, sa désinvolture. Oui, Marseille est selon mon cœur, et j'aime que sise dans une des plus belles assiettes du rivage de la Méditerranée, elle ait l'air de tourner le dos à la mer, de la bouder, de l'avoir bannie hors de la cité (la Cannebière ne mène pas à la mer mais s'en éloigne !) alors que la mer est sa seule raison d'être, de travailler, de s'activer, de spéculer, de construire, de s'étendre, et que tout le monde en vit directement, du plus gros richard de la ville au plus famélique des pillieurs d'épaves.

C'est à Marseille que tout a l'air d'avoir été relégué, la mer, derrière des collines désertiques, le port, au diable vauvert, si bien que l'on peut aimer jusqu'à ses laideurs : le moutonnement interminable de ses tristes maisons de rapport, ses rues bancales, ses ruelles enchevêtrées, les quelques édifices insignifiants construits sous le second Empire ou la III^e République disséminés de par la ville, les usines neuves et les raffineries et les vieux moulins à huile semés un peu partout, les palais à l'italienne des nouveaux riches ou leurs villas syriaques prétentieuses, l'outrageant style de Notre-Dame-de-la-Garde et de la Cathédrale, la fausse façade et l'escalier faunesque de la gare Saint-Charles, ou le ridicule du *gazomètre de la Viste*, ou l'attendrissante silhouette du pont-transbordeur pour lequel les Marseillais, qui adorent les diminutifs familiers, n'ont jamais trouvé un petit nom tendre tel que la *Toinette*, ou la *Guêpe*, ou la *Veuve Joyeuse*. C'est que cet immense portique, comme tout le reste, semble perdu en ville et que, réellement, tout cela n'a aucune espèce d'importance

Blaise Cendrars, *L'Homme foudroyé*
Le Vieux-Port, chapitre 2 *Secrets de Marseille*
 Denoël, 1945



« Vivrons-nous jusqu'au matin,
Marseille, ma Désirade,
Les étoiles immobiles
Sont-elles là pour toujours ?

Avons-nous tant attendu
Pour qu'enfin tu nous échappes ?
Vivrons-nous jusqu'au matin
De l'interminable nuit ? » (...)

Louis Brauquier,
Je connais des îles lointaines : poésies complètes
Isthmes II, Panama
Les Éditions de la Table Ronde
La petite vermillon, 2001

« Ma porte s'ouvre sur la nuit. Le ciel vacille
Dans l'ombre du Vieux-Port
Le tremblement de l'eau fait balancer les quilles
Et les vigies. Les Forts.

Se profilent sur l'horizon. La lune haute
A pris le quart.
Le circuit lumineux du phare suit la côte
D'un long regard. » (...)

Louis Brauquier,
Je connais des îles lointaines : poésies complètes
Ma porte s'ouvre sur la nuit
Les Éditions de la Table Ronde
La petite vermillon, 2001

(...) « Quoiqu'il en fut, la ville entière ne s'était pas méprise un instant
sur le compte de la main invisible qui lui avait ainsi troublé son
sommeil.

– Les étudiants ! Encore ces êtres insupportables !

La ville entière¹ les détestait : comme elle détestait tout ce qui venait
du dehors, l'officier du régiment de passage qu'il lui fallait loger,
et le fonctionnaire envoyé de Paris ; comme elle détestait ce progrès
moderne qui avait eu l'audace d'allonger ses rails jusqu'à elle,
de lui fourrer sur le nez une gare irrévérencieuse, avec architecture
de fonte, plaques tournantes, et locomotives, aux panaches de
fumée narquois, qui osaient lui cracher de la vapeur au visage. » (...)

Paul Alexis,
Les femmes du père Lefèvre : La fin de Lucie Pellegrin
Paris, Charpentier, 1880

1. Il s'agit d'Aix-en-Provence où se situe la nouvelle



Arrivées...

Arrivée de Madame de Scudéry à Marseille, en 1661, son mari ayant été nommé Gouverneur « du fameux château de Notre-Dame-de-La-Garde »

« Nous avons longtemps navigué sur le Rhône dans une felouque, car le coche d'eau venait de se crever les côtes contre un pont. Les bords de ce fleuve sont d'une beauté singulière, mais âpre, et plus triste que les bords de notre fleuve Seine. Il coule entre de hautes montagnes, aux mille sommets desquelles l'on aperçoit de fortes tours ruinées et abattues. » (...)

Lettre première, à Avignon

« Depuis que nous étions en Provence, le temps n'avait cessé d'être divin, et je croyais bonnement que le soleil voulait me faire ainsi fête, tant que je demeurerais en ce pays; mais je vois bien qu'il ne faut guère plus donner de confiance à ce soleil-là qu'au nôtre, quoiqu'il promette davantage. Nous nous sommes donc acheminés de nuit pour Marseille, car la coutume ici est d'épargner aux chevaux de coche les heures de chaleur, et les gens ont si grand peur d'étouffer qu'ils ne s'en plaignent pas. Nous sommes donc arrivés dès le point du jour à un endroit fort élevé d'où l'on découvre la mer, les montagnes, les îles et une foule de maisons éparses dans la vallée. On nomme ces maisons des bastides et elles annoncent le voisinage de la ville. Les abords de toutes les villes de ce pays en sont ainsi semés. »

Lettre deuxième, à Marseille

« Les approches de Marseille m'ont ravie. De grands arbres tout fleuris de violet, et passant leur tête dans la verdure des marronniers; les bastides peintes avec des ornements mauresques et des fenêtres si habilement simulées qu'elles m'ont trompé les deux yeux; des grenades rouges se glissant au travers des haies, des orangers et des lauriers, des myrtes, et jusqu'à des palmiers que je croyais tous arbres plantés seulement dans l'imagination des poètes; et de ci, de là, des bouquets de pins agréablement éparpillés dans la plaine et sur les coteaux; la mer bleue comme votre robe de cour, et dessus, les voiles blanches de quelques esquifs: tout est ici, même sans l'assistance du soleil, couleur, resplendissement, bariolage; j'en ai mal aux yeux et demeure aussi étonnée que si j'eusse suivi M. de Bergerac en quelque autre monde. »

Lettre deuxième, à Marseille

« Nous voyons sortir en mer mille barques des pêcheurs qui vont lever leurs madragues, le fanal s'allumer quand vient la nuit, et tendre la grosse chaîne qui ferme l'entrée du port. Il n'y entre et ne s'y meut point un navire que nous n'en ayons le spectacle. Entre nous et lui s'étendent de splendides jardins. Des Levantins, Génois, Siciliens, Grecs, vêtus de mille façons bizarres, que nous ne voyons jamais que dans les foires ou dans les images, s'empressent sur le bord à l'entour de leurs marchandises, et leurs esclaves à demi-nus s'agitent dans les cordages, les voiles et les guidons de leurs vaisseaux. »

Lettre troisième, à Marseille

1. Extrait de lettres de Madame de Scudéry par Charles Philippe Chennevières-Pointel, 1845: Bibliothèque électronique de Lisieux; saisie S. Pestel



...à Marseille

Arrivée en train à Marseille

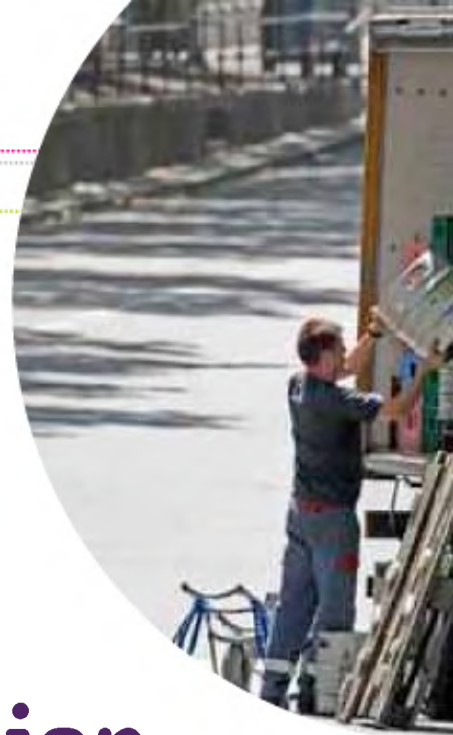
« Depuis Aix, nous sommes en train de traverser le dernier palier. À Septèmes, nous dominons déjà la mer de très haut. Nous commençons tout de suite à dévaler cette pente raide, un peu follement, sur des rails qui nous balancent de droite et de gauche, pendant que la corne à deux tons de la voiture joue sans arrêt sa fanfare mélancolique à travers des bosquets, des prés et devant le visage ahuri de très belles maisons aux volets fermés. Mon père m'a parlé très souvent de ces belles propriétés princières qui couvraient ces collines avant qu'on perce la voie ferrée à travers. (...) »

Mais mon père m'a raconté que l'on fit passer cette voie à travers des parcs où les riches marseillais entretenaient, au-dessus de la mer, des paons, du silence, de belles ombres, même des biches.

Les maisons, qu'on voit très bien maintenant (on défile à toute vitesse au ras des perrons) ont des façades admirables ; quelques-unes ont encore leur crépi d'époque avec un granité que l'air marin n'a pas pu entamer. Toutes révèlent, dans leur proportion, un soin exquis, une sollicitude, un goût très rare au service de qui sait quelles amours ! »

Jean Giono, *Noé : œuvres complètes*
Pléiade
tome II, p. 710





Transport routier de marchandises

La Carsat Sud-Est vous propose des solutions prévention

par **Didier Dozas**, Ingénieur conseil 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. Elle contribue à l'amélioration de la santé et de la sécurité au travail au sein des entreprises des régions PACA et Corse en les accompagnant dans leurs démarches de prévention.

Pour quelles raisons la Carsat Sud-Est déploie-t-elle une action dédiée à la prévention des risques professionnels du Transport Routier de Marchandises ?

Le secteur d'activité du TRM évolue depuis quelques années dans une conjoncture particulièrement difficile. Les entreprises doivent s'adapter sans cesse à un environnement concurrentiel toujours plus fort, aux contraintes économiques et aux évolutions de la réglementation.

Par ailleurs, en **région Sud-Est les résultats sécurité des entreprises du TRM sont particulièrement préoccupants** en matière d'accidents de travail et maladies professionnelles. (voir encadré Les chiffres clefs du Sud-Est)

La Carsat Sud-Est a donc décidé de mettre en œuvre un plan d'action pluriannuel pour aider les chefs d'entreprises des Très Petites Entreprises et des Petites et Moyennes Entreprises à progresser en matière de prévention.

