



HORS SÉRIE
SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE
MODÈLE ÉCONOMIQUE DES
GARES ROUTIÈRES : LES CARS
MACRON CONFRONTÉS AUX
RÉALITÉS DU TERRITOIRE.

LE JOURNAL DES TRANSPORTS

HORS SÉRIE - MAI 2020

ORT
OBSERVATOIRE RÉGIONAL
DES TRANSPORTS
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



ÉDITO

Chères consoeurs, chers confrères, chers amis,

La crise du COVID 19 que nous traversons aujourd'hui est inédite.

Cette situation, à travers le confinement, impensable il y a encore quelques mois, est génératrice de stress, d'inquiétudes et d'angoisses pour tous. L'économie de notre pays est brutalement frappée et nombreuses sont les entreprises aujourd'hui fermées.

Nos sociétés devront, quand le COVID 19 ne sera plus qu'un mauvais souvenir, tirer des leçons sur le pourquoi et le comment.

Nous avons donc choisi avec les partenaires de l'ORT, de modifier notre programme d'activité et dédier le prochain colloque de notre Observatoire, le 24 septembre, à cette thématique (tous les détails vous seront fournis cet été sur notre site internet).

Dans l'attente de vous revoir, nous vous proposons dans ce numéro hors-série, une Étude, commandée par le Comité Scientifique de l'ORT et réalisée en 2019 par le Cabinet Horizon Conseil, sur les Services Librement Organisés en Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Je vous en souhaite bonne lecture.

Bon courage à toutes et à tous et prenez soin de vous

Antoine Seguret – Président de l'ORT PACA



LE R A M O S



P. 2 - 5 LE CONTEXTE DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (SLO) DU NATIONAL AU RÉGIONAL

P. 6 - 9 LA DESSERTE INTER & INFRA-RÉGIONALE DES SLO

P. 10 - 21 ENQUÊTES DE CLIENTÈLE ET FRÉQUENTATION DES SLO EN GARES ROUTIÈRES

P. 22 - 25 IMPACTS DES SLO SUR LE FONCTIONNEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

P. 26 - 36 STRATÉGIES DE DÉPLOIEMENT DES PEM ET OFFRES DE TRANSPORT EN COMMUN (TC)

P. 37 ACTUALITÉS RÉGIONALES : REVUE DE PRESSE

LES 3 POINTS DE LA MISSION

1. Dresser un constat de la fréquentation : enquêtes clientèle

- Les SLO occupent désormais un rôle de plus en plus structurant sur l'offre de services moyens et longs courriers en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Pour autant, demeurent des interrogations sur le niveau réel de fréquentation, les conditions de fonctionnement, la qualité et performances de ces services.

- L'enjeu est de mesurer et vérifier les incidences sur les conditions d'exploitation des lignes soumises à cette nouvelle concurrence sur les trajets infra-régionaux.

- L'analyse de la fréquentation et des profils d'usage va apporter des éléments de réponse.

- Les objectifs sont :

- De mesurer la fréquentation de cabotage interne à la Région

- D'éclairer le choix modal en faveur des SLO

- D'estimer par les reports d'usages les impacts sur les fréquentations des lignes régulières

2. Dresser un constat d'organisation sur les gares routières et PEM

Ce constat repose sur des observations de l'exploitation des services :

- Comment s'organisent les mouvements des véhicules sur les haltes et gares routières ?

- Comment se déroule l'embarquement et dépose voyageurs ?

- Comment s'opère la délivrance des titres ?

- Quel respect des tableaux de marche ?

Ce constat va permettre en partenariat avec les gestionnaires des gares routières de qualifier et quantifier les impacts sur la gestion et le fonctionnement de ces équipements.

3. Ouvrir les pistes de réflexion

- Quel accueil en gare ? Quelles complémentarités rechercher avec les services réguliers ? Quels partenariats envisager ? Quel modèle économique étudier ?...

Au cœur de la démarche, les SLO assurant des trajets inférieurs à 100km à une échelle infra-régionale.

L'objectif est de mieux comprendre quelle est la clientèle ?

Quels sont les impacts sur l'économie des transports réguliers routiers et ferrés ?

Quelles incidences sur les gares et haltes routières ?

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

CHIFFRES CLÉS

9 millions de passagers

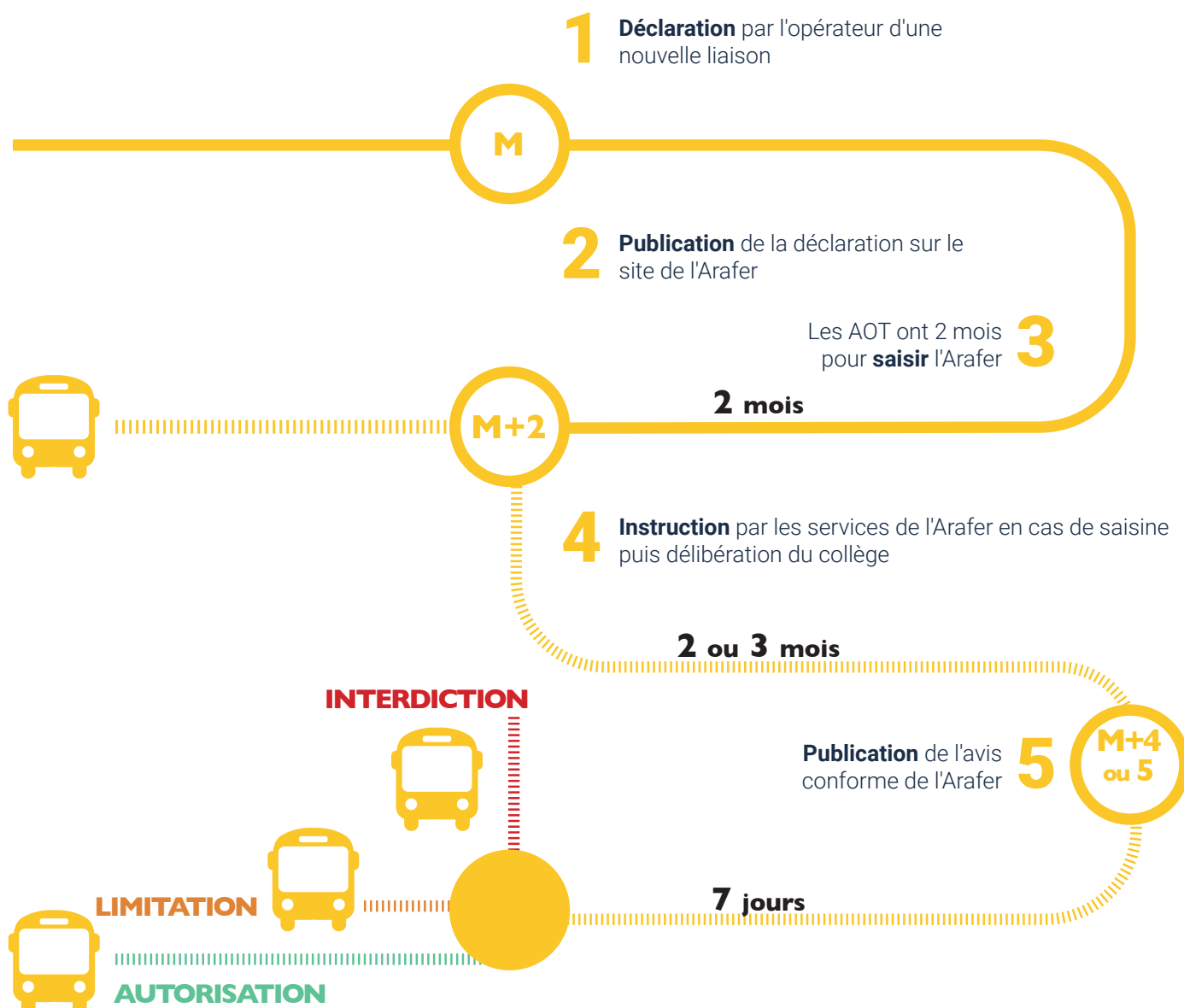
3 puis 2 opérateurs

126M€ de recettes

Loi Macron de 2015 sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances

- Le nouveau cadre de Loi avait autorisé dès 2015 la libéralisation des liaisons par autocars de plus de +100km offrant ainsi de nouvelles opportunités de transport sur des liaisons infra-régionales ou radiales au plan national.
- Dans un second temps, les liaisons inférieures à 100km ont été également ouvertes à la concurrence mais sous couvert d'une autorisation auprès de l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières)
- Cette possibilité de proposer de fait une offre infra-régionale ne va pas sans poser des risques de concurrence avec les lignes régulières conventionnées.
- Malgré de nombreuses saisines déposées par les Régions et notamment celle de Provence-Alpes-Côte d'Azur auprès de l'Arafer afin de limiter les mises en exploitation sur des trajets concurrentiels pour les lignes LER et TER, le déploiement des SLO est largement facilité.

Procédure de régulation des liaisons < 100km source Arafer



LE MARCHÉ DES SLO

Les opérateurs : une position de plus en plus dominante de Flixbus

Le marché SLO a considérablement évolué avec désormais 2 opérateurs. Flixbus et BlaBlaBus contre 5 en 2015.

En 2019, le rachat de Eurolines et Isilines par Flixbus l'a placé dans une position hégémonique.

Le rachat de Ouibus par BlaBlaBus révèle :

- Le désengagement de la SNCF dans une activité à ce jour peu rentable et peu complémentaire avec sa vocation 1^{ère}.
- L'émergence d'un nouvel opérateur souhaitant se diversifier et offrir un service complémentaire au covoiturage.

Un certain modèle économique : l'ubérisation de l'autocar ?

- Chaque opérateur SLO constitue une plate-forme internet qui organise des trajets, planifie le réseau, gère le marketing, vend des places et manage le service client.
- Ne possède pas de bus, n'emploie pas de conducteur, fait appel à des PME, les partenaires : une cinquantaine en France
- Sur chaque trajet, l'autocariste et l'application partagent les revenus. Flixbus assurant "un revenu minimum garanti peu importe le trajet et le remplissage du bus".

Un marché peu rentable...

Le modèle économique recherche encore sa stabilité. Les opérateurs SLO continuent à engranger des pertes notables estimées en 2017 à 5M€ pour Flixbus, 15M€ pour Isilines et 36M€ pour Ouibus. Pour remédier à ce déficit d'exploitation, les opérateurs déploient une stratégie d'offre qui pénètre les zones blanches vis à vis d'une offre de transport public faiblement performante ou avec une tarification élevée.

Plus largement on soulignera un recentrage de l'activité SLO avec un « écrémage » de l'offre pour se limiter aux liaisons porteuses. Après un déploiement d'ampleur des dessertes, le nombre de liaisons SLO s'est stabilisé avec une rationalisation des kilomètres offerts et un ajustement de l'offre par liaison.

Il demeure une concurrence « Guerre des prix » qui se donne à lire à travers une hausse plus rapide des voyages (+17% et 10,4MV) que des recettes (6% et 133M€).

La recette unitaire par passager s'établit à 12,7€ en moyenne en 2019 soit en recul de +10 %.



