

Sommaire

Tribune libre

L'Occitanie et le fluvial, une histoire en devenir..... 1

Actualité

L'innovation au service de la lutte contre la fraude..... 2

Fraude à l'AdBlue dans les transports routiers..... 3

Brèves

Nouveaux clusters en Occitanie 3

Écowgaz, le biogaz en filière courte, de la vache au camion..... 4

Publication

Bilan annuel sécurité routière en Occitanie pour l'année 2017..... 4

Agenda

Colloque ORT - Transports routiers, Vol de fret... vous connaissez?... 4

Tribune libre

L'Occitanie et le fluvial, une histoire en devenir

Dans sa réponse à la demande d'adhésion de la Chambre Nationale de Batellerie Artisanale (CNBA), en date du 23 juin 2017, Jean-François Brou, Président de l'ORT Occitanie se réjouissait de cette démarche qui venait «conforter(...) une nouvelle dynamique du transport fluvial en région». Je tiens ici à le remercier ainsi que l'ensemble du conseil d'administration pour la simplicité et la convivialité avec laquelle nous avons été accueillis en qualité de nouveau membre.

La région Occitanie, forte de ses 455 kilomètres de canaux, de ses ports embranchés au domaine fluvial: Port-La Nouvelle et Sète, sans oublier le port fluvial de Laudun L'Ardoise, peut désormais s'inscrire dans une dynamique pour le transport de marchandises, sans concurrence pour le tourisme fluvial qui aujourd'hui fait le plein sur le canal du Midi.

Des expériences positives et des perspectives

En 2014, à partir de Castets-en-Dorthe (Gironde) et à destination de Sète, un voyage test a été réalisé par la SAS L'Équipage et le bateau Tourmente pour le compte de Rhénus avec le soutien du Plan d'aides au report modal (PARM) proposé par VNF. Il a permis de démontrer la capacité du Canal des Deux Mers à répondre à une demande des chargeurs pour le transport de colis lourds. Il s'agissait de simuler le transport d'un transformateur d'un poids de 120 tonnes et d'une hauteur de 4,13 mètres. Suite à cette expérience réussie, au cours de l'année 2017, un transformateur de 87 tonnes chargé à Lyon était livré au port de Port-La-Nouvelle. Des essais qui s'avèrent aujourd'hui forts prometteurs.

La voie est désormais ouverte pour un nouveau marché.

Rappelons aussi que l'axe fluvial de Valence d'Agen à Beaucaire, épine dorsale de la région Occitanie doit être considéré comme un maillon du réseau fluvial européen connecté à l'ouest avec la métropole de Bordeaux et à l'est au bassin Rhône-Saône. L'Allemagne étant le premier client (26%) et le premier fournisseur (32%) de l'Occitanie, il est évident que ce lien fluvial entre les deux pays mérite une attention toute particulière.

Sur l'axe Bordeaux-Sète, un intérêt est également porté avec des études menées par VNF qui ont fait apparaître un potentiel de 4,5 millions de tonnes sur le canal de Garonne en liaison avec Bordeaux. L'opportunité des travaux de construction de la troisième ligne de métro à Toulouse pourrait permettre la mise en place d'un trafic pérenne au nord de cet espace urbain. Dans cette dynamique, traversée en son coeur par le canal du Midi, Toulouse Métropole étudie la mise en place d'une logistique urbaine fluviale.

Des perspectives intéressantes, mais de fortes interrogations se dessinent à ce jour et au moment de la rédaction du projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM). Il est question de mettre en place un dispositif d'aide pour l'usage des infrastructures ferroviaires afin de favoriser un mode alternatif au transport routier. Pourquoi ne pas l'appliquer aussi au mode fluvial ?

Gageons qu'en cohérence avec la politique régionale, dans les toutes prochaines années nous verrons un redéploiement du transport fluvial, pour un rééquilibrage des différents modes terrestres, et ceci au bénéfice d'un territoire qui se veut à énergie positive.

Jean-Marc SAMUEL,
administrateur
et président
de la région
Sud-Ouest
de la CNBA,



Jean-Marc SAMUEL,
CNBA, administrateur et président
de la région Sud-Ouest

Actualité

L'innovation au service de la lutte contre la fraude

La faible valeur unitaire du prix du ticket a longtemps conduit à minimiser dans l'opinion la gravité de la fraude et le regard général de la société sur ce fléau est resté sans doute trop longtemps tolérant. Pourtant, outre la perte de recette, la fraude détériore l'image d'un réseau. Elle donne un signe négatif d'abandon du territoire par le corps social de l'entreprise. Parallèlement, du côté du public, la fraude impacte le non fraudeur, créant chez lui un sentiment d'insécurité susceptible de l'écarter des transports publics. Aujourd'hui si l'opinion française a longtemps affiché une certaine indulgence à l'égard de la fraude dans les transports, plus souvent considérée comme une incivilité que comme un vol, elle semble évoluer et l'exaspération devant l'impunité des fraudeurs s'exprime de plus en plus ouvertement en direction des transporteurs. Aujourd'hui nous assistons à une véritable prise en compte du phénomène et à la mobilisation de tous les acteurs — entreprises exploitantes, Autorités organisatrices des transports, et plus généralement de l'ensemble des services de l'État et des collectivités territoriales — de façon à tenir un discours commun et à garantir la cohérence des actions entreprises.

