

Observatoire Régional
des Transports

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



© Shutterstock

Le Journal des Transports

Mars 2017

N°96

// ÉDITO

Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) confie de nouvelles compétences aux régions, en matière de transports, en sus de celles sur le transport TER et le transport inter-urbain. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a fait de l'amélioration de la qualité des infrastructures et des services de transports l'une de ses priorités a rapidement mis en place des Assises Régionales des Transports et livre, dans ce numéro, son calendrier d'actions.

A découvrir aussi, dans ces colonnes, la bonne santé des chartes Objectif CO₂ qui recueillent l'adhésion de nouvelles entreprises de transport de voyageurs et le premier bilan plutôt encourageant de la Sécurité routière début 2017.

Par ailleurs, en complément de l'article paru dans le JT 93, les résultats d'enquêtes sur cinq autres parcs relais vous sont présentés.

La revue d'actualités vous fait partager quelques-uns des derniers textes et documents touchant au transport.

Vous finirez cette lecture par une belle leçon d'histoire qui vous transportera sur la ligne Aix-Marseille, au début du XX^e siècle.

Sommaire

RÈGLEMENTATIONS

- 02— Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Février 2017

ACTUALITÉS

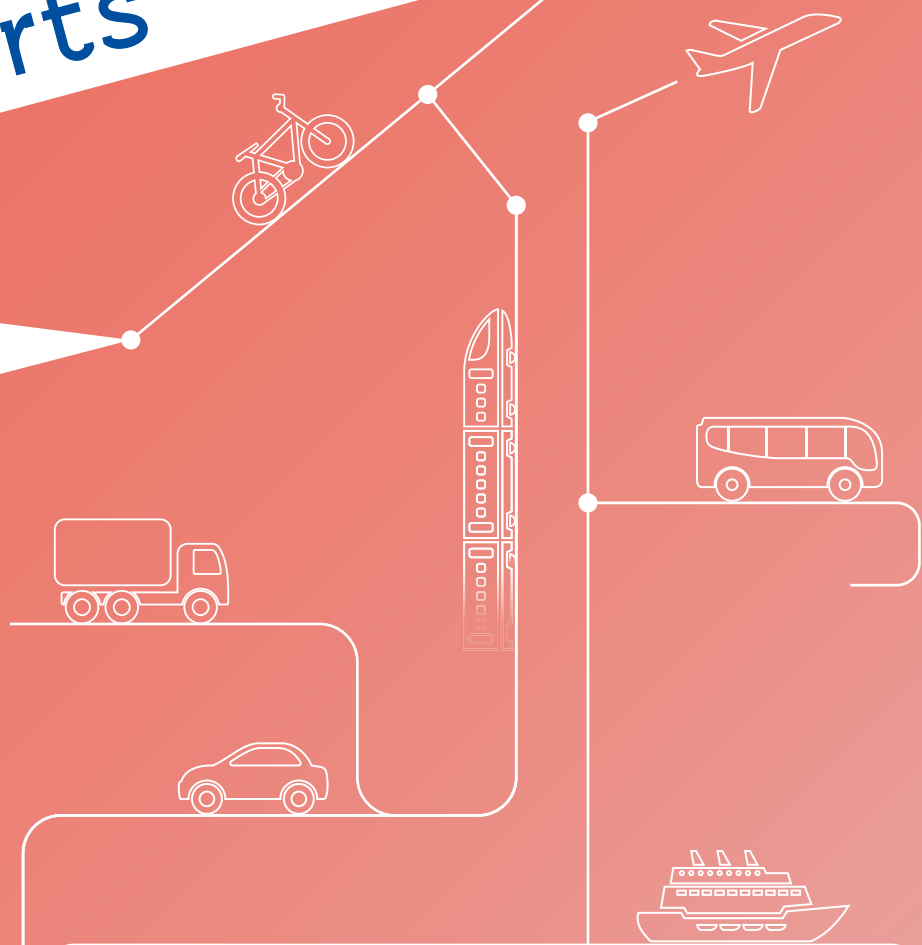
- 03— Assises Régionales des Transports
- 05— Communiqué de presse : 16 nouvelles entreprises de transport routier de voyageurs signent la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂
- 07— Revue d'actualités

ANALYSES ET PERSPECTIVES

- 08— Les parcs relais en PACA : quels usagers ? quels impacts sur l'organisation des déplacements et le fonctionnement urbain ?

UN PEU D'HISTOIRE

- 11— Sur la ligne Aix-Marseille





Bilan provisoire de la sécurité routière en PACA à Février 2017

par **Olivier GRAND**, Responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière PACA DREAL PACA - STIM - UAPTD

Sur le début de l'année 2017 en PACA (de janvier à février), comparé à la même période de l'année 2016, on constate les baisses du nombre de personnes tuées (- 15,8 %), du nombre des accidents corporels (- 5,3 %) et du nombre des blessés (- 6,3 %), dont le nombre des blessés hospitalisés (- 13,5 %). Pour la même période les tendances nationales sont respectivement - 7,8 % de tués, - 3,2 % d'accidents et + 1,0 % de blessés, dont + 0,2 % de blessés hospitalisés.