**Plus que 2
opérateurs en
2019 :
Flixbus et
BlaBlaBus**

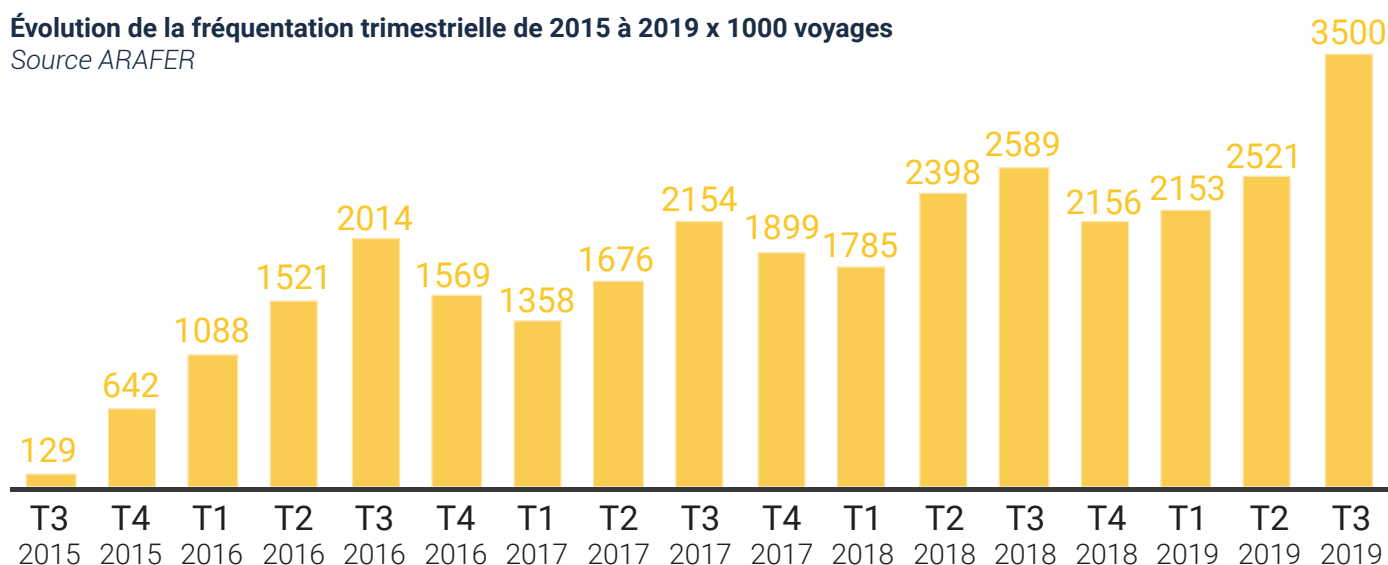
LES PERFORMANCES DES SLO

Fréquentation et couverture du réseau en 2019

La fréquentation sur les lignes SLO continue de croître en 2019 avec une progression de 17% et un volume de 10,4 millions de voyages assurés. La hausse de la fréquentation est encore plus marquée en période estivale avec sur le 3ème trimestre +35% d'augmentation et environ 2,6 millions de voyages assurés sur les lignes du réseau. Le trafic hivernal de 2019 approche celui estival de 2018. Le taux d'occupation dépasse 60% et atteint 66% en été bénéficiant des mouvements sociaux sur le réseau ferroviaire. La hausse de 20% des passagers*km en 2019 indique bien la présence de plus de voyageurs sur des courtes distances. On note un pic de 1077 liaisons commercialisées/jour en période estivale soit une hausse de 13% des opportunités de desserte. Les voyages réalisés s'opèrent pour 25% à une échelle infra-régionale, à 45% sur des liaisons radiales orientées sur la capitale et enfin 30% sur des liaisons inter-régionales.

Évolution de la fréquentation trimestrielle de 2015 à 2019 x 1000 voyages

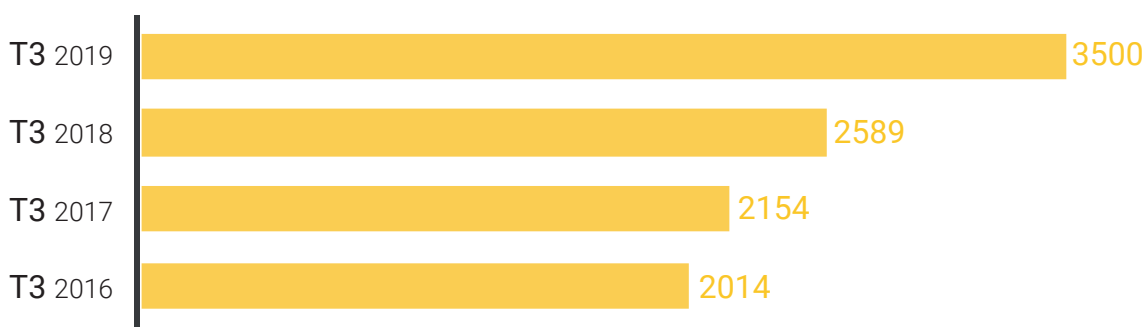
Source ARAFER



Évolution de la fréquentation 3^{ème} trimestre 2019 x 1000 voyages

Source ARAFER

10,4 millions passagers SLO en 2019



	Fréquentation (en milliers)	Evol.	Passagers-km (en millions)	Evol.
2016	6 192	704%	2 089	611%
2017	7 087	15%	2 237	7%
2018	8 928	26%	2 665	19%
2019	10 430	17%	3 013	13%

Afin de respecter le secret statistique et des affaires, suite à la réduction à 2 opérateurs, l'Arafer, établit désormais des fourchettes pour les données relatives à la fréquentation globale.

LA FRÉQUENTATION DES SLO EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Analyse de la fréquentation sur les liaisons TER et LER concurrencées : Marseille/Aix – Nice :

Il a été enregistré 1,2 millions passagers sur les SLO en 2018 en Provence-Alpes-Côte d'Azur soit environ 3 300 passagers-jour avec des fortes variations hebdomadaires et saisonnières caractéristiques d'un usage de fin de semaine en période hiver et de pics touristiques et loisirs lors des petites et grandes vacances.

La fréquentation infra-régionale en Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'analyse des voyages sur les liaisons assurées au niveau régional nous indique que :

- 29% de la fréquentation des SLO s'opère en interne à la région soit près de 350 000 passagers-an
- le pic de fréquentation s'établit à 1 000 voyages-jour en été
- la liaison majeure est entre Marseille et Nice avec 600 voyages réalisés sur près de 25 trajets quotidiens offerts

Les enquêtes clientèles sur les lignes SLO

Les enquêtes conduites auprès de la clientèle révèle que 40% des passagers enquêtés se déplacent sur un trajet infra-régional contre 30% selon l'ARAFER.

À noter que seulement 3% des passagers SLO se déplacent sur les liaisons inférieures à 100km ce qui représente environ 36 000 passagers/an...

Les principales liaisons infra-régionales sont « fortement concurrencées » par les SLO.

Les observations réalisées sur les gares routières mettent en avant 2 relations infra-régionales avec une pénétration marquée des SLO sur Aix-Nice, 36% des 71 000 voyages annuels estimés tous réseaux, et Marseille- Nice, avec 27% de part de trafic SLO sur un total de 383 3000 voyages en transport en commun.

Aix-Nice	Offre	Tarif	Fréquentation-an
LER	10	30€	30 500 (43%)
TER	16	10 à 4€	15 500 (22%)
SLO	15	5€ à ...	25 000 (36%)

Marseille-Nice	Offre	Tarif	Fréquentation-an
LER	10	33,50€	9 300 (2%)
TER	16	25 à 35€	270 000 (70%)
SLO	25	5€ à ...	104 000 (27%)

PLAN DES LIGNES SLO : RECONSTITUTION DE L'OFFRE SLO

La préparation des enquêtes auprès de la clientèle, les rencontres avec les gestionnaires des gares routières, la mesure des impacts sur les lignes régulières nous a conduit à dresser l'état de lieux des SLO offerts en région.

Le constat que l'on peut dresser est la mise en place d'un véritable réseau de lignes mais sans fiche ni grille horaire, sans plan ni dépliant.

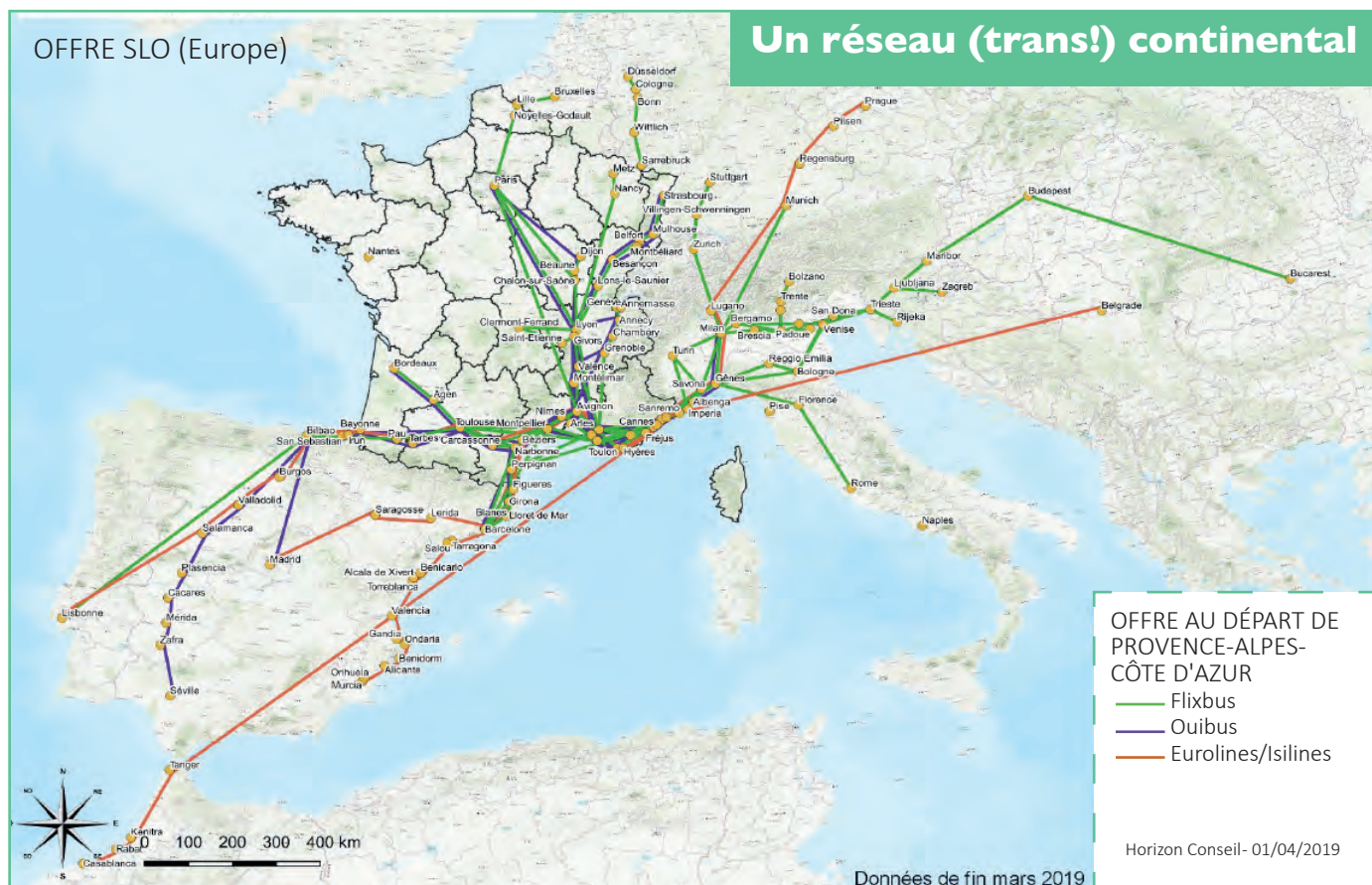
La dématérialisation est en marche promouvant un réseau alternatif sous de nombreux aspects réguliers mais avec des créneaux horaires préétablis et avec des prix qui varient selon l'offre et la demande, selon l'horaire et jour de desserte, selon les délais de réservation.

Nous avons donc projeté des plans de lignes en traduisant l'offre de services disponible sur les plateformes.