Nous sommes convaincus que la mise en place de mesures de prévention à destination des salariés et la réduction des accidents du travail et des maladies professionnelles participeront aussi à l'amélioration de

l'attractivité du métier et à la rentabilité des entreprises du TRM.

Comment allez-vous agir auprès des TPE et PME du TRM ?

Au-delà de nos propres équipes, la réussite de la démarche passe obligatoirement par des partenariats forts avec les acteurs incontournables du secteur d'activité.

Des actions sont déjà construites, ou vont l'être avec les partenaires qui désirent s'investir sur le sujet de la prévention : OPCA Transports, organisations professionnelles, concessionnaires et équipementiers, organismes de formation, DREAL, Services de santé au travail... et bien entendu l'Observatoire Régional des Transports.

Si vous aviez un premier message de prévention à faire passer à nos lecteurs ?

9 accidents du travail sur 10 dans l'activité du TRM ont lieu camion à l'arrêt!

Bien entendu, il ne faut pas pour autant occulter le risque routier qui est à l'origine d'accidents graves et mortels.

Notre message est simple : «chefs d'entreprise, dialoguez avec vos salariés pour identifier les situations de travail qui engendrent le plus de difficultés et de risques dans les tâches quotidiennes à réaliser».

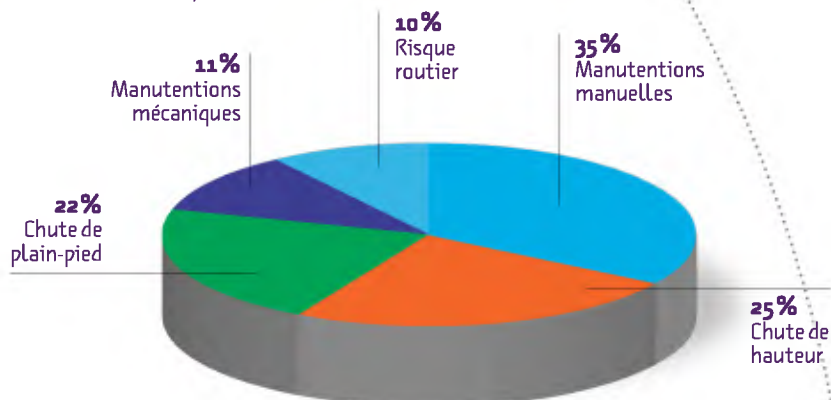
Vous pourrez ensuite trouver ensemble des solutions de prévention pour éviter les accidents de travail et les maladies professionnelles.





Transport routier de marchandises : classement des accidents avec arrêt par fréquence

Source : CNAMTS, 2010



Quelles sont les solutions concrètes qui peuvent bénéficier dès à présent aux TPE et PME?

Une brochure gratuite...

L'INRS met à disposition un guide simple d'utilisation pour l'évaluation des risques professionnels destiné aux entreprises du transport routier de marchandises conditionnées.

Ce guide a été élaboré en partenariat avec des professionnels et traite des risques encourus sur la base d'une **approche métier des conducteurs** : de la prise de véhicule, en passant par l'attelage, la mise à quai, le chargement, l'arrimage, la conduite jusqu'à la livraison finale chez le client.

Découvrez dans ce document une **aide indispensable pour dialoguer avec vos salariés** et pour bénéficier des **bonnes pratiques de prévention** mises en valeur par les professionnels du TRM.

Une application informatique gratuite...

Pour faciliter la réalisation de l'évaluation des risques professionnels, l'INRS met à disposition un logiciel informatique dénommé OIRA. Ce logiciel en ligne vous accompagne pas à pas dans votre démarche d'évaluation.

Vous pourrez ainsi éditer votre document unique, sauvegarder vos données pour les mises à jour et construire votre plan d'action prévention.

Et pour aider financièrement les chefs d'entreprise, vous avez prévu une solution ?

La Carsat Sud-Est a créé spécifiquement un **BONUS TRM** dédié aux TPE-PME (moins de 50 salariés).

L'objectif consiste à inciter et accompagner les chefs d'entreprise qui investissent dans la prévention pour prévenir les risques professionnels liés à la manutention, aux travaux en hauteur sur camion et aux risques liés à la conduite.

L'entreprise peut bénéficier **jusqu'à 25 000 euros de subvention**.

Contact au sein de la Carsat Sud-Est pour le TRM : **Didier Dozas**, ingénieur conseil, 04 91 85 98 06

1. Institut National de la Recherche et de la Sécurité



2012 - Les chiffres clefs de la sinistralité du TRM en région Sud-Est

Transport routier de marchandises, y compris par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants (codes risques 602 MD et 602 ME).

Source Carsat Sud-Est, année 2012

- ▶ Nombre d'entreprises : 1985
- ▶ Effectif : 18 002
- ▶ Nombre d'accidents de travail avec incapacité temporaire : 1524
- ▶ Nombre de jours perdus (Indemnités journalières) : 144 233
- ▶ Nombre de maladies professionnelles réglées : 27

Une aide gratuite en ligne, proposée par l'INRS pour le transport routier de marchandises.

Une aide financière pour financer l'acquisition d'un véhicule neuf et/ou les équipements de sécurité de vos camions.

Des aides documentaires dédiées aux pratiques prévention du Transport Routier de Marchandises.

Pour en savoir plus

<http://oiraproject.eu>



www.carsat-sudest.fr
Espace «Entreprises»
Rubrique «Aides financières»

www.inrs.fr
Espace «Transport logistique»
Rubrique «Secteurs d'activité»



Brève sur le Syndicat Mixte des Transports

par **Robert Bourdarel**, Directeur des Transports et des Ports du Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

Malgré une route un peu chaotique, le Syndicat mixte poursuit avec beaucoup de détermination ses engagements par rapport à la feuille de route qui avait été signifiée lors de sa création.



Ces derniers mois ont permis la rencontre des techniciens du SMT et de ceux de chacune des intercommunalités composant le partenariat. Le résultat a été un plan d'actions dont chacune est portée et animée par des représentants permanents et pertinents des collectivités membres.

On trouve entre autres:

- l'information "voyageurs" avec la volonté de faire grandir encore l'outil extraordinaire **Le Pilote**,
- le développement des services en temps réel,
- la communication transversale avec pour objectif la valorisation de l'empreinte écologique des TC,
- un modèle de déplacement,
- le schéma directeur des outils informatiques avec la recherche de concordance et d'optimisation,
- l'intégration des systèmes billettiques en route vers la carte unique,

- l'harmonisation tarifaire,
- l'information numérique dans les pôles d'échange issue des SAE et SAEIV,
- la création de maisons de la mobilité (expérimentation aixoise),
- l'adaptation des points d'arrêt avec leur mise en accessibilité et sécurité,
- la mutualisation des médiations scolaires dans les transports,
- l'élaboration d'un Schéma directeur de mobilité durable,
- le développement de dispositifs de facilitation du transit des TC sur autoroutes urbaines,
- l'étude de navettes fluviales et maritimes.

Ce travail a été mené avec le Conseil Régional qui partage un nombre important des actions conduites ou à conduire par le SMT. ●

Brève du Conseil Régional

Pacamobilité.fr

Par la qualité de l'offre et des tarifs accessibles, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur favorise l'usage des transports collectifs. Avec **pacamobilité.fr**, la récente centrale de mobilité régionale, elle développe également l'information multimodale et la coordination des offres des 15 autorités organisatrices de transport partenaires du projet.



Impulsé par la Région, ce site met en valeur les données des services de transport de **37 réseaux publics en Provence-Alpes-Côte d'Azur**, soit plus de 1535 lignes et 300 000 horaires. Les informations qu'il dispense aux internautes permettent de faciliter leurs déplacements sur les réseaux de transports publics et mettent l'accent sur les modes doux (piéton, vélo et covoiturage). **Calculateur d'itinéraire** (dont les critères de recherche sont paramétrables), **informations horaires et tarifaires**, **abonnement aux infos perturbations sur des itinéraires du quotidien**... ces services et bien d'autres sont accessibles sur <http://pacamobilitate.fr> et également sur tablette, mobile et applications smartphone (iPhone et Android).

Testez dès à présent pacamobilitate.fr, le site de tous vos déplacements en région!

Et incitez vos correspondants régionaux à inclure l'accès à pacamobilitate.fr (marques blanches) depuis leurs sites professionnels, touristiques, événementiels...



Offre d'information routière pour Les transporteurs routiers

Bison Futé propose aux transporteurs routiers un service en ligne adapté, pour une information au plus près de l'événement.

En cas de perturbation météorologique particulièrement importante, il peut s'avérer nécessaire de mettre en place des interdictions de circulation, tant pour la sécurité des usagers que pour éviter une paralysie du réseau routier.

Afin de mieux préparer leurs déplacements, les transporteurs routiers peuvent désormais :

- être informés en amont des décisions susceptibles d'être prises par les préfets ;
- être informés en temps réel des interdictions ou levées d'interdiction de circuler sur le réseau routier national et le réseau des routes à grande circulation.

Comment fonctionne le service ?

Les transporteurs routiers peuvent recevoir, via leur messagerie, toutes les interdictions de circulation, ou levées d'interdiction, décidées au niveau national, régional ou départemental sur le réseau routier national et sur le réseau des routes à grande circulation. Pour cela, il suffit de s'abonner aux informations diffusées par les centres régionaux d'information et de coordination routières (CRICR). Les transporteurs s'abonnent aux informations concernant les régions de leur choix, selon une périodicité souhaitée.

À quoi correspond l'abonnement ?

Chaque interdiction ou levée d'interdiction de circuler fait l'objet d'un message diffusé en temps réel par messagerie électronique.

En période de crise régionale, les centres régionaux établissent 3 synthèses quotidiennes des interdictions en cours, des interdictions prévues et des dernières levées d'interdiction. Ces synthèses sont diffusées aux environs de 7 h 45, 13 h 15 et 18 h 15. En cas de crise routière majeure, une synthèse nationale émanant du centre national d'information routière (CNIR) complète les informations régionales. Cette synthèse intervient 3 fois par jour : à 8 h 30 - 13 h 45 - 18 h 45.

Comment s'abonner ?