Les baisses régionales les plus marquées pour les personnes tuées en PACA sont chez les automobilistes et les personnes de 25 à 65 ans. Par contre, les morts sur les routes augmentent chez les jeunes de 18 à 24 ans.

Bilan depuis le début de l'année	Accidents Corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Blessés Hospitalisés
Janv. à Février 2017 (provisaires)	938	32	1179	487
Janv. à Février 2016 (provisaires)	991	38	1258	563
Différence 2017 / 2016	- 53	- 6	- 79	- 76
Evolution 2017 / 2016	- 5,3 %	- 15,8 %	- 6,3 %	- 13,5 %



- **15,8 %** de personnes tuées
- **5,3 %** d'accidents corporels
- **6,3 %** de personnes blessées ●



© Shutterstock

Assises Régionales des Transports

par **Philippe TABAROT**, Vice-Président délégué aux Transports, à l'intermodalité et aux déplacements - Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les transports sont au cœur de la politique de la nouvelle majorité régionale menée par notre Président, Christian ESTROSI qui souhaite pouvoir rendre la parole aux usagers.

L'amélioration de la qualité des infrastructures et des services de transports est l'une des principales priorités du mandat. C'est un enjeu essentiel de l'attractivité et du développement économique du territoire.

Avec la renégociation du CPER, la Région a ainsi souhaité amplifier ses investissements dans les infrastructures de transports en faveur du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, de la modernisation de la ligne ferroviaire Aix-Marseille, structurante pour le déploiement du plan transports Métro Express ou du pôle d'échange multimodal de Nice aéroport.

L'ambition est aussi de permettre la construction de nouveaux axes routiers structurants comme la liaison Est Ouest à Avignon, la L2 à Marseille, la reconstruction du pont de Manosque ou le raccordement de la voie Mathis à l'A8. Le soutien de la Région à la mise en service de voies bus sur autoroutes permettra aussi d'améliorer l'offre de transport public routier.

Dans la continuité de sa campagne pour les élections régionales, le Président ESTROSI a aussi souhaité conserver un lien direct avec les citoyens - usagers des transports publics régionaux. Il a ainsi été créé l'application USAGER TER qui permet de signaler des problèmes et de dialoguer avec les services de la Région. La mise en place de la garantie fiabilité permet quant à elle aux usagers du TER d'être dédommagés en cas de retards ou de suppressions de trains.

Pour la sécurité des usagers dans les gares et les TER, nous avons également en deux ans triplé les effectifs de police ferroviaire et créé six équipes mobiles d'intervention. 80 % des flux de voyageurs seront couverts par de la vidéo protection et un tiers des gares équipées de portiques de sécurité dès 2017.

En matière de qualité du service TER, ce volontarisme s'est néanmoins heurté au monopole de la SNCF avec laquelle la Région a dès lors rompu la convention d'exploitation à compter du 1^{er} janvier 2017. Dans le même temps, les transports routiers interurbains nous étaient transférés ce qui offre de nouvelles opportunités à la Région pour

exercer pleinement sa compétence d'autorité organisatrice de l'intermodalité.

C'est dans ce contexte en pleine mutation que le Président, Christian ESTROSI, a souhaité mettre au débat un certain nombre de propositions comme l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire, la mise en place de cars de substitution ou la création d'une régie.

L'ouverture d'Assises régionales des transports doit permettre à l'ensemble des citoyens de s'exprimer sur ces thèmes et plus largement sur leurs attentes en matière de transports. L'intermodalité, l'information voyageurs, la tarification font partie des thèmes abordés. Les Assises doivent aussi permettre aux élus régionaux de définir les nouvelles priorités de la politique régionale en matière de transports qui sera inscrite dans le schéma régional d'aménagement durable des territoires.

Cette période d'échanges et de consultation a débuté en octobre 2016 pour une première étape de six réunions de comités de lignes TER et LER.

Les élus et les services de la Région ont rencontré les associations d'usagers, les autorités organisatrices de la mobilité et les représentants des Chambres de Commerce et d'Industrie des six départements de la région. Une conférence plénière s'est tenue à l'Hôtel de

Région le 2 février 2017. Elle a permis de réunir l'ensemble des acteurs de la mobilité en région Provence Alpes Côte d'Azur. L'intégralité des débats et des échanges de cette journée sont disponibles sur le site Internet dédié aux Assises : www.regionpaca.fr/assisestransports.html.

Ce site conçu comme une plateforme collaborative permet à tout à chacun de s'exprimer en déposant des contributions en temps réel. On y retrouve l'actualité des Assises mais aussi des questionnaires et des sondages.

Enfin, une conférence citoyenne a été constituée sur le modèle des conférences de consensus des pays nordiques. Elle est composée d'un panel d'une trentaine de citoyens représentatifs de la population de Provence Alpes Côte d'Azur qui permettra tout au long des Assises de valider les véritables enjeux et les besoins identifiés lors des rencontres sur le territoire.