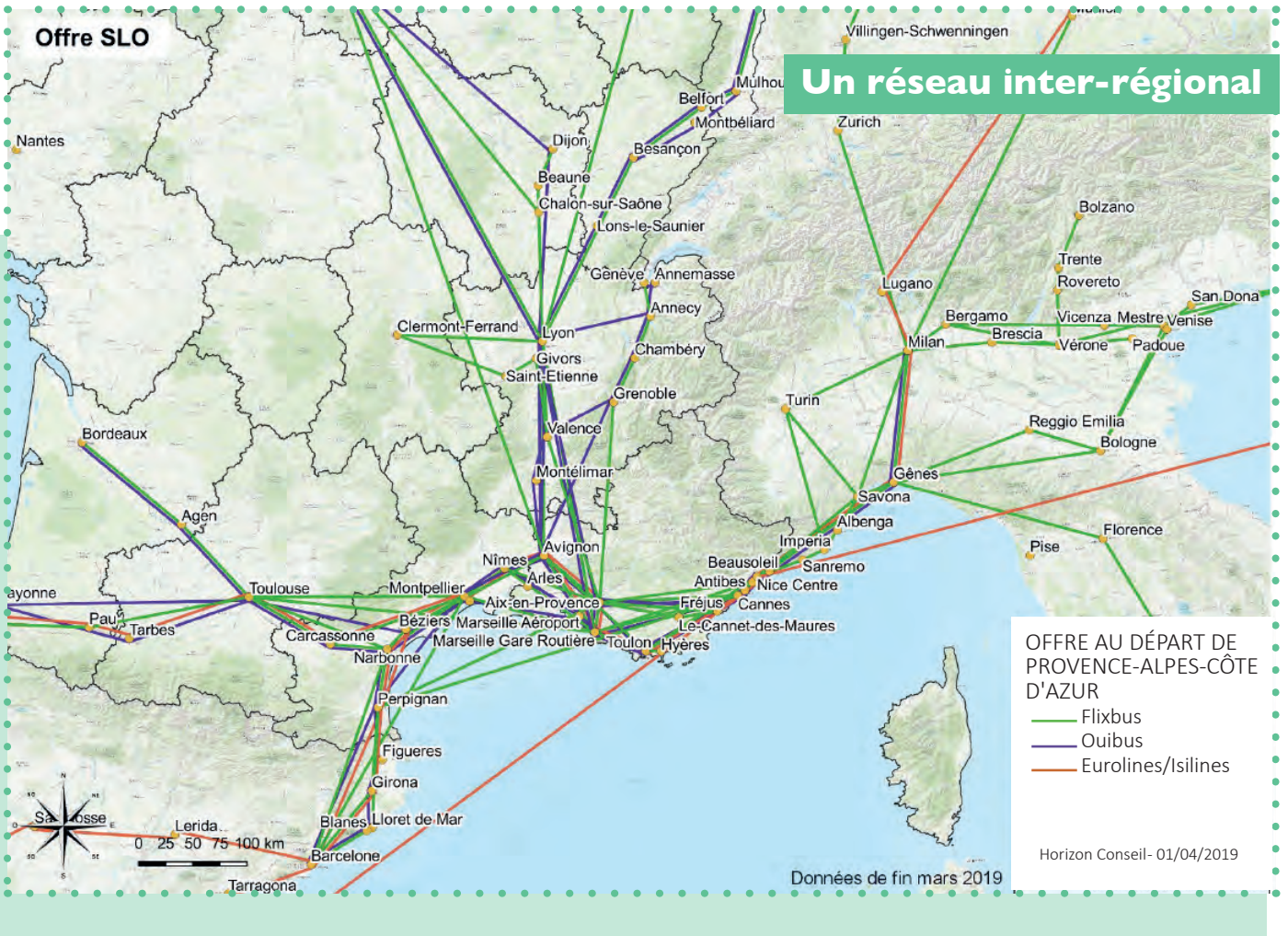
Un exercice de reconstitution des trajets qui permet de mesurer la couverture offerte par les SLO suivant un véritable réseau de lignes internes et externes à la Région.



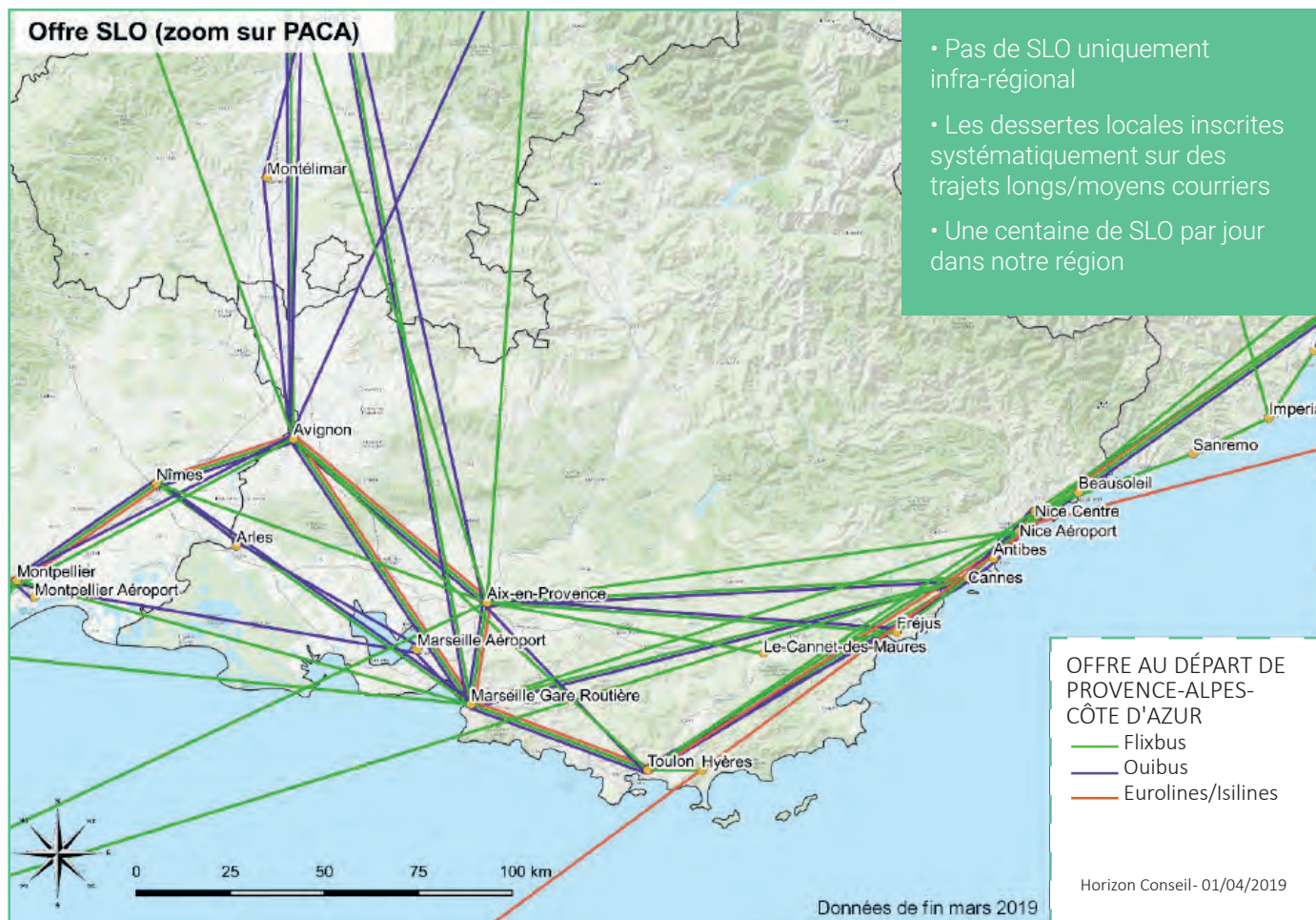
PLAN DES LIGNES SLO : BILAN DE L'OFFRE INVENTORIÉE



LA COUVERTURE SLO : FOCUS NATIONAL



LA COUVERTURE SLO : FOCUS EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



VERS DE	Avignon	Arles	Marseille Aéroport	Marseille Gare routière	Aix-en- Pro- vence	Toulon	Fréjus	Cannes	Antibes	Nice - Centre	Nice Aéroport	VERS DE
Avignon	-	0	0	6	0	1	0	2	0	0	2	Avignon
Arles			2	2	0	1	0	0	0	0	0	Arles
Marseille - Aéroport				0	0	2	0	0	1	0	1	Marseille - Aéroport
Marseille Gare routière					0	3	1	7	2	3	18	Marseille Gare routière
Aix-en- Pro- vence						0	2	5	0	3	10	Aix-en- Pro- vence
Toulon							0	0	0	1	3	Toulon
Fréjus								0	0	0	0	Fréjus
Cannes									0	0	0	Cannes
Antibes										0	0	Antibes
Nice - Centre											0	Nice - Centre
Nice - Aéroport												Nice - Aéroport

MODALITÉS D'ENQUÊTE



Les principaux objectifs des enquêtes consistaient à :

- Quantifier, caractériser et sectoriser l'offre SLO
- Qualifier les pratiques et profils d'usage

L'objectif initial de 600 questionnaires a été atteint. Si la cible prioritaire était les clientèles infra-régionales, il a été mixé les profils voyageurs se déplaçant sur des courts, moyens et longs trajets, et ce au regard :

- des conditions d'enquêtes, une enquête aléatoire avec administration non sélective
- du poids modeste de clients sur courte distance dans le volume des voyageurs

La préparation et l'exécution des enquêtes ont permis de quantifier l'offre de courses SLO offerte en jour de fin de semaine au départ des diverses gares de la Région.

Un volume d'ampleur indique qu'environ 100 courses sur la journée sont proposées aux clientèles sur les principaux pôles autocars de la Région. La clientèle a été interviewée sur les 4 pôles majeurs où s'orientent les SLO en Provence-Alpes-Côte d'Azur, à savoir, la gare routière Marseille St Charles, les terminaux Nice Aéroport, le Parc Relais du Krypton à Aix en Provence et le PEM de Toulon centre.

Un enjeu majeur de l'enquête consistait à profiler les clientèles. Aujourd'hui, peu d'éléments sont disponibles sur ce sujet. Il demeure une enquête conduite par l'Arafer au plan national auprès de 1 500 clients en 2017. Afin de consolider les données issues des enquêtes sur les SLO en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous avons dans le même temps croisé nos résultats avec les résultats de l'Arafer et les indicateurs socio-éco-démographiques régionaux.

Une question majeure réside dans les conditions et facilités d'accès aux services SLO.

L'enquête a permis de reconstituer les conditions d'intermodalités selon les pôles de transport.

Marseille	85
Nice-Aéroport	45
Aix-en-Provence	25
Toulon	20
Avignon (dont PEM)	20 (5)
Aéroport AMP	18
Cannes	15
Nice GR	11
Fréjus	4

Une offre SLO fluctuante par jour et période.

DES CONDITIONS PARTICULIÈRES D'EMBARQUEMENT



MARSEILLE



TOULON

Un accueil du public perfectible

NTCA 1



KRYPTON



LES CHIFFRES-CLÉS DE L'ENQUÊTE : MODALITÉS ET PANEL

Taux sondage

Clients SLO **19%**

Clients Infra-régionaux **25%**

629 clients interviewés

72% sur Marseille

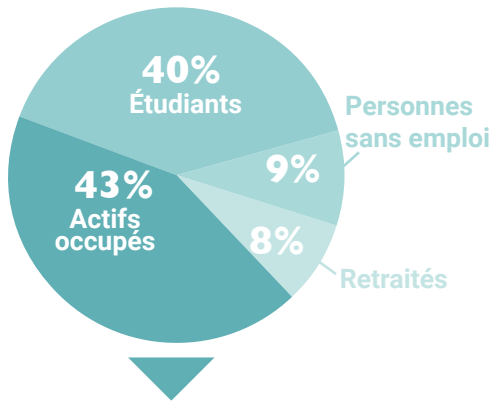
135 SLO enquêtés

5 Pôle d'Échanges Multimodal étudiés

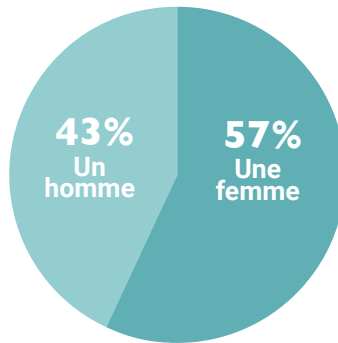
8 journées de sondage hors et pendant les vacances de février à mars 2019

CARACTÉRISTIQUES DU PANEL

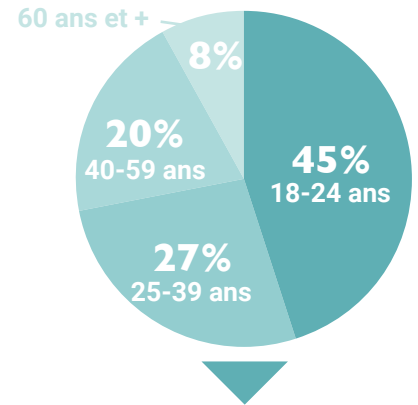
Clientèle CSP



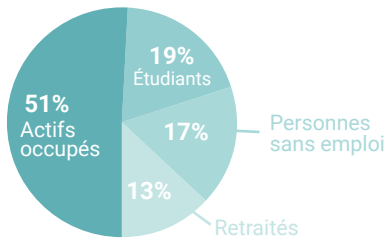
Genre



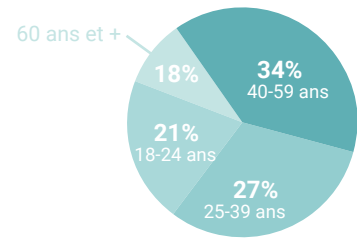
Âge



Répartition de la clientèle SLO



Répartition de la clientèle SLO



8% de retraités... seulement. 40 % d'étudiants : une sur-représentation par rapport à ARAFER... Mais classique dans les réseaux interurbains.