Il suffit de télécharger un bulletin d'abonnement depuis le site internet Bison Futé (espace Transporteurs) et de le retourner complété au centre d'information routière correspondant à votre domiciliation : ce centre assurera la gestion de tous vos abonnements, quelles que soient les régions sur lesquelles vous souhaitez être informé. ●

www.bison-fute.equipement.gouv.fr



Coordonnées des centres d'information routière

Le centre d'information routière dont vous dépendez est celui de la zone géographique de votre domiciliation.

- ▶ **CRICR Est** - Alsace, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Lorraine
charge-communication.cricr-est@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 03 87 63 15 09
- ▶ **CRICR Ile-de-France**
charge-communication.cricr-idf@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 01 48 98 49 42
- ▶ **CRICR Méditerranée** - Corse, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes Côte-d'Azur
charge-communication.cricr-mediterranee@tipi.inforoutiere.gouv.fr
Fax : 04 91 80 31 96
- ▶ **CRICR Nord** - Nord-Pas-de-Calais, Picardie
charge-communication.cricr-nord@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 03 20 19 33 99
- ▶ **CRICR Ouest** - Bretagne, Centre, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de La Loire
charge-communication.cricr-ouest@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 02 99 23 83 39
- ▶ **CRICR - Rhône-Alpes-Auvergne**
charge-communication.cricr-raa@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 04 78 41 13 35
- ▶ **CRICR Sud-Ouest** - Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes
charge-communication.cricr-sud-ouest@tipi.inforoutiere.gouv.fr
Fax : 05 56 93 07 68
- ▶ **CNIR - Transporteurs étrangers**
charge-communication.cnir@tipi.info-routiere.gouv.fr
Fax : 01 48 12 44 41



Un PDU pour inventer l'écomobilité en Pays d'Aix et dans le « grand territoire »

par **Jean Chorro**, vice-président délégué aux Déplacements, Transports et Infrastructures - Communauté du Pays d'Aix

Après une intense phase de concertation dont 5 réunions publiques à travers le territoire, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Pays d'Aix a été arrêté lors du conseil de communauté du 6 juin dernier.

Après deux ans d'études et de concertation, le nouveau PDU du Pays d'Aix a été arrêté en juin et sera définitivement approuvé en janvier. Il traite en priorité de deux problématiques. Il s'agit d'agir à la fois sur les déplacements courts, à l'échelle des villages et quartiers, et sur les plus longs, souvent liés au travail.

D'une part, 50 % des déplacements de moins de 5 km sont aujourd'hui réalisés en voiture et pourraient, pour certains demain être réalisés en modes actifs (marche et vélo). D'autre part, sur le département des Bouches-du-Rhône, les déplacements liés au travail, qui ne représentent que 20 % de la mobilité, sont responsables de 44 % des émissions de gaz à effet de serre imputables aux déplacements des personnes comme l'a montré l'étude de l'AGAM. Il faut par ailleurs rappeler qu'une personne habitant dans le lotissement d'un village, parcourt chaque jour, en moyenne, deux fois plus de distance qu'un habitant du centre d'Aix-en-Provence.

Les perspectives du « grand territoire »

Le diagnostic du PDU a mis en évidence le caractère de plus en plus intégré des territoires voisins et des réseaux. Les déplacements enchaînés sont de plus en plus nombreux et, dans ces conditions, les projets portés par les autres territoires ont ici toute leur influence.

Dans cette logique, le projet de PDU intègre les perspectives économiques du « grand territoire ». Au fil des réflexions menées pour le Schéma de cohérence territoriale, l'AUPA a fait apparaître le dynamisme de l'arc économique Étang de Berre-Pôle d'activités d'Aix-en-Provence-Rousset qui regroupe 100 000 emplois (plus que le pourtour de l'Étang de Berre, ou la vallée de l'Huveaune ou le nord de Marseille).

Il s'agit donc de décrire un projet à 10 ans où la place de la voiture serait moindre pour répondre aux multiples exigences d'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'air, de rationalisation des dépenses publiques et de réduction de la consommation de l'espace. Quatre objectifs regroupent 25 actions totalisant plus de 100 mesures de détail.

Des transports en commun toujours plus performants

Pour les trains, les cars ou le bus, l'accent est mis sur de nouvelles infrastructures pour éviter les points de saturation automobile. C'est par exemple, la réouverture de la voie ferrée Aix/Rognac via le pôle d'activités d'Aix, ou encore quatre lignes de car à haut niveau de services (CHNS) reliant Lambesc, Vitrolles, Pertuis, Trets à Aix, mais aussi une ligne transversale Trets/Vitrolles et deux lignes métropolitaines vers

Marseille. Bien sûr, des services de car permettront également des connections avec les territoires voisins : Étang de Berre, Pays Salonnais, sud Vaucluse, Alpes, ouest Var et Bassin d'Aubagne. Enfin, à Aix, Vitrolles et Les Pennes-Mirabeau, des bus à haut niveau de service relieront les quartiers. Le schéma de transport du Pays d'Aix est décliné depuis l'échelle métropolitaine jusqu'à celle des villages, en passant bien sûr par l'échelle communautaire. Au total, 75 km de couloirs réservés devraient voir le jour, au lieu des sept aujourd'hui.

Une nouvelle offre de stationnement pour réduire l'usage de la voiture

Les lieux d'intermodalité, qui facilitent le rabattement des automobilistes vers le transport collectif, sont cruciaux : parmi eux, la gare de Vitrolles aéroport Marseille Provence (VAMP), une fois reliée à la zone d'activités qui la surplombe (30 m de dénivellée à franchir), fait partie des équipements emblématiques, permettant l'articulation des services de transport de plusieurs territoires. Le développement du stationnement en périphérie doit s'accompagner d'une autre politique dans les centres. À Aix-en-Provence, il est prévu un nouvel usage des parkings souterrains orientés principalement vers le stationnement des résidents et des clients des commerces, une réduction du stationnement sur voirie avec



report du stationnement des visiteurs de longue durée dans les parkings relais périphériques. Concernant les plans locaux d'urbanisme, les obligations de construire des stationnements pour les immeubles de bureaux sont limitées dans les zones de bonne desserte en transport en commun. C'est un encouragement pour les entreprises à inventer une nouvelle mobilité. Au final, autour d'Aix et dans les communes, on disposera à terme de neuf parkings de gares ferroviaires et de vingt-deux parcs relais, soit 5860 places contre 865 aujourd'hui.

Plus de place pour la marche à pied et le vélo

Par ailleurs, une plus grande place sera donnée aux déplacements actifs en créant 120 zones de «rencontre» où la vitesse est limitée à 20 km/h et 100 kilomètres de pistes cyclables, notamment pour accéder aux zones d'activités. La CPA soutiendra les efforts des communes dans la création de nouveaux espaces publics, profitant de la limitation du stationnement. De plus, les parkings relais communautaires comprendront au moins 10 % de stationnement vélo sécurisé.

Une évolution des comportements

Enfin, l'accent sera mis sur une communication dynamique et personnalisée, pour faire évoluer les comportements. Car, pour convaincre et faciliter le changement de mode, la qualité de l'information est aussi importante que la qualité de service. À terme, les horaires de transports devront être consultables en temps réel notamment via smartphone. Par ailleurs, les techniques visant à réduire les déplacements comme le télétravail et les visioconférences vont être encouragés dans le cadre de la contractualisation des PDE...

Baisser de 23 % Les gaz à effet de serre

Avec ces 25 actions, l'usage de la voiture passera de 65 à 50 % de l'ensemble des déplacements,

avec 12 % de covoiturage. La marche à pied représentera 32 % des déplacements, le vélo triplera sa part du marché en atteignant les 6 % et les transports en commun passeront de 7 à 12 %. Grâce à cela, les émissions de gaz à effet de serre diminueront de 23 %!

Désormais soumis à la consultation des personnes publiques avant enquête publique, ce plan fixe le cap et a vocation à être partagé par tous. Il s'appuie aussi sur les efforts accomplis et les résultats obtenus par le Pays d'Aix au cours des dix dernières années durant lesquelles le nombre de voyages en transports en commun a été multiplié par trois, grâce à l'amélioration du réseau, au développement des parkings en périphérie, et à une baisse significative des tarifs (malgré la forte augmentation du prix des carburants).

20 ans de politique transport communautaire

Le PDU 2013-2023 amplifie et dépasse une première réflexion entamée en 2005 et annulée en 2008 par le tribunal administratif. De toute manière, avec une dépense de 496 millions entre 2002 et 2012, la CPA a d'ores et déjà dépassé les prévisions mentionnées en 2005 (140 millions d'euros en dix ans). Pour les dix prochaines années, la CPA a prévu de consacrer 1,165 milliard d'euros (428 millions d'investissement et 737 en fonctionnement), en complément des dépenses des autres autorités organisatrices.

1,5 million

C'est le nombre de déplacements recensés quotidiennement en Pays d'Aix dont près des deux tiers (65 %) s'effectuent en voiture. Le PDU se propose de réduire ainsi la part de l'automobile à 50 % dont 12 % de covoiturage. ●

Au total, 75 km de couloirs réservés devraient voir le jour, au lieu des sept aujourd'hui.



"Un tournant historique pour offrir un service public de transport à la hauteur des enjeux"

par **Pierre Reboud** - Directeur Général de La RTM

Le vote par le Parlement, Sénat puis Assemblée Nationale, des dispositions concernant la Métropole Aix – Marseille – Provence crée un paysage transport nouveau dans l'agglomération marseillaise, de La Ciotat à Fos. La création d'une autorité organisatrice unique souhaitée depuis longtemps par la plupart des acteurs du transport collectif est un événement historique.

Les opérateurs sont évidemment concernés par cette évolution et souhaitent, à leur niveau de responsabilités opérationnelles mais aussi collectivement, contribuer au succès de cette réforme. Ils y sont d'ailleurs encouragés par leurs organisations professionnelles.

La RTM qui est le principal opérateur de réseau urbain et la RDT 13 transporteur routier interurbain sur les axes les plus fréquentés, se sentent d'autant plus impliquées que la création de la Métropole va renforcer le rôle des opérateurs publics dans ce nouveau paysage. SNCF, RTM et RDT 13 doivent, sous l'égide des autorités organisatrices (Région et Métropole) développer les synergies opérationnelles indispensables, encore insuffisantes aujourd'hui.