Une priorité pour Transdev

Consolider la chaîne de recettes, mais également renforcer le sentiment de sécurité sont des missions clés dans nos processus d'exploitation et participent de la performance commerciale des réseaux urbains ou interurbains qui nous sont confiés. Notre conviction repose sur quatre axes d'actions prioritaires largement déployés dans nos exploitations :

- un plan de lutte contre la fraude réfléchi, complet et cohérent comprenant dissuasion et répression notamment en développant la sensation de l'imminence du contrôle par des méthodes variées et adaptées pour travailler l'imaginaire de la clientèle et développer son envie de se conformer à la norme (peur de se faire contrôler, de se faire remarquer en situation irrégulière) ;
- une communication récurrente auprès du public sur nos engagements contre la fraude ;
- l'implication de l'ensemble des collaborateurs de chaque entreprise concernée ;
- le renforcement des différents partenariats du réseau avec les acteurs institutionnels en charge de la sûreté publique.

Les sciences du comportement au service de la lutte contre fraude

Transdev s'appuie également sur des recherches comportementales récentes (IAW) pour améliorer ses dispositifs de contrôle et de communication anti-fraude. Les économistes ont longtemps expliqué la fraude par un calcul rationnel de l'individu comparant ses bénéfices et ses coûts. Mais cette approche qui relève de l'économie du crime a montré ses limites. Sous l'influence des sciences comportementales, d'autres facteurs influençant le fait de frauder ou non ont été identifiés. Parmi ceux-là, le rapport intrinsèque à l'honnêteté, la sensibilité au coût moral de la fraude, à l'exemple des pairs, etc...

En collaboration avec des instituts de recherche et d'analyse comportementale, Transdev évalue et améliore en permanence ses techniques pour s'adresser au voyageur et repense les ressorts

à activer chez le contrevenant, au cours du cycle du voyage puis de la verbalisation, pour augmenter les ratios de réussite de toutes ses actions contre la fraude.



Sources : chiffres du Groupe Transdev pour la France - septembre 2018

Vers un contrôle 2.0

Le projet « contrôleur connecté » déployé par Transdev a permis à nos agents des progrès significatifs dans la lutte contre la fraude. Chacun est équipé d'un terminal électronique performant et multitâche, connecté au monde extérieur qui permet d'améliorer sensiblement la performance des contrôles effectués :

- amélioration de la détection du délit d'habitude grâce à une base de données embarquée; sécurisée et actualisée régulièrement permettant au vérificateur de déterminer si le fraudeur est déjà soumis à des verbalisations impayées ;
- augmentation de la précision et de la véracité des éléments de la verbalisation grâce à une application entièrement dématérialisée. Le relevé d'adresse est confronté à une base d'adresse nationale permettant de vérifier les coordonnées fournies par le fraudeur ;
- le temps de verbalisation est réduit à 2 minutes en moyenne.

La solution contrôleur connecté agit comme un véritable assistant en prenant en charge toute les actions facilitant la rédaction du procès-verbal. La saisie des informations est semi-automatique, les vérifications sont automatisées tout comme la transmission de données vers le système central. Avec un procès-verbal disposant d'informations plus fiables et un transfert automatique des données verbalisées complètement automatisée, on constate une hausse sensible des recouvrements des verbalisations dès les premières semaines de mise en place de la solution. Le retour d'expérience démontre l'impact psychologique de l'outil sur les fraudeurs. Le fraudeur sait que le réseau est mieux équipé pour poursuivre les infractions. Le réseau et les contrôleurs passent le cap du digital.

François Berton,
Responsable Process Fraude
Direction Client France Transdev



Fraude à l'AdBlue dans les transports routiers

Les déplacements routiers sont une des principales sources d'émission de NOx, c'est-à-dire d'oxydes d'azote nuisibles pour la santé publique et l'environnement. Dès 1990, l'Europe a mis en place des normes anti-pollution visant à limiter les émissions polluantes des moteurs de poids-lourds. Au fil du temps, ces normes Euro sont devenues de plus en plus sévères pour diminuer les rejets polluants. Ainsi, la norme actuelle Euro VI (véhicules mis en service à partir du 01/10/2014) a permis de réduire de façon significative les plafonds des émissions polluantes des poids lourds. Pour parvenir à respecter ces dispositions antipollution, les constructeurs ont utilisé deux technologies :

- EGR (Exhaust Gaz Recycling) qui consiste à réinjecter une partie des gaz d'échappement dans la chambre de combustion.
- SCR (Selective Catalytic Reduction) qui utilise une solution aqueuse permettant de réduire les émissions polluantes des moteurs diesel.