Les six prochaines rencontres avec les conseils de territoires et les autorités organisatrices de la mobilité qui se termineront en réunion ouverte au public sont d'ores et déjà programmées à Marseille le 4 avril, Avignon le 6 avril, Gap le 11 avril, Toulon le 13 avril, Digne le 18 avril et Nice le 20 avril.

La restitution des conclusions des Assises sera présentée lors d'une conférence de clôture prévue au printemps prochain à Marseille. ●



Conférence Plénière des Assises Régionales des Transports du 02/02/2017



Communiqué de presse :

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

par **Laurent BENVENUTI**, Délégué Régional FNTV PACA Corse et **Marine BERNARD**, Chargée de mission développement durable FNTV PACA.

En présence de l'Etat, l'ADEME et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le mercredi 22 février 2017 à 11h30, dans les locaux de l'ADEME au 2 boulevard de Gabès, 13008 Marseille.

16 nouvelles entreprises de transport public de la région PACA ont signé une Charte d'engagement « Objectif CO₂ » en présence de Thierry LAFFONT (Directeur Régional de l'ADEME), Jean-François BOYER (Directeur Régional Adjoint de la DREAL), Philippe TABAROT (Vice-Président délégué aux Transports, à l'intermodalité et aux déplacements de la REGION PACA), et Jean-Paul LIEUTAUD (Président la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs en PACA).



© FNTV PACA

1. Enjeux et contexte

Elaborée courant 2007 par le Ministère chargé des Transports et l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie (ADEME), la charte d'engagement « Objectif CO₂ » a été retenue comme l'une des actions du Grenelle de l'Environnement. Cette démarche a été lancée en décembre 2008 et concernait prioritairement les entreprises de transport routier de marchandises. Elle s'est étendue aux entreprises de transport routier de voyageurs en 2009.

Pour rappel, le secteur des transports (marchandises et voyageurs confondus) représente à lui seul 30 % de la consommation d'énergie en France. Le Grenelle Environnement a donné pour objectif de réduire de 20 % d'ici à 2020 les émissions actuelles de l'ensemble des transports en France pour les ramener au niveau de 1990.

En PACA le portage du dispositif Objectif CO₂ est partenarial, l'ADEME, l'Etat et la Région ayant confié l'animation du dispositif transport urbain et non urbain à la FNTV PACA.

2. Objectifs de la démarche et outils mis en œuvre

La démarche « Objectif CO₂ » vise à :

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

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

La mise en œuvre par les entreprises de la démarche implique de distinguer 2 étapes : une phase d'information et d'autoévaluation des entreprises (avant la signature de la charte) et une phase de mise en place des engagements de la charte. Une chargée de mission de la FNTV accompagne chaque entreprise engagée dans sa démarche. Les documents relatifs à la démarche sont en libre accès et téléchargeables sur le site internet suivant :

<http://www.objectifco2.fr>



© Shutterstock

3. La démarche en Provence Alpes Côte d'Azur en quelques chiffres :

- **89 entreprises** ont été sensibilisées sur la région PACA depuis 2014.
- **33 entreprises** se sont engagées dans la démarche depuis 2014.
- Une dizaine d'entreprises devrait s'engager très prochainement dans la charte CO₂.



© FNTV PACA



© FNTV PACA

4. La cérémonie de signature du 22 février 2017

11 nouvelles entreprises s'engagent pour la première fois dans la démarche Objectif CO₂ :

- BELTRAME (83)
- Autocars BREMOND (84 et 04)
- CARPOSTAL SALON (13)
- Les Lignes du Var-Selme (83)
- Les Lignes du Var-Transvar (83)
- RAOUX VOYAGES (84)
- Sté DES AUTO-CARS DE PROVENCE (13)
- Sté des TRANSPORTS ROBERT (13)
- Sté de la Vallée de l'ESTERON (06)
- TDU GRASSE (06)
- TRANSPORTS AUTOMOBILES NICE PLAN DU VAR (06)

5 autres entreprises renouvellent leurs engagements :

- Les bus de l'Etang (13)
- Autocars JACOB (05)
- Voyages Arnaud Carpentras et Isle sur Sorgue (84)
- Les Cars LIEUTAUD (13)

Ces 16 entreprises rejettent annuellement **27 639 tonnes** de CO₂. Elles se sont fixé un objectif de réduction de leurs émissions de CO₂ à **9,15 %** au bout des 3 années d'engagement, soit une diminution de :

- près de **502 715 litres** de carburant,
- plus de **2 528 tonnes** d'émissions de CO₂ rejetées dans l'atmosphère.

Au total ce sont **1 022 conducteurs** qui sont concernés par la démarche et **902 véhicules** tous gabarits confondus.

La démarche Objectif CO₂ est la démonstration des efforts constants de la profession pour améliorer l'efficacité écologique et énergétique du transport routier de voyageurs.