Le réseau ferroviaire n'est pas aujourd'hui à la hauteur des besoins pour des raisons tenant essentiellement à la saturation de l'infrastructure et à l'ampleur des travaux nécessaires pour y remédier. Le doublement, engagé mais restant à achever, de la voie Aix Marseille, et la réalisation d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne amélioreront notablement la situation. Pour autant d'autres chantiers devront suivre pour apporter une réponse satisfaisante aux besoins

de déplacement massifs à moyenne distance sur l'espace métropolitain.

Il n'y a pas, contrairement à ce que certains peuvent penser, de concurrence entre le fer et la route. L'accroissement de la fréquentation des TER Aix-Marseille après le doublement partiel de la voie n'a pas freiné l'essor des navettes autoroutières. Réseau ferroviaire performant, réseau d'autocars par définition plus souple et réseaux urbains sont complémentaires et s'épaulent dans la conquête de nouvelles parts de marché pour le transport collectif.

Le réseau urbain marseillais est bien entendu connecté aux gares Saint-Charles et Blancarde, et aussi aux terminus des liaisons en autocar de la gare routière Saint-Charles, de Castellane ou d'Arenc. Les gares secondaires de Marseille, comme Saint-Antoine ou Sainte-Marthe ou demain la Barasse, sont également des points de contact à renforcer.

Au-delà de ces liens physiques c'est la facilité de déplacement pour le voyageur qu'il nous faut améliorer ensemble. Le passage aisé d'un mode à l'autre grâce à une tarification cohérente, à un support unique facilement rechargeable et

utilisable auprès de tous les opérateurs, à une information des voyageurs unifiée et capable de jouer son rôle là où on l'attend, en particulier en situation perturbée, est un objectif essentiel. Le confort des ruptures de charges souvent inévitables, dans des pôles d'échange agréables est aussi un enjeu fort.

Les opérateurs savent que les besoins sont grands et que leur propre développement dépend à la fois de la rationalisation des moyens et de l'amélioration de la qualité du transport collectif. La RTM, opérateur du réseau de la plus grande ville de l'agglomération vit tous les jours cette évidence. Sur cet espace, elle entend y contribuer de manière efficace avec la future entité Métropolitaine et la Région, en pleine collaboration avec les autres opérateurs. ●

RTM TRANSPORTEUR DE CULTURE



MARSEILLE-PROVENCE 2013 CAPITALE EUROPÉENNE DE LA CULTURE



Journée de présentation d'études du 6 juin 2013 à Nice

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

C'est à Nice que s'est tenue cette année la journée de présentation d'études organisée par l'ORT. Huit présentations se sont succédées, consacrées le matin à des études récemment terminées ou en cours, et l'après-midi à divers systèmes innovants mis en place dans l'agglomération niçoise et qui n'avaient pas pu être intégrés au programme de la journée ORT du 14 mars dernier.

Augmentation de capacité ferroviaire sur Mandelieu-Vintimille Lionel Collombier (RFF)

Cette section de la ligne littorale, d'une longueur de 74 km, est empruntée à la fois par les trains grande ligne et un très fort trafic TER¹ et ren-contre de fréquents problèmes d'exploitation. L'étude a pour but de rechercher les moyens d'améliorer au plus tôt la fiabilité, la régularité, la capacité et éventuellement de relever les vitesses sur cette ligne. Elle s'intéresse égale-ment à la problématique de l'interopérabilité des services transfrontaliers².

Les principales mesures propres à améliorer la fiabilité ont été identifiées : renouvellements de voies, travaux sur les ouvrages d'art (en particu-lier les tunnels), aménagements de capacité (par exemple création d'une 4^e voie à quai en gare d'Antibes) et modernisation des installations électriques. Une des difficultés pour mettre en œuvre ces travaux est le peu de plages horaires disponibles, qui risque de peser sur les coûts et les délais de réalisation.

Ces différentes actions pourraient amener 1,5 mil-lion de voyageurs supplémentaires par an, soit environ 5000 par jour, dont une part impor-tante sur les services desservant la principauté de Monaco.

Pour aller plus loin dans l'amélioration de la capacité et de la régularité, des investissements lourds seront nécessaires (notamment 3^e voie entre Cagnes-sur-Mer et Nice aéroport). Quant aux aménagements susceptibles de permettre un relèvement de vitesse, ils se sont révélés peu pertinents au vu des faibles gains de temps qu'ils procureraient.

Les déplacements des actifs dans Les Alpes-Maritimes Christine Cesari-Geiger, directrice de l'ADRAM

Les enseignements de cette étude, basée sur l'exploitation de la dernière enquête ménages-déplacements des Alpes-Maritimes, sont nombreux :

- globalement, les actifs se déplacent plus que le reste de la population et les femmes actives sont plus mobiles que les hommes ;
- les temps de déplacement domicile-travail dans les Alpes-Maritimes sont équivalents à ceux observés dans les Bouches-du-Rhône mais les distances moyennes sont plus faibles, de même que la part de la voiture (65 % contre 68 %) ;
- les actifs qui utilisent les transports collectifs parcourent des distances équivalentes à ceux qui se déplacent en voiture mais ont des temps de trajet plus longs ;
- 64 % des actifs font des allers-retours domicile-travail sans arrêt, ce qui remet un peu en cause la tendance souvent évoquée d'une propension crois-sante à effectuer des chaînes de déplacements³ ;
- pour les emplois situés en centre-ville de Nice et Monaco, la voiture est désormais utilisée par moins de 50 % des actifs ; 22 % de ceux tra-villant à Monaco et 18 % de ceux qui travaillent à Nice ont un abonnement TC.

Étude DREAL sur l'optimisation du système de TC par l'aménagement autour des gares.

Clément Soulas (cabinet Eureka)

Il s'agit d'une approche à la fois statistique (60 paramètres analysés) et pédagogique (études

de cas) cherchant à mieux connaître les gares et leur environnement. L'analyse statistique a abouti à une typologie en 8 classes de gares, à partir de laquelle ont été établies des recommandations en termes de développement des "quartiers gares" et d'intermodalité.

189 gares (dont 51 pour les Chemins de Fer de Provence) ont été analysées à travers 23 indicateurs territoriaux et 38 indicateurs transport. Les recommandations ont fait l'objet de 8 fiches thématiques (desserte TC, possibilités d'évolution du foncier à proximité, etc.) qui, croisées avec les 8 classes de gares, aboutissent à un tableau de synthèse des recommandations.

La méthode a été appliquée à 6 "gares test" pour chacune desquelles ont été rédigées une fiche descriptive, une fiche de pré-conisations spécifiques et une fiche de préconisations générales.

Diagnostic des gares ferroviaires des Alpes-Maritimes

Christine Cesari-Geiger (ADRAM)

Cette étude vise à analyser les caractéris-tiques et le fonctionnement de chaque gare du département, et d'identifier les opportu-nités de valorisation de la gare et des espaces desservis.

Les gares de Alpes-Maritimes sont bien posi-tionnées : 75 % des habitants vivent dans une commune possédant une gare et 50 % habitent à moins de 1 km. Par ailleurs, en 2010, sur 15 millions de voyages ferroviaires effec-tués sur les quatre lignes des Alpes-Maritimes, plus de 70 % sont internes au département⁴.



Le travail est loin d'être terminé mais les premiers résultats sont présentés pour les trois gares test de Grasse, Nice Riquier et Nice Saint-Isidore.

Étude de développement de La ligne des Chemins de Fer de Provence entre Nice et Plan-du-Var Christophe Vidonne, directeur des Chemins de fer de Provence

Cette étude est centrée sur la partie urbaine et périurbaine de la ligne, avec l'objectif d'améliorer les performances de la ligne, de mieux l'intégrer aux autres réseaux de transport (autocars, bus, tramway) et de construire un scénario de développement en cohérence avec les dynamiques d'aménagement et les politiques de transport de l'agglomération de Nice.

Le travail a débuté par une phase d'entretiens et de concertation qui a permis de dégager quelques grands objectifs de desserte : mieux utiliser la ligne en tant qu'axe structurant, desservir éventuellement d'autres territoires, intensifier les fréquences (objectif de 10 à 15 minutes), offrir des horaires mieux adaptés (les temps de parcours sont jugés satisfaisants). Il a également été souligné le besoin d'améliorer les haltes et stations (accès, accessibilité PMR, information) et de favoriser l'intermodalité, notamment par une intégration tarifaire entre les réseaux.

Cinq scénarii sont en cours de finalisation, dont l'un sera choisi par le prochain Comité de Pilotage prévu fin juillet.

Le "stationnement intelligent" Benoît Kandel, Premier Adjoint de La Ville de Nice et Conseiller Général des Alpes-Maritimes

Il s'agit du volet le plus innovant parmi les dix mesures que compte le Schéma Global de Stationnement de la métropole.

Les objectifs du stationnement intelligent sont d'optimiser la gestion des places disponibles, apporter de nouveaux services aux usagers et soutenir le commerce de centre-ville.

En effet, la situation actuelle est fort peu satisfaisante : aux heures de pointe 25 % des automobilistes sont à la recherche d'une place, ce qui leur prend en moyenne 30 minutes. Ces difficultés de stationnement agissent très négativement sur la circulation et les transports collectifs. Par ailleurs, le taux de recouvrement du stationnement payant de surface est de seulement 20 à 30 %.

Le stationnement intelligent est un système qui oriente l'utilisateur, via son smartphone, vers des places disponibles (on estime qu'il y en a toujours au moins 8 %). Il est actuellement en cours de déploiement par l'installation de bornes multi-services qui permettent le paiement à la durée réelle de stationnement mais aussi la recharge de véhicules électriques et l'accès à des informations sur la ville et la mobilité (transports collectifs, etc.).

En plus de l'optimisation des places disponibles, le système devrait apporter à la collectivité un meilleur contrôle à moindre coût ainsi qu'une augmentation des recettes.

BPass - Guillaume Rosetti, coordinateur de projets NFC⁵ et nouvelles technologies (Nice Côte d'Azur)

BPass est une application pour smartphone qui offre une palette de services favorisant l'utilisation des transports collectifs. Elle permet de :

- acheter un titre de transport ou alimenter un abonnement ;
- valider son trajet avec son téléphone (même éteint) comme on le ferait avec une carte sans contact ;
- accéder aux informations en temps réel sur la validité des abonnements, les horaires de passage aux arrêts, etc.