Technologie SCR et « mode dégradé »

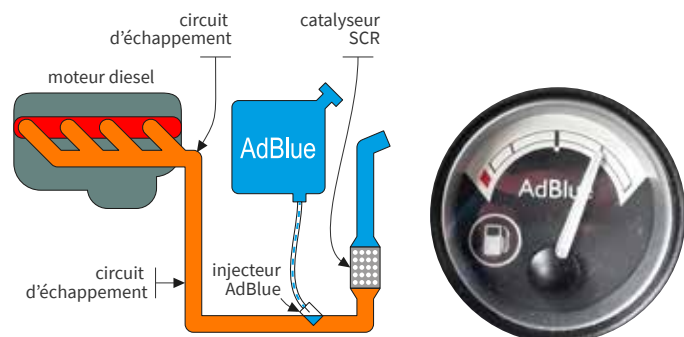
À ce jour, l'ensemble du parc routier sous la norme Euro VI est équipé de la technologie SCR. Ce système de dépollution utilise un réactif consommable composé d'eau déminéralisée et d'urée synthétique, commercialisé sous le nom d'AdBlue.

Le principe est d'injecter la solution d'AdBlue dans les gaz d'échappement en amont du catalyseur. Les molécules d'urée réagissent avec l'eau et la chaleur pour former de l'ammoniac. Lorsque les molécules nocives NOx réagissent avec l'ammoniac à l'intérieur du catalyseur, elles se transforment en azote et vapeur d'eau, qui sont des éléments inoffensifs.

Sur les premiers véhicules équipés d'un système SCR (Euro IV-Euro V), en cas de panne, il n'y avait aucune contrainte technique de nature à empêcher la circulation du véhicule.

Forts de ce constat, certains transporteurs peu vertueux n'ont plus procédé aux réparations du système défaillant.

En réponse, les constructeurs ont alors conçu un mode « dégradé » entraînant une perte de puissance progressive du véhicule lorsque le système de dépollution est défectueux. Très rapidement, pour contourner ce « mode dégradé » mais aussi le coût d'achat d'AdBlue, des pratiques frauduleuses sont apparues.



Fraudes aux dispositifs anti-pollution par désactivation du système SCR

- Installation d'un émulateur AdBlue :

Les émulateurs sont des petits boîtiers électroniques fixes ou amovibles, préalablement programmés et destinés à leurrer l'informatique de bord, en simulant le bon fonctionnement du système anti-pollution AdBlue.

- Reprogrammation du système antipollution pour supprimer le mode dégradé.

Lutte contre la fraude et sanctions encourues

Devant l'ampleur du phénomène, le Ministère des Transports a formé les contrôleurs des transports terrestres des DREAL et les a doté de valises de diagnostic pour la recherche des modifications illégales apportées aux véhicules. Lorsque la fraude est détectée, au-delà de la sanction pénale prévue par le code de la route (C. route : art. L.318-1 / art. L.318-3/ art. R.318-1), le contrevenant voit également son véhicule immobilisé jusqu'à la remise en conformité du système anti-pollution. A ces sanctions, il faut ajouter le coût des réparations qui peut s'élever à plusieurs milliers d'euros.



Émulateur amovible
crédit : DREAL Occitanie/DT

Contact

DREAL Occitanie - Direction Transports
Département Transports Routiers

Brèves

Nouveaux clusters en Occitanie

15 juin 2018 constitution du CLUSTER TRANS TEN

Transport routier en Occitanie : transition énergétique et numérique

Sous la présidence de M. François de Bertier, l'association Cluster TRANS TEN est un réseau d'entreprises, de collectivités et d'acteurs qui souhaitent contribuer au développement des filières des carburants alternatifs et des solutions numériques appliqués au transport routier.

Contact



8 ter, chemin de la Violette, 31240 L'union



05 61 58 11 26

10 octobre 2018 présentation officielle du CLUSTER FRET LOGISTIQUE en Occitanie

Une association dont l'objectif est de renforcer la compétitivité des entreprises en améliorant leur performance logistique, de confronter et développer l'offre de services multimodaux en région et de favoriser les échanges transversaux entre les différentes filières régionales sur des sujets logistiques.