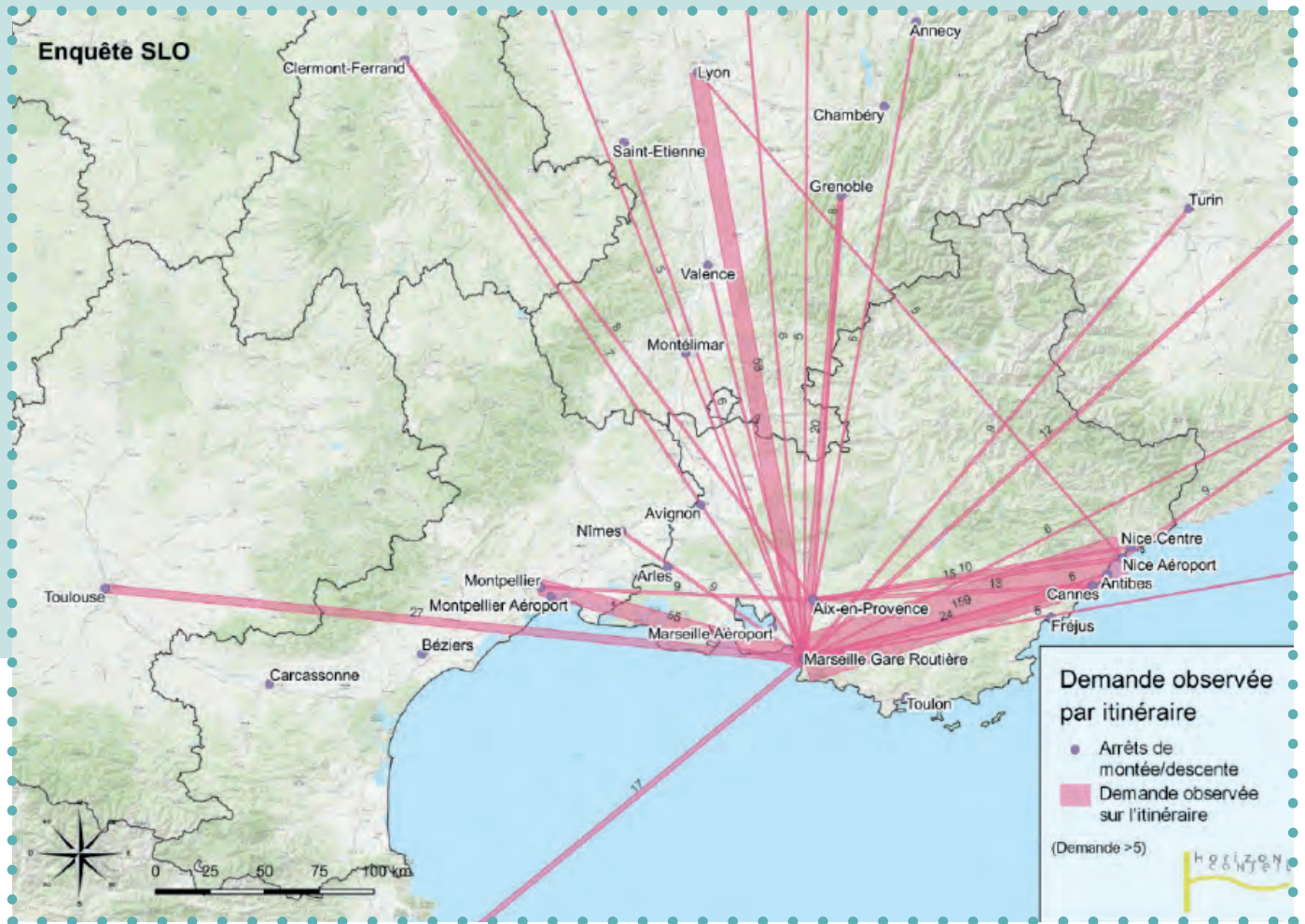
Une majorité de femmes 57%, taux propre aux fréquentations sur les réseaux.

Une clientèle jeune, 45% de moins de 26 ans. Seulement 8% de plus 65 ans.



LES RELATIONS PAR ORIGINE-DESTINATION EN SLO

TOUS TRAJETS



13% internationaux
 47% inter-régionaux
 40% des trajets infra-régionaux
 25% sur Marseille-Nice !

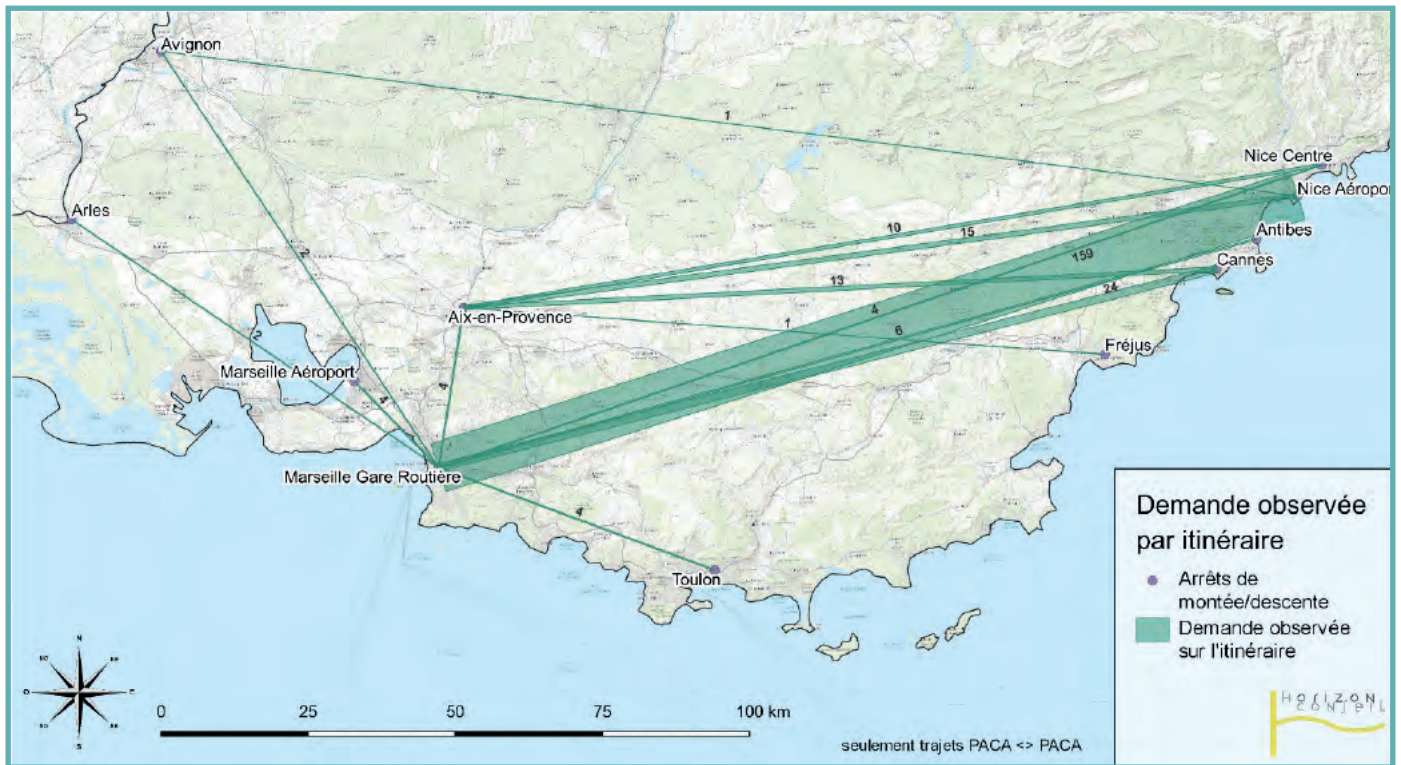
Confirme la concurrence et pénétration des SLO sur des dessertes : LER20 et TER

Pour l'Arafer, la 6^{ème} la plus fréquentée au plan national

- Les 5 principales Origine-Destination = 50% du panel :
1. Marseille <> Nice Aéroport : 25%
 2. Marseille <> Lyon : 9%
 3. Marseille <> Montpellier : 9%
 4. Marseille <> Toulouse : 4%
 5. Marseille <> Cannes : 4%

LES RELATIONS PAR ORIGINE-DESTINATION EN SLO TRAJETS INFRA-RÉGIONAUX

Cartes des OD reconstituées - trajets infra-régionaux



• Principales liaisons infra-régionales :

1. Marseille <-> Nice Aéroport : 64%
2. Marseille <-> Cannes : 10%
3. Aix <-> Nice Aéroport : 6%
4. Aix <-> Cannes : 5%
5. Aix <-> Nice-Centre : 4%

• Liaisons < 100 km observées :

1. Marseille <-> Toulon : 2%
2. Marseille <-> Mrs Aéroport* : 2%
3. Marseille <-> Aix : 2%
4. Marseille <-> Avignon : 1%
5. Marseille <-> Arles : 1%

* Ces liaisons doivent faire partie d'un plus long trajet avec correspondance.