Proxi Azur

Ce nouveau système d'information des usagers a été déployé sur 1500 arrêts de bus et de tram. Il permet essentiellement d'accéder en temps réel aux horaires de passage avec trois canaux possibles :

- l'utilisateur envoie un SMS avec l'identifiant de l'arrêt où il se trouve et reçoit en retour un SMS indiquant l'heure d'arrivée des prochains bus ou trams ;
- en visant le QRcode figurant sur l'arrêt on reçoit une page web comportant toutes les informations sur les prochains passages (cette opération nécessite d'avoir un Smartphone) ;
- on peut enfin obtenir le même résultat en approchant son Smartphone de la cible NFC apposée sur l'arrêt.

L'utilisation du QRcode ou de la cible NFC permet également d'accéder à d'autres informations telles que plan du quartier, commerces, manifestations, etc.

Le système Proxi Azur compte aujourd'hui 12 000 accès par mois, dont 69 % par SMS.

"La carte de transport devient magique" - Martine Garcia, directrice de l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Nice

La "carte magique" est une carte de fidélité gratuite valable chez tous les commerçants partenaires de l'opération, et qui offre des tarifs réduits, des points de fidélité, des "bons plans", des informations via un site web, etc.

La carte "lignes d'Azur" est une carte d'abonnement qui donne accès au réseau urbain de Nice, aux lignes départementales et aux autobus de Monaco, pour 365 € par an ou 45 € par mois. Aujourd'hui, 100 000 cartes sont en circulation et donnent lieu à 250 000 validations par jour.

Pour que "la carte Azur devienne magique" la possibilité a été ouverte à tous les possesseurs de la carte de transport de bénéficier des avantages de la "carte magique", ceci dans un triple but :

- accroître le nombre d'utilisateurs du programme de fidélité de la carte magique ;
- redynamiser le commerce de proximité ;
- "réconcilier" les commerçants de proximité avec les transports collectifs et en particulier le tramway. ●

1. La Côte d'Azur représente le plus gros "marché" TER de la région en nombre de voyageurs transportés.
2. Les différences techniques entre les réseaux français et italien (alimentation électrique, signalisation, etc.) nécessitent des arrêts à Vintimille très pénalisants pour les temps de parcours et le confort des passagers.
3. Trajets domicile-travail couplés avec d'autres motifs de déplacement (faire des courses, accompagner les enfants, etc.)
4. Alpes-Maritimes + Monaco
5. Near Field Communication / Communication en champ proche : il s'agit d'une technologie de communication sans fil à courte portée



640 000 poids lourds assurent les échanges extérieurs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2010

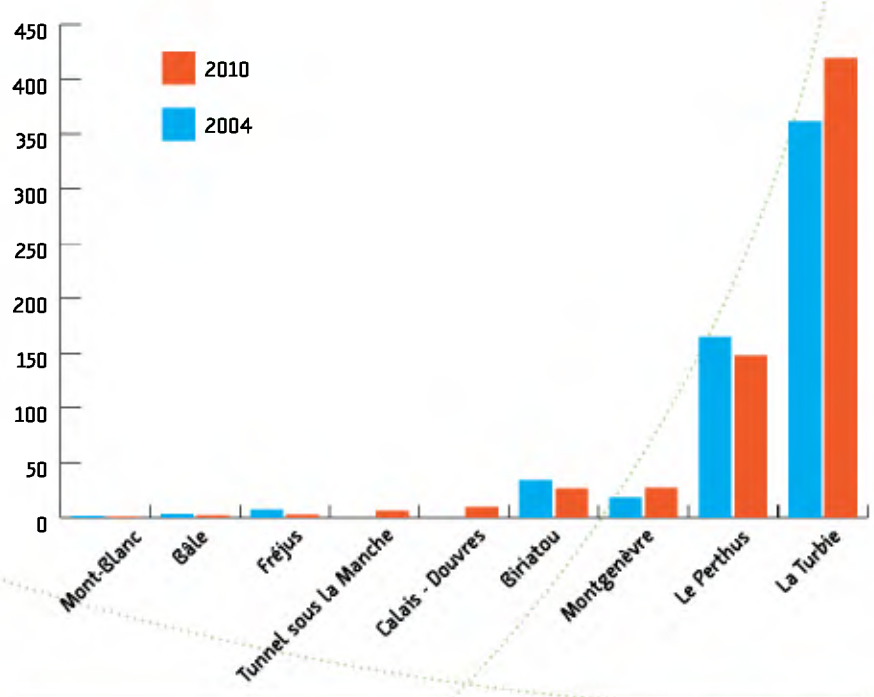
par Jean-Marc Ambielle, statisticien Insee, ORT/DREAL-PACA

En 2010, les échanges routiers internationaux de marchandises de Provence-Alpes-Côte d'Azur se nouent essentiellement avec l'Italie et l'Espagne et privilégient les passages frontaliers de La Turbie et du Perthus. La région exporte principalement des produits chimiques et métallurgiques et importe prioritairement des objets manufacturés et des denrées alimentaires. Dans ces échanges, un véhicule sur trois roule à vide et une fois sur deux, il s'agit d'une bâche savoyarde rideau. Dans le cas de matières dangereuses, le transport échoit principalement aux camions citernes.

En 2010, sur 10,8 millions de poids lourds qui franchissent les frontières françaises, 640 000 échangent avec la région PACA quelque 6,9 millions de tonnes de marchandises. La répartition aux frontières de ce trafic régional est très déséquilibrée puisque 90 % des poids lourds empruntent les deux seuls accès de La Turbie et du Perthus. La Turbie, avec un peu plus de 419 000 véhicules, est le point frontière privilégié de ces échanges (66 % de véhicules). Leur nombre y est 2,8 fois plus élevé qu'au Perthus, seconde voie d'importance. Par ailleurs, les franchissements de Biriattou (4 % des camions), Montgenèvre (4 %), Calais (2%) et du tunnel sous la Manche (1 %) sont plus nombreux que les confidentiels accès aux Fréjus, Bâle ou Mont-Blanc où circulent, conjointement, 4 400 camions, un flux sensiblement inférieur aux 5 600 véhicules du seul tunnel sous la Manche, par exemple. Peu ou prou, aux postes frontières, l'importance relative des échanges régionaux est similaire en volume et en nombre de véhicules. Dans cette conversion, seul le poste frontière de La Turbie rend des parts de marché. Sa quotité s'érode de 7 points (59 % des volumes) au profit des postes espagnols du Perthus (1,9Mt, soit 29 %) et de Biriattou (6 %). Les poids des autres frontières restent similaires.

Nombre de poids lourds par poste frontière pour les échanges de PACA (Millier de poids Lourds)

Source : SOeS, Enquêtes Transit, 2004 et 2010



Pas de données en 2004 pour Calais-Douvres et le tunnel sous La Manche

ANALYSES ET PERSPECTIVES

Tableau 1: échanges de la région PACA, en volume et nombre de poids lourds, par poste frontière (2010)

Source : SoeS, Enquête Transit 2010

Frontières	Volume (1 000 tonnes)	Millier de poids lourds en charge	Millier poids lourds à vide	Poids moyen (t)	Poids moyen en charge (t)
Le Perthus	1973	116	32	13,3	17,1
Bâle	21	2	0	11,5	13,2
Biriattou	370	21	5	14,3	18,0
Calais - Douvres	134	9	0	14,1	14,4
Fréjus	29	2	0	14,1	15,0
La Turbie	4 064	268	152	9,7	15,2
Mont-Blanc	4	0	0	12,2	12,2
Montgenèvre	255	18	9	9,5	13,9
Tunnel sous La Manche	87	5	0	14,8	16,0
Total	6 936,3	440,8	198,7	10,8	15,7

Croissance des échanges de la région

Entre 2004 et 2010, malgré la crise, les échanges régionaux progressent de 6 % en nombre de véhicules et de 6,7 % en volume. Ce n'est pas le cas à tous les postes frontières. Certes, à La Turbie, le nombre de véhicules (+16 %) et les tonnages (+22 %) décollent conjointement. Mais au Montgenèvre, les évolutions divergent : les volumes augmentent (+48 %) malgré la baisse de la circulation (-23 %). Et, partout ailleurs, toutes les évolutions sont fortement négatives, plus faiblement qu'ailleurs au Perthus où, cependant, les volumes de la région (-10 %) fléchissent davantage que ceux de l'Hexagone (-5 %).

Depuis 2004, tous les départements de PACA, hors les Alpes-de-Haute-Provence (-13 % de véhicules), participent au développement des trafics d'échange. Le Var (+85 %) et les Hautes-Alpes (+73 %), plus que tout autre, mais pour des volumes relativement modestes (8 % et 3 % des volumes totaux échangés). Ailleurs, les taux d'évolution des poids lourds, sur la période, varient, de 7 % pour les dessertes des Bouches-du-Rhône à deux fois plus environ pour celles des Alpes-Maritimes et le Vaucluse.

Stabilité de la part de circulation des poids lourds à vide

Dans les échanges routiers de la région, la charge moyenne des camions est de 10,8 t.

En retirant les 199 000 poids lourds circulant à vide, le poids moyen remonte à 15,7 t, avec des variations sensibles selon les frontières. Les postes espagnols de Biriattou (18 t) et du Perthus forment les points hauts d'un intervalle que ferment les moyennes basses du Mont-Blanc (12,2 t), Bâle et Montgenèvre. Entre ces limites, par rapport à la moyenne générale, les charges sont inférieures à Calais-Douvres, Fréjus et La Turbie et supérieures au tunnel sous la Manche (Cf. tableau).

La circulation à vide des poids lourds est aussi très variable aux frontières. Dans les échanges avec PACA, en moyenne, près d'un camion sur trois roule sans fret (31 %), comme en 2004. Ce ratio qu'on retrouve au Montgenèvre, n'est dépassé qu'à La Turbie (36 %). Dans les cols pyrénéens, il est nettement inférieur (22 %), mais stable par rapport à 2004 au Perthus et croissant à Biriattou. La part de remorques vides est faible à Bâle (15 %), plus encore au Fréjus (7 %) et nulle au Mont-Blanc. Au Montgenèvre, elle baisse de neuf points en six ans.