Contact



fchauvineau@plateforme-mp2.fr



04 68 68 45 64

Écowgaz, le biogaz en filière courte, de la vache au camion



Comment rouler moins cher, plus propre et favoriser l'économie locale? Une équation qui trouve une solution dans les Hautes-Pyrénées, à Ibos avec la station Ecowgaz à l'initiative des transports Barcos, d'agriculteurs méthaniseurs et de la société de développement PICS.

Après un an de réflexion sur l'intérêt du GNV, ces trois entrepreneurs, convaincus que ce nouveau carburant mettra du temps pour arriver sur le territoire, décident d'aller de l'avant et s'engagent dans la construction d'une station de distribution de gaz naturel véhicule liée avec une unité de méthanisation agricole AGROGAZ afin de réaliser une filière courte. Une année est consacrée à la maturation et au montage du projet, piloté par PICS: achat d'un terrain, constitution de la société Combustibles Naturels des Pyrénées et du projet de méthanisation Agrogaz, dimensionnement de la station, communication à l'attention des collectivités, mobilisation de financements mais surtout consultation de fournisseurs tant pour l'équipement que pour la fourniture de gaz et de l'électricité.

La station ouvre en août 2017 au moment où les transports Barcos, transforment une partie de leur flotte de poids lourds par l'achat de 6 camions GNV. Cette station a pris le nom d'Ecowgaz. Elle est ouverte 24h/24 pour les poids lourds, les bus, les véhicules utilitaires et de tourisme. Les porteurs du projet sont fiers d'avoir innové et de s'inscrire dans la transition énergétique et environnementale. L'aventure répond à la demande de clients qui sensibles à leur impact sur l'environnement sont satisfaits de connaître l'origine de l'énergie qu'ils consomment. C'est une belle expérience de travail collectif qui commence à porter ses fruits: nouveaux marchés, augmentation de la flotte de véhicules.

L'ambition des porteurs de projet est aujourd'hui d'essaimer le concept et l'expérience à l'échelle plus vaste, sur le territoire occitan par le développement d'un réseau Ecowgaz. Ce concept, porté par la société PICS, est source, de création d'emploi et de compétences, d'un développement territorial basé autour d'une filière de biogaz locale.

Vous avez des questions ?

Contact

Sophie Villard - 06 70 71 28 87
villard@pics-ingenierie.fr
www.pics-ingenierie.fr



Publications

Bilan annuel sécurité routière en Occitanie, pour l'année 2017

Parution juillet 2018, DREAL Occitanie, Observatoire régional de la sécurité routière.

<http://www-maj.dreal-occitanie.e2.rie.gouv.fr/bilans-annuels-occitanie-r8149.html>

DREAL
OCCITANIE

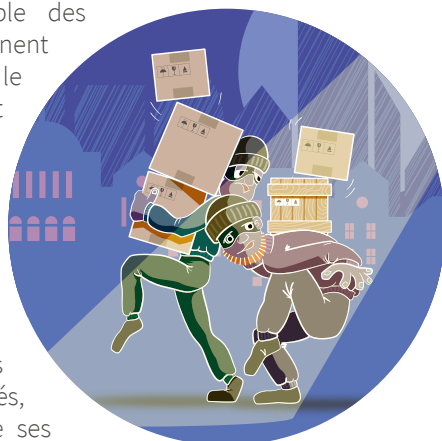
Agenda

Colloque ORT

TRANSPORTS ROUTIERS Vols de fret... vous connaissez ?

Mardi 4 décembre 2018, de 8h45 à 12h45, dans les locaux de la CCI de région, 5, rue Dieudonné Costes, Blagnac (31)

Des vols sur l'ensemble des marchandises interviennent régulièrement dans le monde du transport routier et sont de nature pour les transporteurs et leurs clients à générer des pertes importantes. Aussi est-il devenu indispensable d'avoir une bonne compréhension des modes opératoires utilisés, et pleine conscience de ses propres vulnérabilités afin de prévenir, de lutter et de se couvrir contre ce type de dommage. Un ensemble de spécialistes viendront témoigner à travers une conférence, deux tables rondes et des échanges qui seront proposés tout au long de la matinée.



En savoir +

Programme et inscription sur le site internet
www.ort-occitanie.com

L'ORT Occitanie est une association loi 1901 rassemblant des partenaires du transport en Occitanie: organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et d'autres administrations, Conseil régional, autorité organisatrice du transport...

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional du transport Occitanie sont assurés par le DREAL Occitanie, division Transport routier: 1, rue de la cité administrative, 31074 Toulouse Cedex 9, tél: 05 61 58 54 09.

www.ort-occitanie.com

directeur de publication: Jean-François Brou

rédacteur en chef: Olivier Calvet

rédactrice: Suzanne Soubrenie-Bordet

conception: DREAL Occitanie/DIR/CC/Communication

impression: Imprimerie Lecha

dépôt légal: octobre 2018

ISSN:



1625-6034