Contact

Laurent BENVENUTI

(Délégué Régional FNTV PACA/Corse)

lbenvenuti@fntv-paca.com - 06 24 24 11 02

Marine BERNARD

(Chargée de mission développement durable FNTV PACA)

mbernard@fntv-paca.com - 06 84 32 59 75 ●



Revue d'actualités

par **Christiane DUGAT-BONY**, DREAL PACA/STIM/UAPTD, Chargée d'études et de projets logistiques, marchandises, projets fret tous modes

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

- 8 décembre 2016 : un avenant au contrat de plan Etat Région (CPER) qui octroie une rallonge budgétaire de 120 millions d'euros, a été signé par monsieur le Président de la République François HOLLANDE, lors de sa venue à Marseille.

<http://www.paca.cci.fr/info-veille-economique-l-avenant-au-cper-signé-par-le-chef-de-l-etat-5524.php>

Var matin – 10/12/2016

- 29 décembre 2016 : monsieur François HOLLANDE, Président de la République a promulgué la loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes sous le n°2016-1920.

<http://www.lemondedudroit.fr/droit-a-entreprises/distribution/219502>

https://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201610

- 12 janvier 2017 : « monsieur le Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche Alain VIDALIES a présenté le bilan de deux années de réforme pour renouveler les trains d'équilibre du territoire ».

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Un-nouvel-avenir-pour-les-trains-d.html>

- 2017 « Le Document de référence du réseau ferré national (DRR) qui est prévu par les dispositions de la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et par le décret du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national précise l'ensemble des modalités pratiques, techniques, administratives et tarifaires liées à l'usage du réseau ferré français ». Pour consulter le DRR 2017 et ses annexes à cette adresse : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/document-reference-reseau>

FRET ET LOGISTIQUE

- « Un arrêté du 29 novembre 2016 qui a modifié le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes fixe des prescriptions minimales relatives à la séparation des matières ou des classes de matières dans les zones portuaires ».

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/97670/transit-portuaire-modification-du-reglement-pour-le-transport-et-la-manutention-des-marchandises-dangereuses.html>

- « Le plan d'action de la relance ferroviaire a vocation à mettre en œuvre des mesures nouvelles visant à donner une nouvelle impulsion au transport ferroviaire de marchandises ».

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DP-plan_d_action_pour_la_relance_du_fret_ferroviaire_-_06_10_16.pdf

- Vous pouvez trouver des informations sur la stratégie France Logistique à ces adresses :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/France-Logistique-2025-les.html>

- La commission nationale du Rhône a passé neuf engagements en 2015. Un an après elle dresse un bilan sur ces engagements.

http://www.cnr.tm.fr/wp-content/uploads/2016/11/cnr_9-engagements_12p_nov2016_pap_web1.pdf

- « Dans la continuité de la précédente contractualisation, le Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) 2015-2020 apporte son soutien à différentes opérations de développement et de modernisation de l'infrastructure fluviale, afin d'améliorer le niveau de service, et de développer de nouvelles filières de transport ». Pour consulter le CPIER 2015-2020 à cette adresse :

http://www.planrhone.fr/content/download/1568/11681/file/CPIER_2015_2020_SIGNE_VDEF.pdf



© Shutterstock.com

- « L'enseigne de distribution Carrefour implante une plate-forme logistique au parc Saint-Charles à Fuveau près d'Aix-en-Provence. Sur 25 000 mètres carrés en froid positif (+ 2° à 4°), cette base servira à approvisionner les magasins des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.

Développée par l'investisseur immobilier Barjane, elle emploiera 200 salariés du groupe STEF, spécialisé en logistique du froid, qui assureront la réception des marchandises, la préparation des commandes en flux tendu et le chargement des camions ».

http://www.econostrum.info/Carrefour-implante-une-base-logistique-a-Fuveau-pres-d-Aix-en-Provence_a22498.html#ixzz4W6M4Mhsh

http://www.econostrum.info/Carrefour-implante-une-base-logistique-a-Fuveau-pres-d-Aix-en-Provence_a22498.html



© Shutterstock

QUALITÉ DE L'AIR

- « Par la loi de transition énergétique pour la croissance verte, la France s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et à diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ». « La loi instaure des outils de mise en œuvre de l'économie bas-carbone : la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) et les budgets carbone ».
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Strategie-nationale-bas-carbone.html>
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SNBC_resume_pour_decideurs_VFClean-1_DICOM-V2.pdf

- Quatre décrets d'application de la loi de transition énergétique sur les obligations en matière de véhicules à faibles émissions ont été publiés ».
<http://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2016-12-14/la-cop-21-un-an-apres>.

INNOVATIONS

- « Madame le ministre Ségolène ROYAL a inauguré la route solaire financée par le ministère au titre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte à Tourouvre-au-Perche, dans l'Orne (61) le 22 décembre 2016 ».
www.developpement-durable.gouv.fr
- « Afin de favoriser le renouvellement du parc chez les professionnels, la prime

à la conversion, d'un montant pouvant atteindre 10 000 euros, sera étendue aux véhicules utilitaires légers à compter de 2017. Cette prime a été instaurée en 2015 et permet l'achat d'un véhicule électrique en échange de la mise au rebut d'un vieux utilitaire diesel ».