La diversité des taux de charge influe sur la mesure des contributions relatives des départements aux échanges régionaux. La quote-part des Bouches-du-Rhône passe ainsi de moins de la moitié des échanges en nombre de véhicules (46 %) à plus de la moitié (55 %), en terme de

volume. À l'inverse, la part relative des Alpes-Maritimes glisse de 28 % en nombre de poids lourds à 17 % en tonne de marchandises. Ce dernier pourcentage est proche de celui du Vaucluse (16 %), quelle que soit l'unité retenue. Ce quota reste stable dans le cas du Var (7 %) et des Hautes-Alpes (3 %).

Concentration des échanges

Les choix radicaux de La Turbie et du Perthus comme point de passage aux frontières soulignent l'importance essentielle de l'Espagne (25 % des échanges) et surtout de l'Italie (60 %) dans le commerce régional. Le relatif insuccès des postes de Bâle, du Mont-Blanc et du Fréjus avec des parts de trafic inférieures à 0,5 %, pointe la moindre ouverture de PACA sur les pays de l'Europe du Nord... ou le manque de pertinence de la route pour ces liaisons. En regard, les passages par Calais (1,5 % de la circulation) et le tunnel sous la Manche (0,9 %) n'ont guère plus de succès. Ils signalent, cependant, que le Royaume-Uni, avec 3,2 % des volumes échangés par PACA, est le troisième partenaire commercial étranger, par la route, devant le Portugal (2,7 %) et le Maroc (0,7 %). La fusion de tous les autres pays commerciaux (Suisse, Slovaquie, Allemagne, Grèce, Pologne, etc.) représente moins de 4 % des échanges globaux (Cf. tableau 1).





Tableau 2 : volumes des échanges de la région PACA par pays (2010)

Source : SoeS, Enquête Transit 2010

Pays	Exportations (1 000t)	Importations (1 000t)	Total (1 000t)
Italie	2 186,7	1 929,5	4 116,2
Espagne	1 019,0	1 090,0	2 109,0
Royaume-Uni	114,2	106,0	220,2
Portugal	27,9	159,5	187,4
Maroc	7,5	38,8	46,3
Suisse	20,6	10,1	30,7
Slovénie	9,2	19,0	28,1
Slovaquie	11,8	13,8	25,6
Roumanie	7,9	17,6	25,5
Grèce	7,2	16,1	23,4
Allemagne	14,2	8,0	22,2
Hongrie	9,1	12,6	21,6
Pologne	7,5	14,1	21,6
Autriche	6,3	15,2	21,4
Bulgarie	6,7	1,3	8,0
Lituanie	1,6	3,7	5,3
République Tchèque	...	4,9	4,9
Saint-Marin	3,6	...	3,6
Moldavie	3,3	...	3,3
Turquie	...	2,6	2,6
Ukraine	2,2	...	2,2
Danemark	...	1,3	1,3
Israël	...	1,3	1,3
Pays-Bas	1,1	...	1,1

Choix des frontières

Les échanges extérieurs des départements passent le plus souvent par les postes frontières les plus proches. Ainsi, par La Turbie circulent 91 % de véhicules assurant les échanges extérieurs routiers mar-alpins, et 88 % y relient l'Italie, notamment les régions de Savone (27 %), Cuneo et Imperia (11 % chacune). Par cette même frontière, vont et viennent 76 % des véhicules qui participent aux échanges internationaux routiers du Var : 71 % pour commercer avec la péninsule italienne et 5 % avec un groupe de pays dont la Suisse, la Slovénie et l'Allemagne. Sur les 19 % de trafic commercial varois avec l'Espagne, les 11 % qui franchissent Le Perthus n'ont pas à desservir Burgos ou le pays Basque espagnol, régions qui génèrent le choix de Biriattou.

Les trafics internationaux des Bouches-du-Rhône passent aussi, majoritairement, par La Turbie (60 %) et en moindre proportion par Le Perthus (29 %). Dans le détail, 58 % des poids lourds relient l'Italie, principalement Gênes, Milan, Pavie, Turin ou Savone et 33 % joignent l'Espagne, essentiellement la Navarre et la principauté de Barcelone. Les échanges équilibrés du Vaucluse avec l'Espagne et l'Italie (près de 45 % des véhicules pour chaque pays), conduit, dans des proportions voisines, les véhicules vers La Turbie et Le Perthus. Les flux des Alpes-de-Haute-Provence s'organisent autour de trois pôles : Montgenèvre (38 %) pour rallier Pavie ou Turin, La Turbie (37 %) pour atteindre Padoue ou Florence et Le Perthus (21 %) pour commercer avec Barcelone, Madrid et Valence. Enfin, dans le cas des Hautes-Alpes dont près de la moitié des relations est tournée vers Turin, la voie du Montgenèvre (78 %) est préférée aux autres.

Des échanges équilibrés

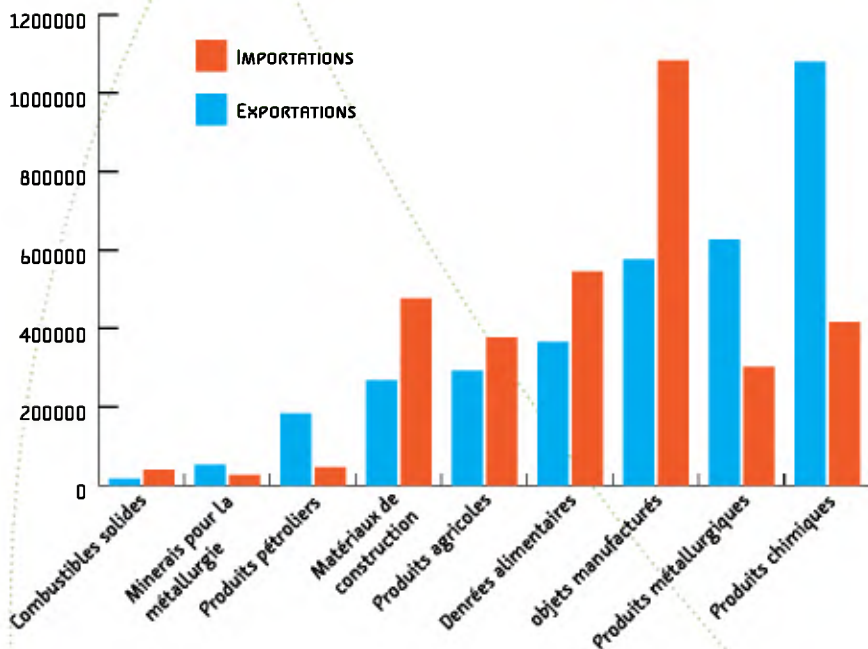
En volume, les échanges routiers internationaux de la région PACA sont près de l'équilibre,

ANALYSES ET PERSPECTIVES

Volumes des importations et des exportations routières de la région PACA par type de produits (2010)

(Unité: Tonnes)

Source: SoeS, Enquête Transit 2010



le niveau des exportations étant très peu inférieur aux importations (Cf. tableau 1). En nomenclature NST à 10 postes, les objets manufacturés (1,7 million de t) et les produits chimiques (1,5 M t) sont les marchandises les plus échangées par PACA. Conjointement, elles représentent 45 % des volumes globaux. Avec les produits métallurgiques et les denrées alimentaires - chaque poste proche du million de tonnes -, les trois-quarts du commerce extérieur routier régional sont identifiés.

Les exportations routières de PACA sont, pour moitié, formées de produits chimiques (1 M t) et métallurgiques (635 000 t). Les objets manufacturés complètent le trio (554 000 t) mais pour ce dernier poste, contrairement aux deux précédents, la région est nettement importatrice. En effet, les machines et véhicules (1 M t) sont avec les denrées alimentaires (540 000 t) et les matériaux de construction (475 000 t), les plus fortes importations de la région, réalisant, par

produit, les taux de couverture parmi les plus faibles (entre 35 % et 40 %).

Au moins la moitié des volumes de chaque poste de la nomenclature en 10 postes passe par La Turbie. La part de cette frontière est de 62 % pour la métallurgie, la chimie et les combustibles minéraux solides et culmine à 92 % pour les produits pétroliers. Néanmoins, tous produits comparés, les plus gros volumes à cette frontière sont des produits chimiques et manufacturés. Avec près de 900 000 t, chacun représente quelque 22 % des échanges à ce passage.

Toujours à La Turbie, les sorties du territoire

Commerce international routier : les principales relations interrégionales de PACA

(Unité : 1 000 tonnes) Source : SoeS, Enquête Transit 2010

Relations régionales (sens indistinct)	Briatou		Fréjus		La Turbie		Le Perthus		Mont-Blanc		Montgenèvre		Autres		Total
	€*	S*	€*	S*	€*	S*	€*	S*	€*	S*	€*	S*	€*	S*	
CATALUÑA ↔ PACA							457,0	589,1							1046,1
PIEMONTE ↔ PACA			2,5	17,9	287,5	514,0			1,4		73,3	73,9			970,5
LOMBARDIA ↔ PACA			0,8	4,1	308,2	591,4			0,9	0,9	16,6	45,1			967,9
LIGURIA ↔ PACA					435,0	289,6					3,1	0,0			727,6
EMILIA-ROMAGNA ↔ PACA				0,4	211,1	164,9					14,4	3,5			394,3
VENETO ↔ PACA					114,4	180,3					7,4	2,2			304,3
TOSCANA ↔ PACA					152,7	140,0					2,6				295,4
COM. VALENCIANA ↔ PACA							135,0	124,6							259,5
ARRAGÓN ↔ PACA							68,3	101,6							169,9
PAÏS VASCO ↔ PACA	114,9	49,6													164,5
TOTAL 10 LIARIONS	114,9	49,6	3,3	22,4	1508,9	1880,2	660,3	815,3	2,3	0,9	117,4	124,7			5300,1
TOTAL PACA	281,7	88,4	7,0	22,4	1925,2	2138,8	1006,6	966,0	2,3	1,7	127,8	126,9	118,0	123,4	6936,3



Trafic des matières dangereuses selon Le poste frontière

(en millier tonnes et millier de poids lourds)

Source : SoeS, Enquête Transit 2010

Postes frontières	Plaques oranges (1 000 PL)			Plaques oranges (1 000t)		
	Non codées	Codées	Total	Non codées	Codées	Total
FRÉJUS	-	-	-	-	-	-
LA TURBIE	4,6	20,8	25,4	45,3	294,4	339,8
MONT-BLANC	-	-	-	-	-	-
MONTGENÈVRE	0,03	0,9	0,9	0,6	9,8	10,4
BÂLE	0,05	-	-	-	-	-
CALAIS-DOUVRE	0,6	0,2	0,8	10,6	5,3	16,0
TUNNEL SOUS LA MANCHE	0,5	-	0,5	7,8	-	7,8
BIRIATOU	0,8	0,8	1,6	4,4	17,6	22,0
LE PERTHUS	0,9	7,9	8,7	11,1	133,2	144,3
TOTAL	7,4	30,5	38,0	79,8	460,3	540,1

régional (53 % des flux) sont supérieures aux entrées, en raison de soldes commerciaux fortement excédentaires en produits pétroliers, chimiques, métallurgiques et minerais pour la métallurgie. À l'opposé, au Perthus, les importations de marchandises (51 % des volumes) l'emportent sur les exportations. Les principaux postes d'échange y sont composés de produits manufacturés (550 000 t), de produits chimiques (467 000 t) et de denrées alimentaires (341 000 t), soit ensemble, un peu plus des deux-tiers de l'activité de cette frontière. Comme à La Turbie, les échanges sont excédentaires, pour la région, en produits pétroliers, chimiques et métallurgiques.