LES MODES DE TRANSPORT EMPRUNTÉS EN PRÉ - ET POST ACHEMINEMENT AUX SLO



50% transport en commun



8% train



22% voiture



3% en avion

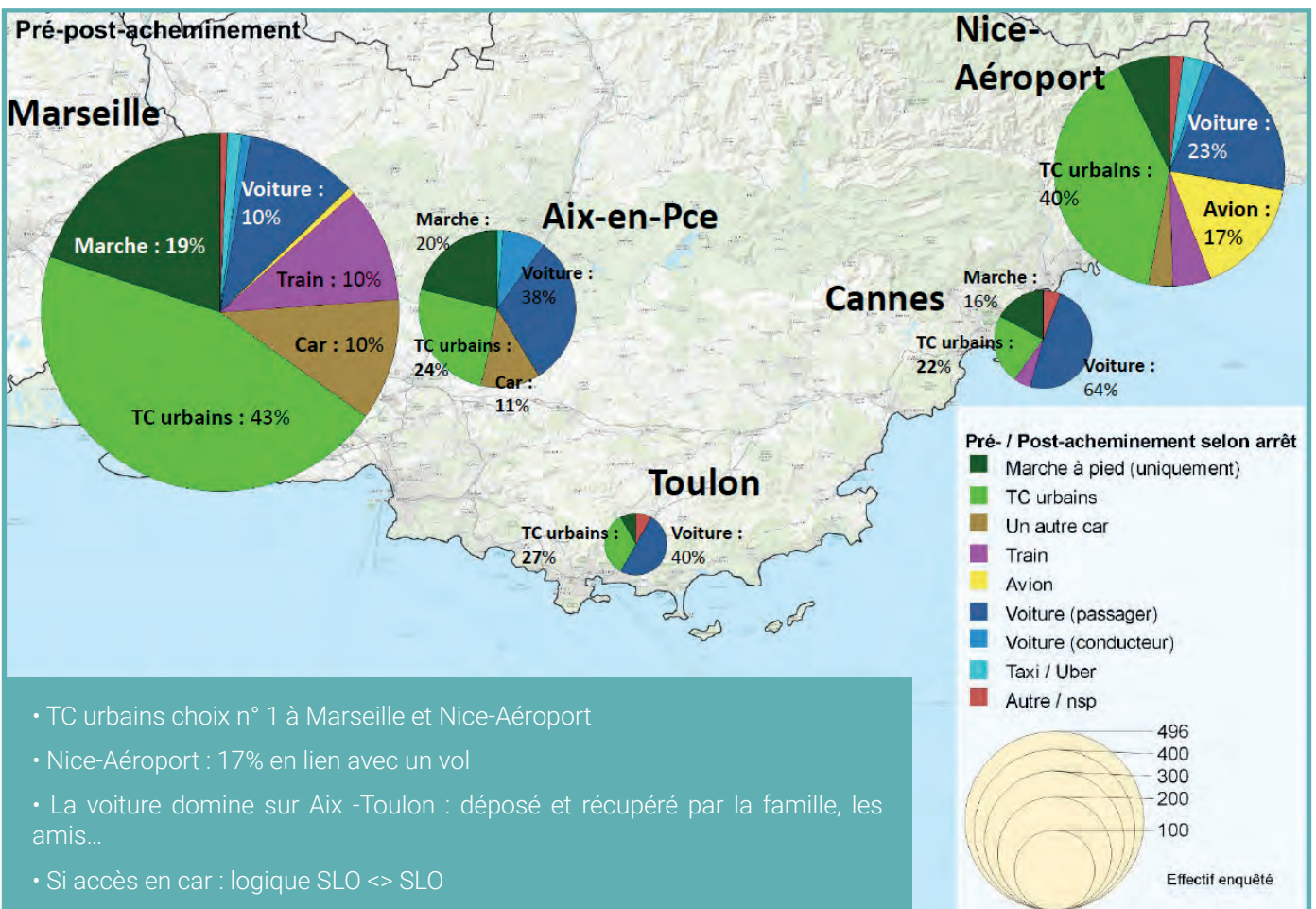


15% marche

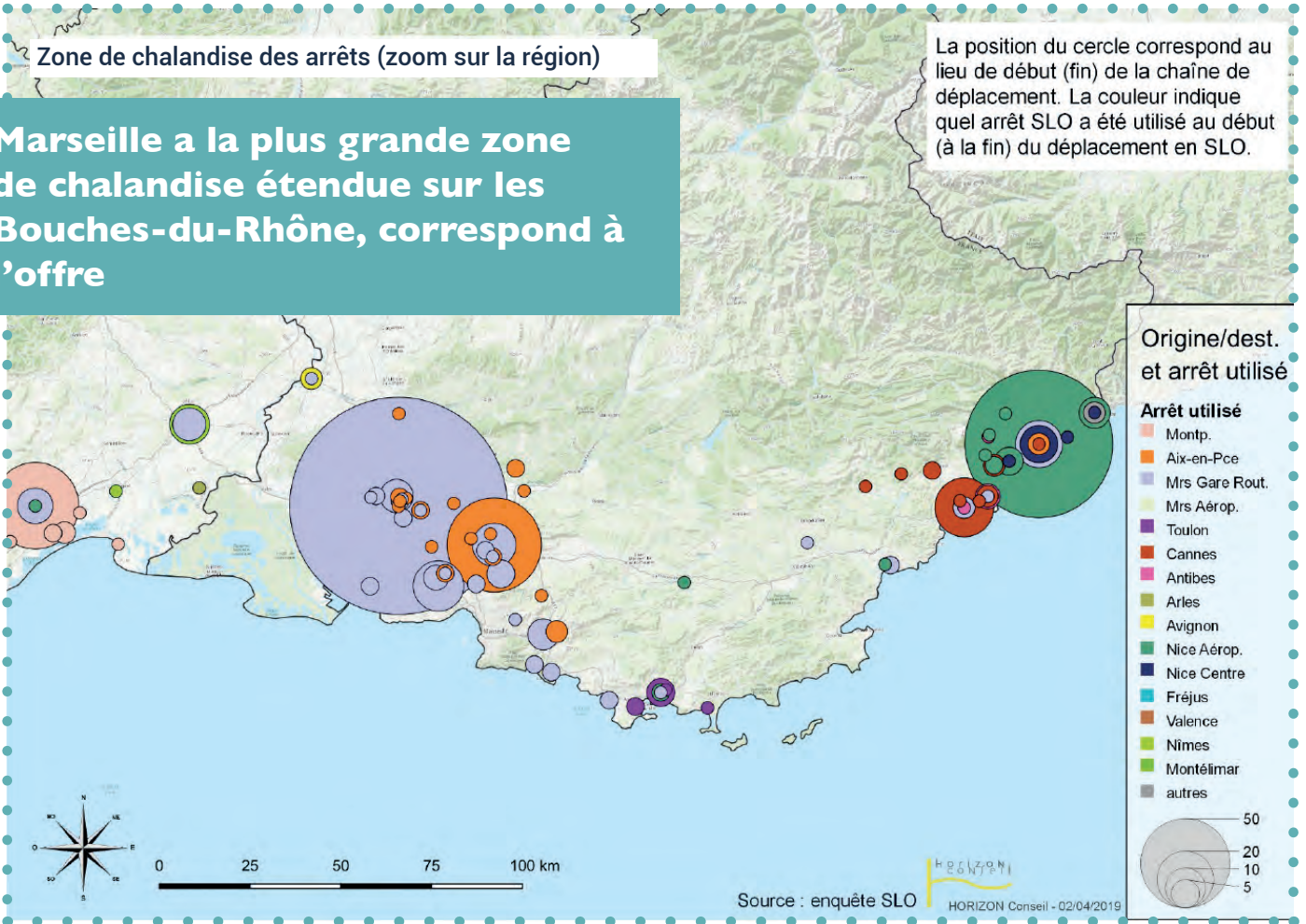


2% taxis + Uber

LES MODES DE TRANSPORT EMPRUNTÉS EN PRÉ - ET POST ACHEMINEMENT AUX SLO SELON LES PÔLES

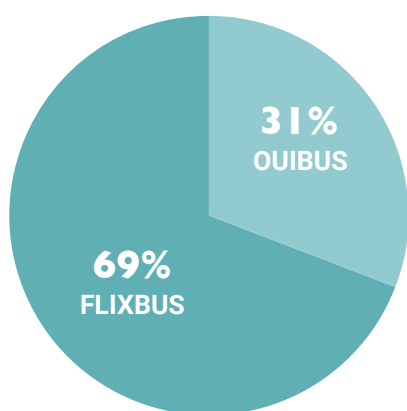


LES ZONES D'INFLUENCE OU CHALANDISE DES PÔLES SLO



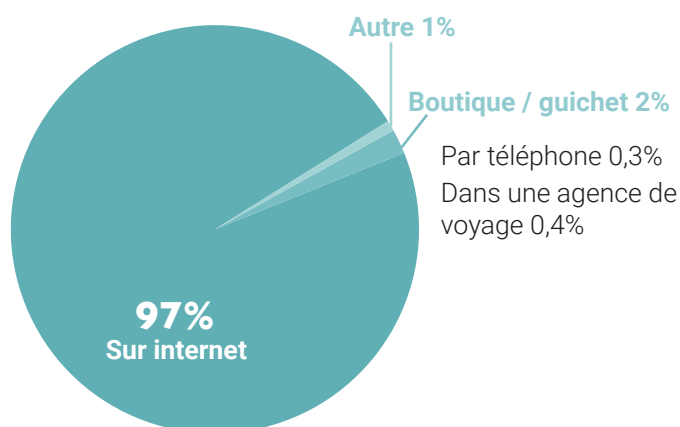
COMPAGNIES, MOTIFS DE CHOIX ET ACHATS DES TITRES

Une relative spécialisation des opérateurs par trajet



- Plus de la moitié (53%) des clients Ouibus effectuent un trajet infra-régional
- Les clients Flixbus voyagent davantage entre régions 51% et à l'international 15%
- Plus de la moitié (53%) des clients Ouibus effectuent un trajet infra-régional
- Les clients Flixbus voyagent davantage entre régions 51% et à l'international 15%

Mode d'achat du titre de transport pour les services autocars librement organisés



ACHATS DES TITRES : LA PRÉFÉRENCE EN LIGNE

@ 59% achat sur le site

7% au guichet

20% applis opérateurs

4% en agence

9% via comparateur

CRITÈRES DE CHOIX DU SLO-TRAJETS INFRA-RÉGIONAUX



83% prix



4% proximité arrêt



12% rapidité & trajet



3% fiabilité



9% horaires



<2% wifi à bord



6% confort propreté

En infra-régional, le prix prime plus encore !

MOTIFS D'USAGE MARQUÉS



49% visites familles et amis



2% études



39% loisirs tourisme

1% autres



8% travail

Des motifs ponctuels ou saisonniers.

FRÉQUENCE D'USAGE



Un usage encore très occasionnel : <1% de clients hebdomadaires

- Une fidélisation avec 22% de clients voyageant plusieurs fois par mois
- 27% de « novices » SLO, indice d'un marché toujours croissant ?

Un usage qui reste ponctuel, un service qui crée des habitudes et qui motive des nouveaux usagers

LES ALTERNATIVES AUX SLO : CONNAISSANCE, UTILISATION ANTÉRIEURE, USAGE EN ABSENCE DE SLO

Sur les trajets infra-régionaux, les cars Macron au service du report modal ?

- Génère de l'attractivité transports en commun ?
- Au détriment des services réguliers ?

CONNAISSANCE DE L'OFFRE ALTERNATIVE AUX CARS MACRON TRAJETS INFRA-RÉGIONAUX



66% TER



17% TGV & Intercités



13% LER ZOU!



12% sans connaissance



6% avion

EN BREF...

- Bonne connaissance des TER
- Moindre des LER

OFFRES ALTERNATIVES : UTILISATION ANTÉRIEURE TRAJETS INFRA-RÉGIONAUX

Trajets infra-régionaux : quel usage de l'offre alternative TER ou LER sur l'itinéraire enquêté ?

Sur les trajets infra-régionaux,

- 51% ont déjà utilisé le train sur l'itinéraire en question
- 8% l'ont déjà fait en car LER
- 40% n'ont jamais utilisé un moyen TC sur l'itinéraire

Un taux d'induction TC élevé (40% des clients actuels SLO)

- ≈ 8% d'évasion de clientèle des LER
- ≈ 51% d'évasion des TER

ALTERNATIVES : « QUELLE SOLUTION EMPRUNTER EN L'ABSENCE DE SLO ? » TRAJETS INFRA-RÉGIONAUX



52% en TER



5% n'auraient pas voyagé



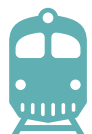
15% en covoiturage



3% en LER ZOU!



12% en voiture



8% en TGV & Intercités



5% en avion

EN BREF...

- Seulement 5 % d'annulation
- Prégnance solution TER : 52%
- En TC : 63%
- Covoiturage reste élevé

SYNTHÈSE ET PROFILS DE CLIENTÈLES

Un enjeu majeur de l'enquête consiste à préciser les motivations des clientèles SLO, de valider ou sortir du cliché : « SLO = Jeunes + Retraités ». L'ambition est de pouvoir définir des grandes familles d'utilisateurs. Des jeunes et des anciens ? Une clientèle modeste et qui a du temps ?

Témoignages

Une sélection subjective de témoignages recueillis auprès d'utilisateurs pendant l'enquête...

"Je suis étudiant et je rentre chez mes parents dans l'Hérault pour le week-end. Ils viennent me chercher en voiture à l'arrivée "

"Je vais voir ma fille et mes petits-enfants chaque mois maintenant"

"Ce car blanc, c'est un Flixbus ?? "

"Est-ce que vous savez si le bus pour Nice est déjà passé ? Et est-ce que je suis au bon quai ?"

"Une amie m'a conseillé de prendre le car – et j'en suis ravie ! Les chauffeurs sont très agréables"

"Nous avons réservé deux fois le même trajet, à des horaires différents pour rester flexible. A ce prix là !"