<http://supplychainmagazine.fr/NL-Fret/2016/0024/>

- « Le décret du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs est paru ».
www.developpement-durable.gouv.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- « La Sécurité Routière a rappelé aux Français que l'alcool au volant reste l'un des principaux facteurs d'accident à travers quatre campagnes fortes ».
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/campagne-nationale-oser-dire-non-a9861.html>
<http://routeplussure.fr/>
- Le « bilan 2015 d'accidentologie » a été publié.
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/bilans-annuels>
www.cerema.gouv.fr

- Le décret n° 2016-1511 du 8 novembre 2016 relatif au Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière est paru.
www.legifrance.gouv.fr

MOBILITÉS ACTIVES

De nombreuses publications sont parues, parmi celles-ci :

- Une étude de l'AGAM sur les mobilités en région PACA.
http://www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/etudes/DEPLACEMENTS/deplacements/Observatoire_des_mobilites%3A9sBR.indd.pdf/
- Un document synthétique de l'INSEE sur la pratique du vélo dans les trajets domicile-travail.
<http://www.mobilicites.com/O11-5799-Seulement-2-des-actifs-se-rendent-a-leur-travail-en-velo.html>
- Une revue du CEREMA intitulée « Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains - retours d'expériences et recommandations ».
www.CERTU-catalogue.fr



© Shutterstock.com



Les parcs relais en PACA : quels usagers ? quels impacts sur l'organisation des déplacements et le fonctionnement urbain ? (suite et fin)

par **Bruno MARTINEZ**, Chargé d'études, DREAL PACA/STIM/UAPTD

En 2015, la DREAL PACA a mené une première phase d'enquêtes auprès des usagers de cinq parcs relais de la région pour apprécier leurs fonctionnalités et leur impact sur l'usage de la voiture.

Concernant leurs fonctionnalités, il était apparu que certains parcs jouaient un rôle de rabattement sur les transports en commun alors que d'autres assuraient une certaine protection du centre-ville (cf. article du JT n°93 de juin 2016).

Au semestre 2016, la DREAL PACA a lancé une seconde phase d'enquêtes et mandaté le bureau d'études SARECO pour interviewer les usagers de cinq parcs relais supplémentaires.

Les cinq parcs relais étudiés :

Le parc relais de l'Île Piot à Avignon, est situé à l'ouest de la ville, en périphérie immédiate des remparts, et compte 1 100 places de stationnement. Gratuit 24h/24, il est relié à une navette gratuite qui dessert la porte de l'Oulle, du lundi au vendredi, de 7h15 à 20h30 et le samedi de 13h00 à 20h30. La fréquence est de 9 à 10 minutes en heures de pointe.



Le parc de Bougainville, à Marseille, est un parc au sol de 171 places qui a été mis en service en 1996. Le stationnement y est gratuit pour les détenteurs d'un abonnement aux transports en commun et de 15 € la journée pour les usagers munis d'un titre occasionnel ou les non usagers des transports en commun. Il est ouvert de 6h30 à 20h00 du lundi au vendredi (les horaires d'ouverture et de fermeture du métro étant 5h30 et 00h30). Le parc est en lien avec 9 lignes de bus et la ligne 2 du métro.



Le parc relais des Sablettes à Sanary-sur-Mer a une capacité de 211 places réparties sur 3 parcs ; leur accès est gratuit. Le parc est relié à deux lignes de bus qui desservent la Seyne-sur-Mer et Toulon et à la ligne 18M du bateau-bus qui dessert Toulon. La fréquence de départ en bateau-bus est de 30 minutes aux heures de pointe, pour une traversée de 25 minutes.



Situé en centre-ville de Nice, à proximité d'une station de tramway de la ligne 1 et de 7 lignes de bus, **le parc relais du Palais des Expositions** compte 386 places et occupe le niveau 3 du parc public Acropolis. Il est gratuit pour les usagers en possession d'un titre Lignes d'Azur validé le jour même et correspondant à un aller-retour.



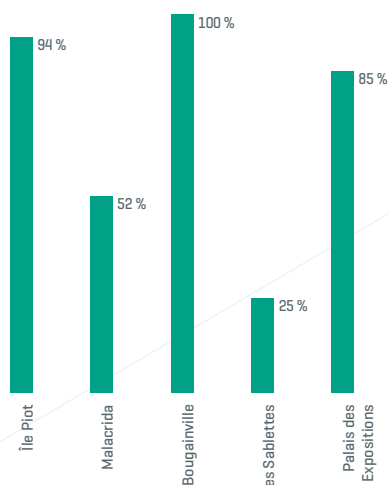
Le parc relais Malacrida est situé au sud du centre-ville d'Aix-en-Provence, dans le quartier encombré du Val Saint-André, proche de la RDN7 et de l'autoroute A8. Surveillé et éclairé, il est ouvert (en entrée) de 6h30 à 21h du lundi au samedi et dispose de 245 places réparties sur 3 étages. Le ticket d'entrée est payant et donne accès aux réseaux d'Aix en Bus et de la CPA durant toute la journée. Le parc est associé à 5 lignes de bus dont la fréquence varie de 15 à 30 minutes selon les lignes.