En volume, une dizaine de relations inter-régionales résume les trois-quarts du commerce international routier de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Six d'entre elles impliquent l'Italie et quatre l'Espagne. Elles représentent, ensemble, 2,9 millions de tonnes d'échange avec un taux de couverture de la région de 55 %.

Près d'un véhicule sur deux est une bâche savoyarde rideau

On dénombre aux frontières près de 314 000 bâches savoyardes rideau, utilisées dans 49 % des échanges de la région, une proportion en hausse de 10 points par rapport à 2004. Viennent ensuite les poids lourds tels que les citernes (15 %) - moins 3 points depuis 2004 -

et les fourgons dont l'usage est stable dans le temps, qu'ils soient frigorifiques (10 %) ou ordinaires (9 %). Plus discrète est la présence de porte-conteneurs (3 %) dont un peu plus d'un quart roule sans conteneur. Peu présentes aussi aux frontières, les bêtaillères (500 unités) circulent majoritairement à vide (73 %), à la différence des autres véhicules, tels que camions à plateau (49 %), fourgons frigorifiques (39 %), porte-véhicules (35 %), bâches savoyardes (29 %) ou citernes (28 %). C'est en sortie du territoire que les camions sont le plus souvent vides (54 %), comme à La Turbie (56 %) et au Perthus (54 %).

En PACA, environ 38 000 poids lourds transportent les échanges internationaux de matières dangereuses. Aucun ne passe par les Alpes du Nord pour éviter la traversée des tunnels. Ces marchandises représentent 540 000 tonnes, soit 8 % des volumes extérieurs échangés par la région. Parmi les 38 000 poids lourds participant à ces transports, huit sur dix affichent une plaque orange permettant d'identifier la nature du danger. Celui-ci, dans les échanges de la région, est lié avant tout au transport de gaz inflammable (36 %), de matières corrosives (16 %) ou de matières dangereuses du point de vue de l'environnement (12 %). Quelque 84 % des transports de matières dangereuses s'effectuent par citerne et 10 % par bâches savoyardes. ●

1. La comparaison n'inclut pas les postes de Calais-Douvre ni du tunnel sous la Manche, non enquêtés en 2004

Les résultats sont consultables à l'adresse suivante: www.statistiques.developpement-durable.fr
Commissariat Général au Développement Durable/Études et Documents Le Transport Routier de Marchandises à travers Les Frontières Françaises en 2010-N° 90 juillet 2013 (176 pages)

Définitions

Échange : transport international dont le chargement ou le déchargement est effectué en France. Par opposition avec le **transit** : transport passant par la France sans y effectuer de chargement ni de déchargement

Source

L'enquête Transit auprès des poids lourds franchissant les Alpes et les Pyrénées a été étendue en 2010 aux flux traversant la Manche, de façon à appréhender plus complètement les flux routiers de marchandises en transit à travers le territoire français. Jusqu'alors, en dehors des barrières montagneuses proprement dites, elle n'incluait que le poste de Bâle par lequel passent d'importants flux de transit à travers la Suisse, alternatifs aux passages alpins français (par exemple de Milan vers Bruxelles).



Le Grand Avignon s'engage pour l'accessibilité des transports urbains

Entretien avec **Louis Costeplane** vice-président du Grand Avignon, délégué à l'environnement, au Plan de déplacement urbain et au développement durable.

Le développement et l'amélioration du réseau de transports urbains sont l'une des préoccupations majeures du Grand Avignon. Les problématiques plus particulières de l'accessibilité et de la prise en compte de tous les handicaps font partie intégrante de ce processus d'amélioration des transports.

Se déplacer librement est en effet un droit fondamental. L'accessibilité est un élément déterminant pour l'insertion sociale de chacun : s'instruire et travailler, participer à la vie de la cité, se distraire, nouer des liens amicaux et sociaux, rencontrer sa famille.

Cette liberté d'aller et venir est garantie par l'existence d'un service de transports publics performant.

En réponse à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le Grand Avignon a élaboré le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports urbains. Ce schéma a été adopté à l'unanimité par les élus du Grand Avignon en conseil communautaire le 10 avril 2012.

Ce document fixe les grands objectifs en matière d'accessibilité du réseau en abordant :

- Les aménagements et équipements des installations d'accès aux véhicules ;
- Les dispositions concernant les matériels roulants ;
- Les principes d'aménagement du réseau ;
- Les différents systèmes d'information ;
- La formation des Personnels concernés.

C'est également un document de planification qui établit la programmation des investissements à réaliser et les mesures d'organisation à mettre en œuvre pour la période 2012-2015, pour un total de 6,5 millions d'euros.

Au-delà des obligations légales, ce schéma définit les bases de la politique de la Communauté d'agglomération en matière d'accessibilité. Il constitue un cadre de référence élaboré de façon concertée avec les associations représentatives de personnes



© Karine Legoix - Grand Avignon

handicapées du Vaucluse et du Gard et les acteurs partenaires de la Communauté d'agglomération. Il est complété par une charte technique à destination des gestionnaires de voirie afin de fixer plus précisément les prescriptions techniques d'aménagement des points d'arrêts sur la Communauté.

Une démarche partagée

JT: L'élaboration de ce schéma a dû nécessiter une large concertation ?

Louis Costeplane : En effet, ce schéma directeur s'inscrit dans une démarche partenariale associant l'ensemble des acteurs concernés et notamment les associations représentant les personnes handicapées ou à mobilité réduite : Association des

accidentés de la vie Vaucluse (FNATH), l'Association des Paralysés de France Vaucluse (APF), l'Association des Paralysés de France Gard, Rétina France, ACME, Surdi84, l'Association Pour Adultes et Jeunes Handicapés Vaucluse (APAJH), l'Association Départementale d'Enfants Déficieux Auditifs (ADEPEDA), et l'Association Valentin Haüy.

Avec ces associations et un élu de chaque ville nous avons constitué, selon la réglementation en vigueur, la Commission Intercommunale d'Accessibilité des Personnes Handicapées (CIAPH), seule habilitée à préparer l'élaboration d'un schéma. Nous nous sommes également appuyés sur l'expérience d'un cabinet conseil spécialisé Lee Conseil. L'objectif du Grand Avignon, en répondant aux



obligations légales, est en premier lieu de permettre l'accessibilité des transports à tous, le droit au transport étant un droit fondamental pour les citoyens. En agissant sur l'accessibilité des transports collectifs, le Grand Avignon cherche également à améliorer la qualité de son réseau et ainsi le promouvoir.

La CIAPH a donc constitué le comité de suivi pour l'élaboration du schéma directeur. La concertation a été assurée par la mise en place de deux groupes de travail thématiques constitués, pour l'un, des représentants des associations de personnes handicapées, et pour l'autre, des représentants des communes.

L'exploitant du réseau, TCRA, participe également aux réunions de concertation.

Un travail en commun a pu s'instaurer, et permettre de recueillir les avis et recommandations en trois étapes :

- engagement de la démarche par une sensibilisation commune sur les questions de transport et d'accessibilité,
- validation d'un référentiel technique et d'un diagnostic de mise en accessibilité des services transports du Grand Avignon,
- examen et discussion des propositions qui ont été portées auprès de la Communauté d'agglomération.

JT: Cette méthode semble avoir porté tous ses fruits?

Louis Costeplane: Oui, ce schéma a été adopté à l'unanimité par les élus du Grand Avignon en conseil communautaire le 10 avril 2012.

JT: Le cadre juridique imposait des contraintes techniques fortes?

Louis Costeplane: Contraintes fortes mais nécessaires pour assurer une réelle durabilité. Les objectifs du schéma directeur d'accessibilité sont précisés par la directive d'application de la loi de

février 2005 en date du 13 avril 2006 :

- Définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transports (aménagement et équipements des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, mesures d'exploitation et d'organisation des services, correspondances et échanges entre les différentes lignes de transport public).
- Établir les éventuels cas de dérogation à la mise en accessibilité, et donc définir les services de substitution qui seront à mettre en place après approbation du schéma par l'Autorité Organisatrice responsable.
- Préciser, notamment dans cette hypothèse, les dispositions à prendre pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres Autorités Organisatrices.
- Établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans les délais légaux pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs.
- Définir les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transports et les conditions de maintenance qui en découlent.
- Prévoir les conditions de la mise à jour du schéma, dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

JT: Pour atteindre une accessibilité maximale du réseau, pouvez-vous indiquer les points forts de vos objectifs finaux?

Louis Costeplane: Le Grand Avignon mène une politique volontariste en termes d'accessibilité, souhaitant in fine la rendre maximale sur l'ensemble de notre réseau.

Nous avons donc dégagé des priorités stratégiques, nous permettant de définir un plan d'actions et une programmation cohérente :

- Matériel roulant 100 % accessible.
 - Points d'arrêt aménagés dans la mesure où il existe un espace suffisant sur la voirie.
 - Systèmes visuels et sonores d'information performants sur tous les supports (web, documents, mobilier urbain et véhicules) et pour tous les handicaps.
 - Conservation du TPMP (Transport de Personnes à Mobilité Réduite) : même rendu accessible, le réseau restera difficilement praticable pour un certain nombre d'usagers, d'où la nécessité de conserver un service particulier à destination de ces personnes.
- À partir de ces choix et d'ici 2015 notre engagement comprend les priorités suivantes :
- Aménagement des points d'arrêt prioritaires (desserte, fréquentation, maillage territorial...).
 - Meilleure visibilité pour l'usager.
 - Optimisation des coûts.
 - Renouvellement du parc de véhicules afin qu'il réponde en totalité aux prescriptions du Schéma d'ici 2015.
 - Amélioration de l'accès à l'information et des supports.
 - Augmentation du parc de véhicules TPMP dès 2012.