"Pourquoi je prends le car ? À votre avis... !"

Profils : synthèse selon 3 profils émergents



LE JEUNE HABITUÉ À LA RECHERCHE DU MOYEN LE PLUS ÉCONOMIQUE



L'OPPORTUNISTE MULTI-PROFIL



MOBILITÉ, FACILITÉ, CONVIVIALITÉ

Plutôt féminin	Plutôt masculin	Plutôt féminin
Étudiant, < 26 ans	27 – 64 ans	65 + ans
Habitué régulier	Novice	À déjà fait quelques trajets en SLO
Vient à pied ou en TC à l'arrêt	Modes d'accès disparates	Se fait déposer ou récupérer en voiture
Sans SLO aurait pris TER, covoiturage ou n'aurait pas voyagé	Aurait pris la voiture si le SLO n'existait pas	En absence de SLO, aurait voyagé en TGV ou en voiture
En dehors de l'argument prix, apprécie les horaires et la rapidité	Choisit le SLO pour différentes raisons	Le trajet direct et le confort ressortent

OBJECTIFS RECHERCHÉS ?



Les principaux objectifs étaient ici de :

- Caractériser les conditions d'exploitation et gestion des équipements
- Qualifier les enjeux sur les pôles autocars avec les gestionnaires
- Identifier les pistes d'évolution vers un système inclusif entre SLO et services réguliers

À cette fin, il a été dressé un constat d'organisation et de gestion des SLO sur les principales gares routières et PEM de la Région.

Des entretiens ont été conduits auprès des exploitants et gestionnaires de pôles autocars :

Des entretiens ont été notamment menés auprès

- Aix-Krypton
- Gare routière aéroport Nice Côte d'Azur Terminal 1 et 2
- Gare routière de Marseille St-Charles
- Gare routière départementale de Toulon
- Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) d'Avignon Centre

En parallèle, des enquêtes sur l'accueil du public ont été réalisées

Les objectifs étaient de préciser :

- Comment s'organisent les mouvements des véhicules sur les haltes et gares routières ?
- Comment se déroulent l'embarquement et la dépose voyageurs ?
- Comment s'opère la délivrance des titres ?
- Comment les opérateurs respectent les tableaux de marche ?

Ce DOUBLE bilan qualitatif et de fréquentation doit ouvrir des pistes de réflexion

• Quel accueil offrir en gare à la fois au public et SLO ? Quelles complémentarités rechercher avec les services réguliers ? Quels partenariats envisager ? Quel modèle économique étudier ?

Les enjeux sont nombreux et visent à stabiliser le déploiement d'une offre de transport OPPORTUNISTE vis-à-vis d'une offre régulière à l'équilibre somme toute précaire ;

Au final, il s'agit d'explorer les modalités d'organisation et d'accueil en gare à proposer aux SLO et à leur clientèle, de projeter les conditions et modalités d'interfaces entre réseaux. Des thématiques ici abordées mais qui restent à approfondir ultérieurement...

GRILLE DE PERFORMANCE ENTRE LES GARES ROUTIÈRES

Bilan Forces-Faiblesses

Note moyenne du point de vue des voyageurs, sur les critères :

- Intermodalité • Services voyageurs • Niveau de l'offre SLO



MARSEILLE-ST CHARLES



2,6/3

Intermodalité
Vente
Offre SLO
Conditions attente
Information



NICE-AÉROPORT



2,4/3

Vente
Conditions attente
Offre SLO
Intermodalité
Information



TOULON GARE ROUTIÈRE



2,0/3

Intermodalité
Information
Conditions attente
Offre SLO
Vente



AIX-EN-PROVENCE



1,9/3

Offre SLO
Information
Conditions attente
Intermodalité
Vente



AVIGNON GARE ROUTIÈRE



1,9/3

Information
Vente
Conditions attente
Intermodalité
Offre SLO

BUS STATION



Grille de comparaison entre les gares routières

AIX KRYPTON

Une Offre SLO est très fluctuante avec une visibilité au trimestre.

Pas de véritable intérêt financier au développement des SLO.

Une concertation « amont » entre SLO et KISIO.

L'horaire de passage en gare est arrêté en commun au regard de ces disponibilités.

La gare peut accueillir de nouveaux SLO en heures creuses.

Politique d'ouverture... En creux.

NICE CÔTE D'AZUR

Les SLO, une nouvelle offre de service et participent à l'attractivité de l'aéroport. Mais ils constituent une modeste plus-value en terme de passagers aériens.

Mauvaise connaissance au final de la clientèle SLO.

Constituer un groupe de travail, équipe projet, avec les gestionnaires des gares routières majeures de la Région.

Communication en direct avec les opérateurs SLO.

Un traitement « à l'identique » des services réguliers et des SLO. Les points d'amélioration résident dans l'information en temps réel. Envisager également une gestion dynamique de l'information.

TOULON

Offre SLO : une opportunité commerciale.

Des réserves de capacité.

Une offre complémentaire aux trains.

MARSEILLE

Une communication entre les gestionnaires de la gare en direct avec les représentants nationaux de Flixbus et Ouibus.

Les clientèles SLO nécessitent une bonne information et un accueil confortable en gare.

Un traitement « à l'identique » entre services réguliers et SLO.

Communication en direct avec les opérateurs SLO.

Les SLO devraient être sortis de la gare routière.

Au regard de retards récurrents, les SLO peuvent gêner l'exploitation de la gare.

Le développement des SLO est de fait limité sur l'actuelle gare.

Des projets en matière d'information et accueil.

AVIGNON

Une multi-polarisation peu lisible, peu intermodale.

Pas de réserve de capacité.

Des retards pénalisants et contraignants sur la régulation.

Pas de perspective.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE D'EXPLOITATION DES GARES ROUTIÈRES

L'analyse des différents contextes locaux sur les PEM et gares de la Région met en avant une série d'interrogation :

- « Doit on sortir les SLO des cœurs de ville avec de bonnes conditions d'intermodalité ? »
- « Quels niveaux de priorisation d'affectation des quais entre SLO et services réguliers ? »
- « Quels juste niveaux de redevances fixer ? »
- « Quelles conditions d'accueil à réserver aux clientèles ? »
- « Quels niveaux d'information communiquer ? »

Des pistes et enjeux à creuser dans la prochaine phase de la réflexion.

LES ENJEUX D'INTERFACES ENTRE SLO ET SERVICES RÉGULIERS

Il est soulevé la question de traitement entre services SLO et réguliers, celui du financement des équipements et donc de la concurrence entre SLO et services réguliers. L'ordonnance de janvier 2016 précise qui peut créer et gérer une gare routière :

- Les communes, intercommunalités et syndicats pour les lignes urbaines
- Les Régions pour les dessertes routières et ferrées non urbaines
- L'État pour les lignes d'intérêt national
- Toutes personnes privées ou publiques dans sa limite de compétence (en particulier un opérateur de transport)

L'Arafer veille à ce que les exploitants des gares répondent aux demandes d'accès dans un délai d'un mois et doivent expliquer leur éventuel refus. Il s'agit de garantir l'égalité d'accès des opérateurs aux gares routières. Elle précise les équipements utiles.

Les acteurs des gares routières

source: CEREMA



IMPACTS DES SLO SUR LES STRATÉGIES DE DÉPLOIEMENT DES PEM : VERS UNE OFFRE TC INCLUSIVE ?

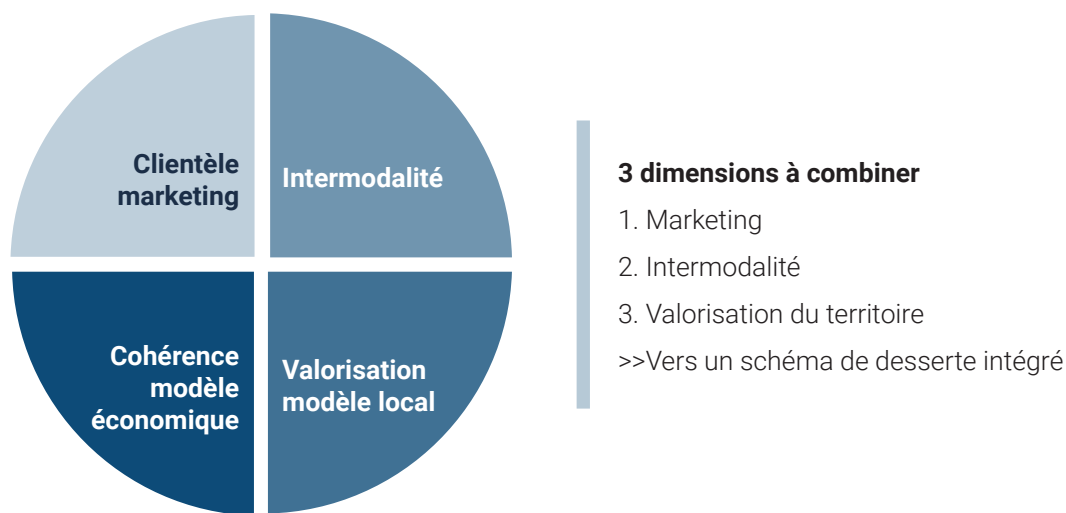
Comment évoluer vers un système « inclusif » entre services réguliers et SLO ?

Il s'agit donc d'explorer les pistes d'évolution d'un système de transport selon trois dimensions à combiner. À savoir, le marketing, l'intermodalité et la valorisation d'un territoire.

L'enjeu de la réflexion est d'ouvrir les pistes d'organisation d'un système de transport faisant cohabiter de manière inclusive cars réguliers et SLO.

Quelles sont les conditions nécessaires pour une bonne cohabitation des offres de transport en gare ?

L'analyse conduite pose les conditions et règles du jeu entre les acteurs en termes de portage et pilotage.



FORCES ET FAIBLESSES DE L'OFFRE SLO

Cars Macron, élément d'un système de transport recomposé et élargi ?

Le bilan commercial et d'analyse des clientèles met en avant les SLO comme une offre qui répond à des besoins et qui apparaît difficile désormais d'effacer du panorama des mobilités. Elle ouvre le cap à une offre de transport interactive 3.0. En outre, l'Arafer prône un traitement égalitaire, l'absence de discrimination vis-à-vis des SLO notamment dans l'accueil en gare routière. Dans ce cadre, s'ouvrent à nous de nouvelles perspectives d'évolution du système de transport public et de ses interfaces.

Doit on évoluer vers une Offre inclusive ...

A savoir une logique d'inscription dans les PEM des offres complémentaires. Améliorer les éléments de la chaîne d'intermodalité au profit des SLO.

Doit-on évoluer vers une Offre sélective ...

A savoir sortir les SLO des PEM.. Faire émerger une logique de Hub dédié : soit une offre SLO plus concurrente qu'alternative.

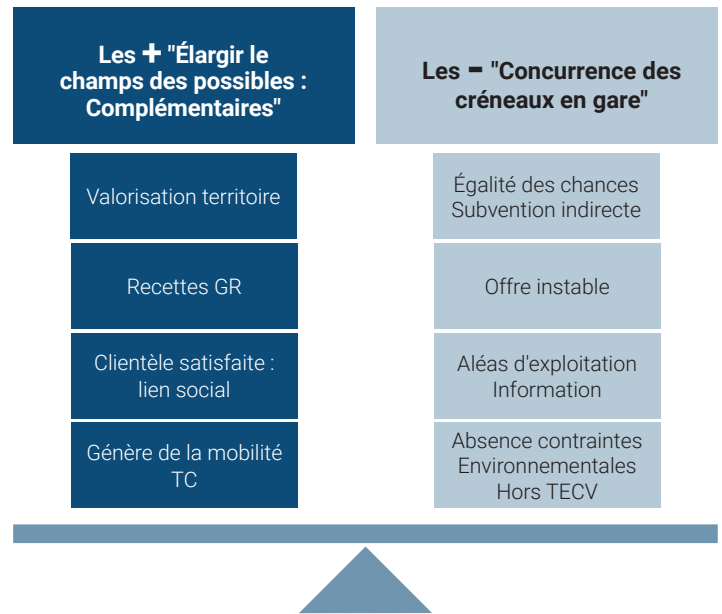
Les enjeux d'un futur système de transport reposent sur :

1- La recherche d'un équilibre des Services Réguliers (SR) et SLO; à savoir fixer des rôles et missions au sein d'un même dispositif « vers un schéma de desserte intégré ».