Une fréquentation hétérogène des sites

Les parcs relais présentent des taux d'occupation variant de 1 à 4.

Taux d'occupation des parcs



© SARECO

Le parc des Sablettes et de l'Île Piot se distinguent par une fréquentation importante des retraités. Cette fréquentation est liée au tourisme et on peut supposer qu'aux Sablettes la singularité du mode de transport y contribue.

Enfin, le parc aixois situé près des facs compte un quart d'étudiants qui bénéficient d'une place de stationnement pour seulement 13,50 € par mois.

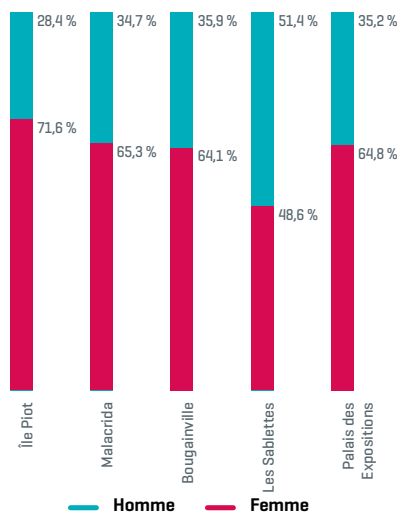
Le parc de Bougainville pourrait être qualifié de « sursaturé » avec la présence de nombreux véhicules en débordement du parc relais, débordement estimé à 70 véhicules (c'est également le cas de celui de la Fourragère). Le parc des Sablettes est à la limite de la saturation mais seulement 42 % des usagers ont pris les transports en commun après avoir stationné dans le parc relais.

NB : dans la suite de l'article, les analyses portent sur les usagers ayant utilisé un transport en commun en lien avec le parc relais.

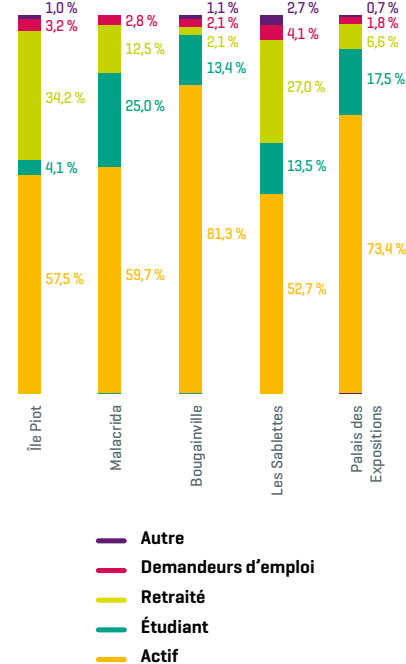
Une clientèle bien plus féminine que masculine

Près de deux tiers des utilisateurs sont des femmes. Ce type de constat revient régulièrement dans les études sur les P+R, ce phénomène avait déjà été observé lors de la phase I.

Répartition de la clientèle selon le sexe



Répartition de la clientèle selon le statut



Le site des Sablettes à Toulon se distingue toutefois avec une part d'hommes et de femmes presque équivalente.

Une majorité d'utilisateurs « actifs »

Sur la globalité des parcs, près de 60 % des utilisateurs sont des personnes actives (ce qui reflète la prépondérance du motif domicile-travail) mais cette proportion est très variable selon les parcs. Dans les parcs marseillais et niçois, la part des actifs est très marquée, elle l'est moins dans les trois autres parcs où elle ne dépasse pas 60 %.

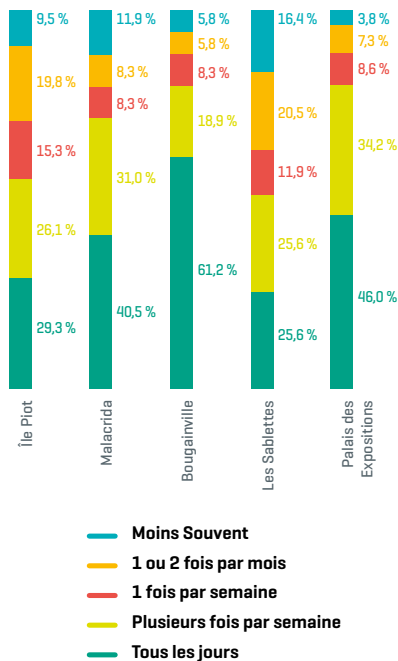
Une clientèle d'habitueés

Un des critères de « réussite » d'un parc relais consiste à attirer une clientèle régulière d'habitueés (entre 50 et 75 % de la clientèle) plutôt qu'une clientèle plus occasionnelle de visiteurs.



Sur l'ensemble de la clientèle des parcs près de 69 % des usagers les utilisent tous les jours ou presque.