JT: Mais la tâche reste encore très importante et nécessite encore une nouvelle coordination, sans doute à travers un échéancier détaillé?

Louis Costeplane: Notre échéancier est le plus rigoureux possible, à travers un plan d'actions qui tient compte de toutes les évolutions techniques et institutionnelles à venir mais avant tout de l'aménagement de la situation présente des infrastructures et des équipements :

La mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires

L'objectif est de mettre en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, en prenant en compte les



aménagements déjà réalisés, la desserte des principaux équipements et les travaux de voirie prévus dans les communes.

Priorisation des points d'arrêt à aménager

Le réseau de transport urbain du Grand Avignon comprend plus de 1 000 points d'arrêt, dont environ 10 % sont accessibles aujourd'hui.

L'objectif, à horizon 2015, est de rendre accessibles près de 400 points d'arrêt supplémentaires. Ces points d'arrêt ont été sélectionnés selon différents critères :

- Les prévisions de travaux de voirie des communes ;
- La proximité avec les équipements structurants de l'agglomération (santé, transport, loisir, sport, administrations, accueil social) ;
- Le maillage territorial (toutes les communes du Grand Avignon doivent être concernées) ;
- La fréquentation.

À noter : le réseau va être fortement modifié au cours des années à venir avec l'arrivée des 2 lignes de tramway. Les arrêts situés sur le tracé potentiel des 2 lignes ne seront pas aménagés dans un premier temps, car ils sont susceptibles d'être supprimés au profit d'un nouvel arrêt de tram (qui sera 100 % accessible !).

JT : Bien sûr, tout cela induit des coûts.

Louis Costeplane : Le Grand Avignon a su, avec ses partenaires, envisager un projet à la hauteur des nécessités de la population, d'aujourd'hui et de demain, aussi bien du point de vue de l'accessibilité pure, mais également des nécessités environnementales qui induisent la qualité de l'air et donc la santé des habitants.

Voici quelques grands types d'actions :

L'information des voyageurs

L'objectif est d'améliorer la lisibilité de l'information sur les réseaux et la mise aux normes



© Karine Legoux - Grand Avignon

Le Grand Avignon a su, avec ses partenaires, envisager un projet à la hauteur des nécessités de la population

d'accessibilité du site Internet pour faciliter l'utilisation des transports en commun par l'ensemble des usagers.

Il s'agit notamment d'améliorer la charte graphique des documents d'information (fiches horaires, têtes de poteaux, plaques latérales...).

Enfin, le réaménagement de l'agence commerciale, située en centre-ville, inclura notamment l'aménagement d'un guichet accessible, utilisable par une personne en position « debout »

comme en position « assise », selon les règles en vigueur.

L'autre point important et corollaire est bien sûr l'accessibilité du matériel roulant

L'objectif est de disposer en 2015 d'un parc de véhicules présentant toutes les caractéristiques d'accessibilité réglementaires dont les principales sont :

- Les véhicules surbaissés.
- Les dispositifs d'accès (palettes ou élévateurs).
- L'espace nécessaire pour 2 UFR (usager en fauteuil roulant), conformément aux demandes des associations.
- L'amélioration de la lisibilité des girouettes (frontales et latérales).
- Les annonces sonores et visuelles des arrêts dans les véhicules.
- Les annonces sonores aux points d'arrêts.

En ce qui concerne les coûts, la mise en accessibilité de l'ensemble des véhicules est intégrée dans la délégation de service public (DSP), par le biais du programme de renouvellement du matériel.

À l'heure actuelle, 90 bus sont équipés d'annonce sonore, 15 sont en cours d'équipement pour fin octobre, 165 seront livrés équipés en novembre-décembre, l'ensemble du parc étant pourvu avant 2015.

En ce qui concerne les rampes d'accès, 91 bus sont équipés, 15 seront livrés équipés d'ici la fin de l'année ; l'ensemble du parc sera équipé fin 2014.

JT : La mise en accessibilité ne s'arrête pas à la réalisation d'équipements ou d'infrastructures ; il s'agit de mettre tout cela en musique ?

Louis Costeplane : Exactement, notre but étant bien le service aux PMR, nous agissons dans différentes directions en plus des points d'arrêts et des matériels.



La formation des agents d'accueil

- La formation des conducteurs et du personnel d'accueil doit permettre aux agents de mieux appréhender le handicap, sur le plan technique et comportemental.
- Le coût de formation des personnels est inclus dans la DSP de notre opérateur.

La communication

- L'objectif est de présenter et d'expliquer à l'ensemble des usagers les différents dispositifs d'accessibilité et d'informer sur l'état d'avancement des aménagements.
- Les aménagements et les services mis en place ont besoin d'être mis en valeur afin d'informer les usagers ciblés des possibilités offertes et de limiter les difficultés d'usage dues à une mauvaise utilisation des équipements ou à un comportement non civique. Cette communication doit se faire au fur et à mesure de la réalisation du schéma.

Les transports spécialisés

Notre objectif, en complément du réseau « ordinaire », est de permettre aux personnes qui ne peuvent y accéder, même après sa mise en accessibilité complète, de pouvoir se déplacer selon leurs besoins.

Il s'agit d'ouvrir l'accès à ce service au-delà des personnes titulaires de la carte d'invalidité permanente à 80 % et souffrant d'un handicap moteur. Des pistes d'ouvertures concernant la reconnaissance administrative du handicap ont été retenues par le Grand Avignon :

- Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité supérieure ou égale à 80 % sans limitation de pathologie.
- Les personnes non ou mal voyantes sur présentation d'un justificatif de handicap.
- Toute personne âgée de 80 ans minimum présentant un certificat médical du médecin traitant.
- La condition de résider sur une commune du

Grand Avignon est supprimée pour répondre aux demandes des touristes et visiteurs occasionnels sur l'agglomération.

Ce service fonctionne du lundi au samedi, hors jours fériés de 8 heures à 12h30 et de 13h45 à 18 heures, sur réservation préalable, de 30 jours à une demi-journée avant le déplacement, sous réserve de disponibilité.

La tarification d'un déplacement correspond au prix du ticket unité, l'accompagnateur d'une personne en fauteuil roulant voyageant gratuitement.

JT: Comment l'arrivée prochaine du tramway est-elle perçue par les PMR ?

Louis Costeplane : D'une façon tout à fait positive et avec impatience. D'ailleurs nous travaillons actuellement avec les membres de la CIAPH et le constructeur à rendre les rames les plus accessibles possible, au-delà de la réglementation officielle. Il en est de même pour les différents arrêts.

JT: En conclusion, quelle appréciation portez-vous sur ce schéma ?

Louis Costeplane : Je dois tout d'abord rendre hommage aux représentants des différentes Associations qui, par leurs engagements, leurs réflexions et la pertinence de leurs remarques nous ont permis de réaliser ce schéma. Il en est de même pour les élus qui ont unanimement accepté de nous engager dans cette voie.

Un an après son démarrage, un audit récent a fait ressortir la qualité de son avancement et nous entendons bien poursuivre cette dynamique commune, tant pour le réseau de bus que pour nos lignes de tramway à venir.

Si le déplacement est un droit pour chacun de nos concitoyens, il l'est tout autant pour ceux dont la mobilité est réduite et qui plus que tous doivent retenir notre attention et mobiliser nos efforts. ●

Définition des PMR

Les personnes à mobilité réduite sont définies par le décret du 9 février 2006. Cette définition inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics », telles que, par exemple :

- ▶ Les personnes ayant une incapacité cognitive (compréhension, mémorisation, repérage),
- ▶ Les personnes ayant une incapacité motrice,
- ▶ Les personnes ayant une incapacité visuelle,
- ▶ Les personnes ayant une incapacité auditive,
- ▶ Les personnes ayant des incapacités respiratoires,
- ▶ Les personnes âgées,
- ▶ Les personnes allergiques,
- ▶ Les personnes ayant des difficultés de compréhension (illettrisme,...),
- ▶ Les personnes encombrées de bagages, avec poussettes ou accompagnées d'enfants.

Selon les enquêtes nationales de l'Insee, **près d'une personne sur 3 peut être considérée comme une personne à mobilité réduite, de façon permanente ou temporaire.**

60 000 personnes sont potentiellement concernées sur le territoire du Grand Avignon.

Informations



Regrets

Le mercredi 11 septembre 2013 a sombré, dans les eaux du Vieux-Port de Marseille, Le Marseillais fameux Trois-Mâts indissociable du paysage marseillais, et sur lequel nous avons tenu, en novembre 2012, notre colloque annuel sur le thème : **Les ports, leurs hinterlands et leurs territoires.** ●

Brève du Conseil Régional

Pass Alternatif : un premier pas vers une tarification unifiée des transports publics

Prendre indistinctement le train ou le car entre Marseille et Aix, ainsi qu'entre Marseille et Aubagne, voilà l'objet du nouvel abonnement mensuel "Alternatif" qu'on peut acheter dans les gares SNCF de Marseille, d'Aix ou d'Aubagne, et charger sur sa carte **ZOU !** ou **Ticketreize**, ou même **Transpass**. Cette offre est, en effet, le résultat d'une étroite collaboration entre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil Général des Bouches-du-Rhône et la communauté urbaine Marseille - Provence - Métropole.

Deux exemples de prix

- TER / Carreize entre Marseille et Aix : 77,60 €
- TER / Carreize + RTM entre Marseille et Aubagne : 79,50 €

Agenda



Au programme de la Semaine Métiers en PACA du 14 au 18 octobre

S'informer sur les métiers des Transports et de la Logistique, rencontrer des professionnels... En partenariat avec Pôle emploi PACA et l'AFT-IFTIM, la Cité des Métiers de Marseille et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, organise la 7^e édition consécutive de la Semaine "Métiers en PACA" Transports et Logistique. ●

Colloque ORT

30 ans après La LOTI, une nouvelle donne pour les transports

Le 3 décembre 2013 en Avignon
Plus d'information : www.ort-paca.fr