Des missions sont à prioriser dans l'offre de transport SR vs celle des SLO.

2- Trouver dans les SLO une opportunité de modernisation de l'offre régulière : « rechercher la clientèle SLO ».

3- Engager une recherche de financement des services et des équipements en gare saturés : montage des scénarios de mutualisation.

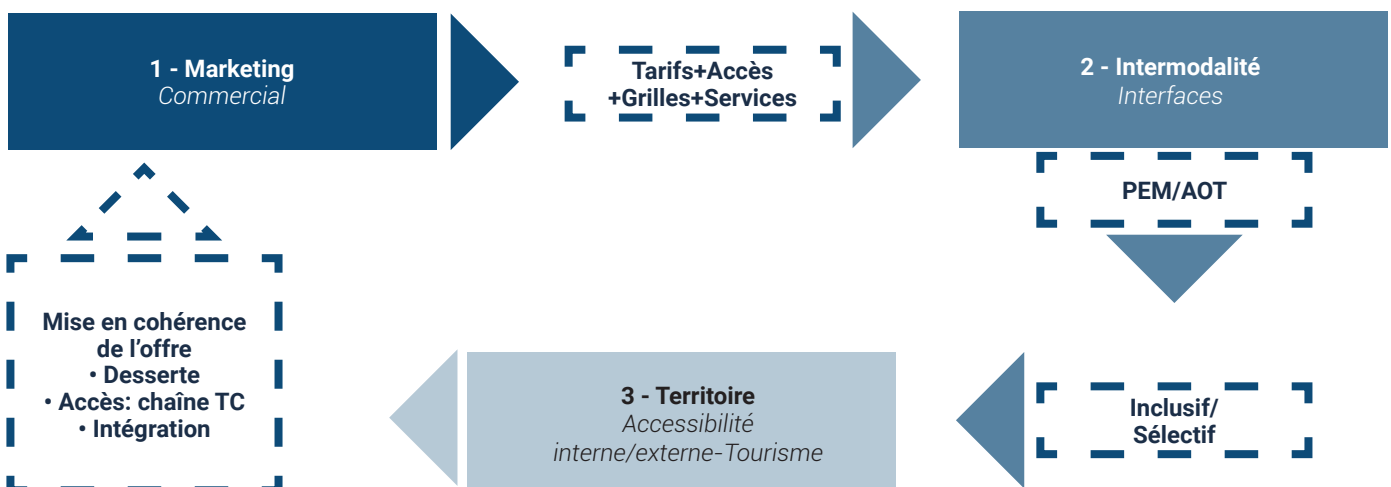


LES 3 DIMENSIONS D'UN SCHÉMA DE DESSERTE INCLUSIF ?

Les SLO participent à l'émergence d'un nouveau schéma d'influence de transport public où les PEM deviennent la 'rotule' du système de transport. Une boucle d'influence se déploie selon le circuit suivant : « une nouvelle offre de transport 'SLO' >> la génération-captation de nouveaux flux >> impulse de nouveaux besoins et contraintes d'intermodalité >> mise en place de stratégies d'acteurs : maillage du territoire >> vision systémique de l'offre de transport ».

Le schéma suivant pose les interactions de 3 dimensions fortement imbriquées qui se conditionnent mutuellement dans le succès commercial et la montée en puissance de l'offre SLO : le marketing et donc l'aspect commercial, l'intermodalité ou les conditions des interfaces entre réseaux et la valorisation du territoire comme un outil de développement local.

ÉVOLUER VERS UN SCHÉMA DE DESSERTE INTÉGRÉ AUTOUR DE 3 DIMENSIONS





1. La dimension marketing

L'offre SLO se signale comme un produit de transport spécifique marqué par :

- L'absence de grille et gamme tarifaire
- Des horaires soumis à des aléas propres aux lignes longues et une fiabilité relative
- Des liaisons assurées selon opportunité
- Un confort d'attente contrasté pour la clientèle

L'ambition d'un service inclusif soulève des enjeux croisés :

- Ceux pour les Services Réguliers et les AOMD de « reconquérir une clientèle évadée au profit des SLO »
- Ceux pour les SLO, « aller chercher la clientèle des pendulaires ? »

ACTIONS COMMERCIALES VERS UN SYSTÈME INCLUSIF

//Clients

- Jouer sur la mobilité « consommation SLO » : positiver le Car (une marque...)
- Levier tarifaire : harmonisation et intégration des offres
- Besoin d'une information rassurante « interactive » entre réseaux
- Un confort d'attente à améliorer et mutualiser
- Le problème des livrées des véhicules SLO « pas systématique » qui désoriente le voyageur : « effet réseau à rechercher »
- L'enjeu de l'accès aux services en PEM ou en arrêt déporté d'agglomération

//Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

- Harmoniser les tarifs : croiser les grilles et gammes tarifaires entre réseaux

//SLO

- Logique complétude avec des grilles horaires « intégrées »

2. La dimension intermodalité

L'offre SLO se signale comme un produit de transport opportuniste à replacer dans un système plus global.

Il convient d'agir sur le volet information et tarification à mieux intégrer :

- Avancer sur le volet information
- Proposer une information dynamique en gare au service d'une valorisation des systèmes TC
- Déployer une plateforme commune d'infos
- Ergonomie-support de l'information à filtrer
- Assurer une information de bout en bout du voyage : « sauts de réseaux »
- Avancer sur le volet tarifaire
- Étudier une tarification harmonisée avec accès aux réseaux en pré et post acheminements
- Envisager une polyvalence de titres sur des liaisons « locales »

Le chantier de l'intermodalité renvoie à un nécessaire cadrage institutionnel et contractuel au service d'un produit de transport ou service de mobilité intégré

- S'orienter sur l'inclusivité des services SLO et SR sur des liaisons infra-régionales
- Contractualiser les SLO «Exploitants » avec les AOMD
- Mutualiser les moteurs de recherche « mise en commun-partage de l'offre »

ACTIONS EN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

//Clients

- Garantir la continuité de la chaîne de transport sur les réseaux SLO et réguliers

//AOM

- Réguler les tarifs SLO via l'accès aux gares : la redevance comme un outil de régulation, soit ajuster ou réguler le montant

//Services Réguliers (SR)

- Equipements à redimensionner
- Projeter un montage partenarial avec les SLO

//SLO

- Organiser la complétude de l'offre
- Équipements à mieux partager
- Contraindre l'exploitation des SLO via des exigences de service minimum ou d'obligations de desserte
- Imaginer des cahiers des charges : créneaux en gares à octroyer et liaisons à assurer a minima

Sur les PEM, un traitement « à l'identique/équilibré » entre services réguliers et SLO conformément aux directives de l'Arafer doit être repensé. Ce traitement nécessite notamment :

- L'aménagement de quais « + ou - » dédiés. Également la mise à disposition de quais de régulation aujourd'hui destinés en priorité aux services réguliers et non aux SLO souvent invités à réguler à l'extérieur.
- Le bon accueil des clientèles sans discrimination au guichet
- L'ouverture de « discussions » mais pas de « négociation » pour des horaires. Les SLO recherchent des créneaux en heure de pointe. Les requêtes sont instruites après une demande de créneaux auprès des AOMD qui font suivre aux gestionnaires de la GR qui formulent un avis.

Un autre enjeu crucial réside pour les opérateurs SLO et les opérateurs réguliers dans le « juste prix de redevance ».

Les SLO bénéficient en gare de services au public, l'accueil et renseignements voyageurs, une information souvent en temps réel, de services intermodaux et des TC de proximité.

Pour la FNAUT, les SLO ne payent pas le coût réel des services offerts en gare. Une sous cotation qui pénalise les opérateurs réguliers.

L'enjeu est d'harmoniser la redevance entre SR et SLO, et ce, de manière cohérente entre les gares de la Région pour un juste équilibre entre opérateurs réguliers et SLO.

Or, on note une concurrence entre pôles autocars pour attirer les SLO via les redevances. Le développement des SLO fait naître des enjeux de recettes...

En parallèle, les redevances pour les services réguliers sont orientées vers le haut !

INTÉGRATION OFFRE PRIVÉE/PUBLIQUE VIA UNE CONTRACTUALISATION

Depuis février 2019 (et pour l'instant jusqu'au 31 mars 2020), 4 lignes interurbaines en Moselle sont commercialisées à travers la plateforme BlaBlaBus. Un avantage à la fois pour l'usager et l'AOMD afin de profiter de la distribution commerciale de l'opérateur. Pour la collectivité, aucune incidence financière.

BlaBlaBus a intégré sur son site internet et application mobile la commercialisation des trajets de 4 lignes interurbaines en Moselle:

- L49 (Transdev) Metz - Thionville
- L77 (Transdev) Metz - Rombas
- ligne transfrontalière Moselle - Sarre (Keolis)
- L138 (Keolis) Forbach – St Avold

Ces liaisons sont complémentaires à celles opérées par Ouibus dans le cadre des SLO. Des correspondances entre cars Ouibus et cars régionaux sont possibles. La Région Grand Est entend d'ailleurs conforter la gare routière de Metz comme hub intermodal, en y intégrant également le covoiturage. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la politique régionale de développement durable.

<https://www.transbus.org/actualite/actu-2019-01-partenariat-grand-est-ouibus.html>



3. La dimension valorisation du territoire

Les SLO apparaissent au service de la promotion du territoire. Ils constituent une solution pour visiter et se déplacer sur notre Région. Une réponse TC à intégrer dans la gestion des interfaces avec les réseaux de transports en commun locaux.

Les SLO apparaissent comme un facteur touristique ! Un produit facile à comprendre, sites de réservation multi-langues, bonnes connexions entre hot-spots touristiques... La question de l'accessibilité interne aux SLO et externe au territoire est à anticiper autour de la recherche d'un lieu de desserte. Les SLO disposent d'un accès « périphérique » sur Aix en Pce, Nice ou Avignon. Des conditions d'accès contrastées selon le site, ligne BHNS sur le Krypton et TW sur NCA.

Une position plus centrale sur Marseille et Toulon au cœur des réseaux métropolitains.

Les SLO sont-ils à fixer ou bien à sortir « de la gare routière centrale »?

Sur Paris, les gares routières plus périphériques de Bercy et Gallieni de Bagnole sont dédiées aux SLO tout comme les hubs Flixbus sur les principales villes en Allemagne.... Hors centres urbains, des gains de temps d'accès pour les voyageurs sont possibles en évitant des éventuels conflits d'accès sur le dernier km. Il demeure qu'externaliser les gares nécessite une desserte de qualité sur des polarités « excentrées » au risque de délivrer une prime à la voiture.

Interface réseaux réguliers et SLO : jeux de pôle

- La centralité territoriale des SLO n'est pas une donnée d'entrée avérée
- La recherche d'interface avec les réseaux locaux et/ou ferrés
- Un enjeu de dépose sur les points de convergence réseaux routiers et autoroutiers
- Le besoin de jalonnement des équipements au service des SLO
- La mixité par nature entre offre SLO et régulière

Actions sur le territoire

//Clients

- Mailler l'accès aux lignes

//AOM

- Accompagner le développement local

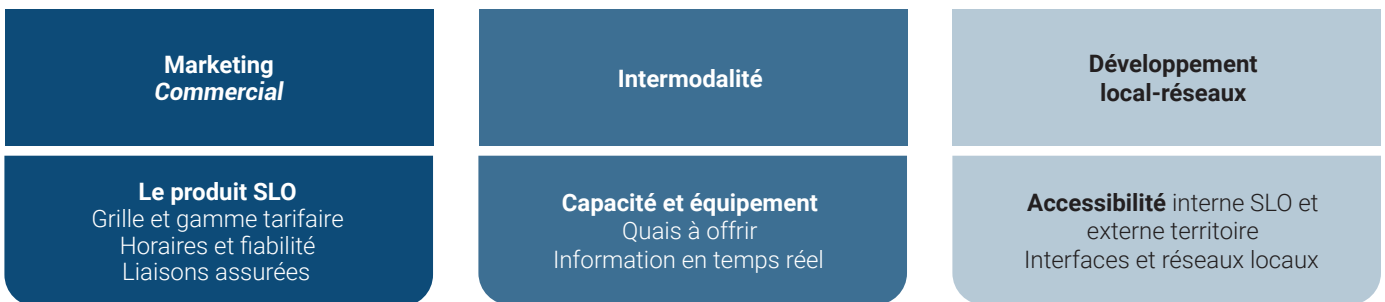
//SLO

- Étudier des hubs dédiés



RECHERCHE DE COHÉRENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT : VERS UN NOUVEAU SCHÉMA DE TRANSPORT ? VERS UN SCHÉMA INCLUSIF SLO / SRO

Les 3 dimensions d'un schéma de desserte inclusif ?