Fréquence d'utilisation des parcs



La part d'habitué varie toutefois fortement en fonction des sites. C'est à Marseille, où le tarif du stationnement est dissuasif pour les non-abonnés, que l'on retrouve la clientèle la plus régulière avec un peu plus de 80 % d'habitué (le parc de la Fourragère en comptait 90 %).

NB : les barrières du parking Bougainville étaient endommagées lors des enquêtes, d'où une présence d'occasionnels munis de tickets à usage unique alors que le mode de fonctionnement du parc rend leur utilisation dissuasive.

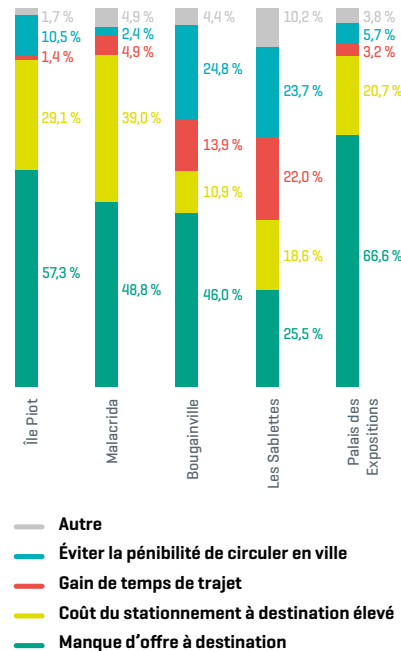
Le parc relais des Sabliettes est le parc où, avec 51,1 %, la part des habitués est la plus faible. C'est aussi le site qui compte la plus faible proportion d'actifs.

La difficulté des conditions de stationnement en centre-ville est un facteur d'attractivité

La raison principale pour laquelle les usagers n'ont pas fait l'intégralité du trajet en voiture est en grande majorité liée à la problématique de stationnement en centre-ville. Le manque de places à destination est cité en première position dans tous les parcs.

À noter qu'à Marseille et à la Seyne-sur-Mer, où les conditions de circulation sont particulièrement difficiles, la part des réponses liées à cette thématique est bien plus importante que dans les autres agglomérations.

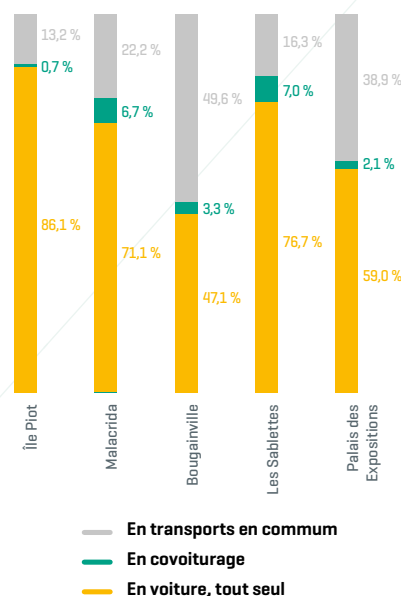
Motivation majeure pour se rabattre sur les parcs relais



Un transfert important de la voiture vers les transports en commun

Précédemment, nous avons vu qu'un autre critère de « réussite » était la présence d'anciens automobilistes dans les parcs. Il a donc été demandé aux personnes enquêtées quelles étaient leurs pratiques de déplacement avant l'existence du parc relais. Au total près de 60 % de l'échantillon a pu indiquer sa pratique de mobilité avant la création de l'offre de rabattement.

Mode de transport utilisé avant l'ouverture du parc relais



On constate à nouveau un effet globalement bénéfique sauf à Marseille où la moitié des usagers ayant répondu à la question se détournent des transports en commun et se reportent sur le mode "voiture + transport en commun".

Si on considère le différentiel de kilomètres parcourus en voiture, le parc de l'Île Piot est le seul parc qui a détourné des usagers de la voiture et qui présente un bilan positif.

Les parcs d'Aix-en-Provence et de Nice, bien que détournant massivement les usagers de l'usage de la voiture génèrent plus de kilomètres en voiture qu'il n'en économise du fait :

- des courtes distances parcourues en transports en commun (moins de 2 km),
- des distantes parcourues par les automobilistes pour rejoindre le parc relais (autour de 10 km).



Ce qu'il faut retenir

Les deux campagnes d'enquêtes ont montré que les effets des parcs relais sur l'usage de la voiture sont très variables et sensibles à de nombreux paramètres (tarification, positionnement, types de transport adossés au parc...).

Ainsi, les parcs relais marseillais attirent une clientèle active très locale engendrant du rabattement de courte distance et des parcours en transports en commun de longue distance.

Les parcs avignonnais et aixois apparaissent clairement comme des parcs relais dont l'objectif est de protéger le centre-ville de la voiture particulière. Ils peuvent générer de longs déplacements en voiture.

Enfin, à Nice, le parking Henri Sappia, de par son positionnement un peu atypique intermédiaire mixe les fonctions de moyen rabattement sur les transports en commun et de protection du centre-ville.

Le parc du Palais des Expositions quant à lui s'apparente à un parking de centre-ville bénéficiant des avantages d'un parc relais. ●



© Lilyana Vynogradova - Shutterstock.com

Sur la ligne AIX-MARSEILLE

par **Patrick BOULANGER**, Président de l'Académie de Marseille

Les liaisons routières tissées entre les deux principales villes des Bouches-du-Rhône ont toujours été placées sous le signe de la modernité, même si, le temps faisant son œuvre, des améliorations s'avéraient nécessaires. Il y a un siècle, le réseau des tramways électriques initié avec la ligne Belsunce-Saint-Louis, la première en France à exploiter le système de prise du courant par perche, connut une extension considérable et cohérente.

Dès juin 1903, le centre d'Aix vit les habitants du quartier de Pont-de-l'Arc arriver et s'en repartir de pareille manière, amorce de la ligne conduisant de façon motorisée à Marseille. La ligne suburbaine longue de 25 km fut ouverte en août 1903 à partir de Saint-Antoine, banlieue de Marseille, en suivant la Route Nationale 8. Equipée d'automotrices circulant à 17 km/h, aux rotations plus fréquentes que celles des trains, elle conquiert une large clientèle, tant citadine que rurale.

Le matériel vieillissant peu à peu et le déficit financier s'aggravant, après la Grande Guerre, le Conseil Général proposa le rachat de la ligne en 1920, approuvé par un décret ministériel du

3 juin 1921, dont il confia la gestion à la Régie départementale des Chemins de fer. Deux grandes motrices Jeumont à boggies furent commandées en 1925, suivies des remorques elles aussi à boggies, avant d'autres motrices CEF plus performantes livrées en 1930-1931 aux vingt-sept places assises et dix debout.

Le Conseil Général ayant décidé dès mars 1946 le rééquipement de la ligne avec des trolleybus, la plus longue jamais construite en France alimentée à partir de poteaux en béton des deux côtés de la chaussée, les tramways d'antan se virent remplacés en septembre 1948 par des Vétra à moteur électrique Alsthom TD sur châssis Renault atteignant les 75 km/h. L'un de ces « trolley » à double perche bénéficiant de la climatisation, avec trente-six sièges partiellement en cuir fauve, fut exposé au Salon de l'Automobile de Paris d'octobre 1948.

Avec pareille flotte, la durée du trajet était abaissée à 50 minutes. Le départ s'opérait à partir de la Rotonde d'Aix-en-Provence, le terminus marseillais se trouvant entre le Vieux-Port et le Palais de la Bourse, à la Place Gabriel-Péri. La prolongation de

l'Autoroute Nord avec ses accès directs aux deux centres-villes empruntés par certains services d'autocars concurrents, s'ajoutant à l'appel grandissant des usagers à leur propre voiture, devait entraîner la disparition des trolleybus le 1^{er} janvier 1965, au profit d'autobus Saviem S45 (comme quarante-cinq places).

Cinquante-deux ans plus tard, les Vétra orange et jaune avec leurs longues antennes passant par la Rue de la République, la Croix-d'Or et La Mounine, sont restés gravés dans la mémoire de nombre d'habitants de la jeune Métropole comme autant de souvenirs d'enfance, eux qui vont emprunter prochainement les nouveaux autocars de la Métropole roulant au GNV, synonyme d'innovation.

Bibliographie :

Patrick Boulanger & Tiennick Kérével,
« Terres de Provence, leurs moyens de transports depuis les origines »
Editions Equinoxe (A paraître) ●



Le trolleybus Vétra des années 1950, aquarelle et gouache de Tiennick KÉRÉVEL, Peintre officiel de l'Air et de l'Espace (Photographie de François JONNIAUX)



AGENDA

Le prochain colloque de l'ORT aura lieu le mardi 27 juin 2017 de 9H00 à 13H00 à l'Ecole de Management (EMD), Rue Joseph Biaggi, 13003 Marseille et abordera les nouvelles compétences Transport des collectivités.



Les Assises Régionales des Transports organisent 6 réunions publiques

pour échanger et débattre sur les enjeux des transports en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.



MARSEILLE

Mardi 4 avril à 18h30

Hôtel de Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Salon d'Honneur
27, place Jules Guesde

AVIGNON

Jeudi 6 avril à 18h30

école Hôtelière d'Avignon
Campus de la CCI de Vaucluse
Amphithéâtre
Allée des Fenaisons

GAP

Mardi 11 avril à 18h30

Domaine de Charance
Salle Jacques Foisset
Quartier de Charance

TOULON

Jeudi 13 avril à 18h30

Union Patronale du Var
Salle Boyer
237, Place de la Liberté

DIGNE-LES-BAINS

Mardi 18 avril à 18h30

Palais des Congrès
Place de la République

NICE

Mardi 25 avril à 18h30

Parc Phoenix
Salle Linné
405, Promenade des Anglais



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03
Tél. 04 86 94 68 46 / 04 86 94 68 47 - Site : www.ort-paca.fr

Directeur de la publication : **Jean-Louis Amato**, Président de l'ORT
Conception et réalisation : agci.fr



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