ÉVOLUER VERS UN SCHÉMA DE DESSERTE INTÉGRÉ ?

- Cohérence du modèle économique**
- Redevance d'accès aux PEM •
 - Règle de l'octroi de créneaux horaires •
 - Portage et pilotage des projets/aménagement gares et haltes •
 - Financement des projets •
 - Dimension environnementale à intégrer •
 - Rémunération d'équilibre transporteur •
 - Tarification d'équilibre entre réseaux •
 - Spécialisation/intégration < > sélective/inclusive •
 - Tarifs-horaires-liaisons-PEM •



DIMENSION COHÉRENCE SYSTÈME DE TRANSPORT : S'ENGAGER VERS « UNE OFFRE INTÉGRÉE » ?

L'offre de services SLO vs SR est donc à équilibrer dans le respect des divers modèles économiques. Le déploiement tendanciel de l'offre SLO est à « réguler ». Cela revient à trouver un équilibre de rôles et missions selon 4 niveaux.



1- Équilibre des missions-liaisons à réaliser

- Envisager une ouverture de liaisons SLO sous contraintes
- Les SLO se placent actuellement sur les liaisons porteuses et non pas celles avec des enjeux de service public
- Il s'agit d'obliger les SLO à exploiter des créneaux ou relations, à assurer certaines dessertes (Toulon –Fréjus, sillons alpins A51 ...)
- Avec des grilles horaires à articuler sur des liaisons partagées ou assurées en commun

2- Équilibre d'accès aux gares

- La question du partage ou de la spécialisation des hubs reste ouverte
- L'ouverture de l'accès aux PEM centraux peut s'opérer mais sous contraintes d'exploitation
- Dans ce mouvement les créneaux de desserte entre SLO et services réguliers restent à articuler

3- Équilibre tarifaire

- Peut-on envisager une tarification à combiner?
- L'action régulatrice des tarifs entre services ne doit pas agir sur les comportements au risque de la « Décroissance des mobilités » ?
- En revanche, rendre les tarifications compatibles et homogènes... est un axe majeur afin d'harmoniser les offres !

4- Équilibre des services offerts en gares

- L'accès aux informations est à assurer dans le cadre d'un partage ou spécialisation des horaires et offres
- L'accès aux services à la personne et l'accueil en gare ne doit plus être discriminant

Note d'analyse sur les perspectives de développement de l'autocar

France Stratégie, organisme d'études et de prospective placé auprès du Premier Ministre pose un cadre d'évolution des SLO. Le nombre de passagers annuels pourrait atteindre 25 millions à 2030. Le nombre d'emplois total du secteur pourrait dépasser les 5 000 à cette date (contre 2 200). Le trafic induit serait de + 20% de nouveaux clients. Un développement conditionné par la rentabilité des opérateurs avec un prix adapté. Le covoiturage et ferroviaire n'en resteront pas moins des alternatives. Un enjeu est de corriger le maillon faible sur la qualité des points d'arrêt et gares routières (SRADDET...). La création de gares routières pourrait ainsi faire partie d'un appel à projets des transports collectifs en site propre (TCSP).



EN RÉSUMÉ

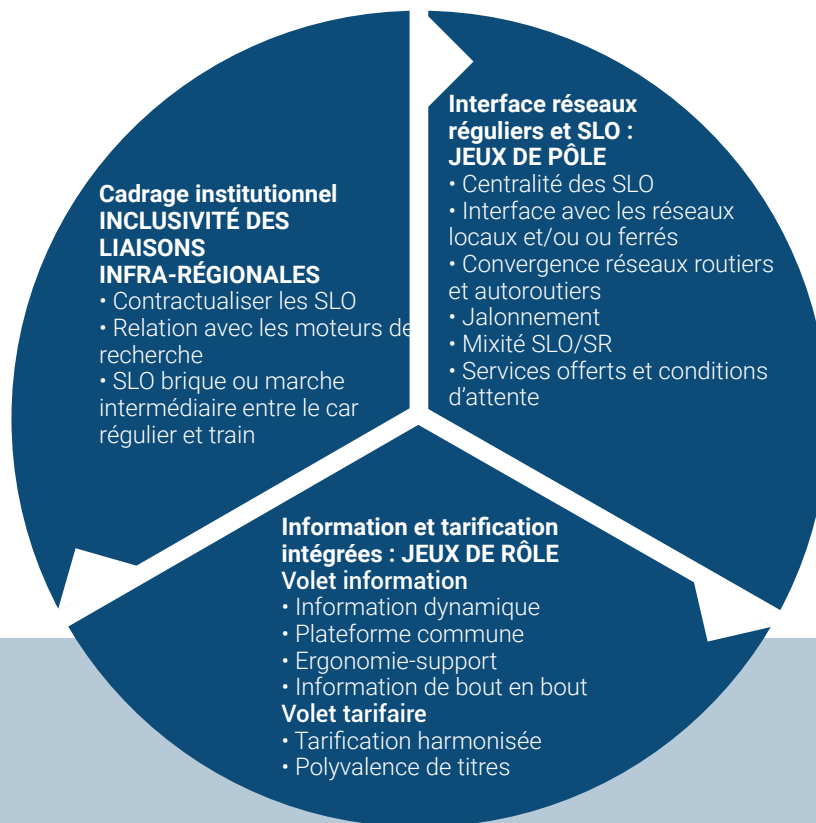
- Effort nécessaire sur l'accueil du public en gares routières
- Penser les gares routières comme des portes d'entrée d'agglomération et ses réseaux de transport.
- Attention au risque de ne pas répondre à la hausse du trafic
- Enjeux d'intermodalité, arbitrer entre pôles de cœur de ville (accès aux services, emplois... et aux réseaux) et pôles de périphérie, avec un gain de temps, sous réserve de bonnes connexions TCSP
- Anticiper les investissements nécessaires pour les structures d'accueil et PEM
- Les opérateurs de transports comme financeurs de la construction, l'entretien et le fonctionnement des infrastructures au moyen d'un péage
- L'enjeu de co-construction et de gouvernance... pas le moins difficile à résoudre

VERS UN MODÈLE DE CO-CONSTRUCTION ET DE GOUVERNANCE

Vers un nouveau schéma de transport SLO/SR : concurrence ou complémentarité ?

Les grands chantiers à engager

Ces chantiers restent conditionnés entre eux par la stratégie éventuelle d'intégration-inclusivité SLO-SR sur le modèle Région Grand Est >> Produit mobilité intégré.



En l'absence de rentabilité des lignes, difficile d'imaginer un engagement des opérateurs dans la réalisation d'équipements intermodaux.

3 pistes à débattre :

- Autofinancement par les opérateurs
- Financement par les collectivités de hubs spécifiques (difficile sur les PEM existants)
- Financement mixte

LES GRANDS CHANTIERS POUR LA PROMOTION D'UN SCHÉMA TC INCLUSIF

Au service de la définition d'un schéma inclusif d'offre de TC, une série de chantiers reste à engager par les acteurs partenaires de la promotion.

La sphère publique

Agir sur le cadre réglementaire, la fiscalité, les impacts sur l'environnement...

La sphère privée

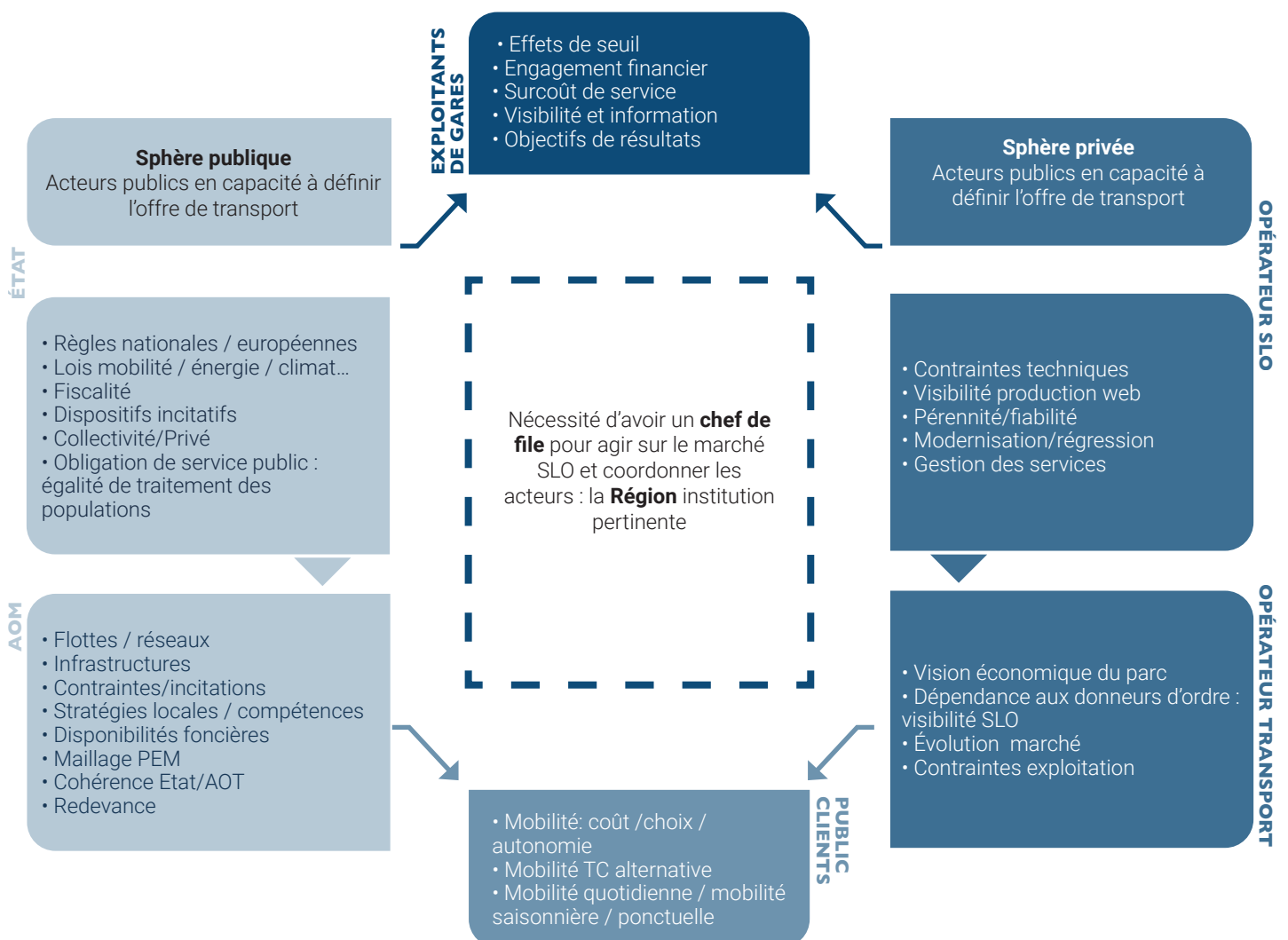
Agir sur le cadre d'exploitation, règles et accès aux marchés...

La sphère du consommateur

Agir sur la promotion de solutions intégrées, réversibilité de l'offre

Les gestionnaires de PEM

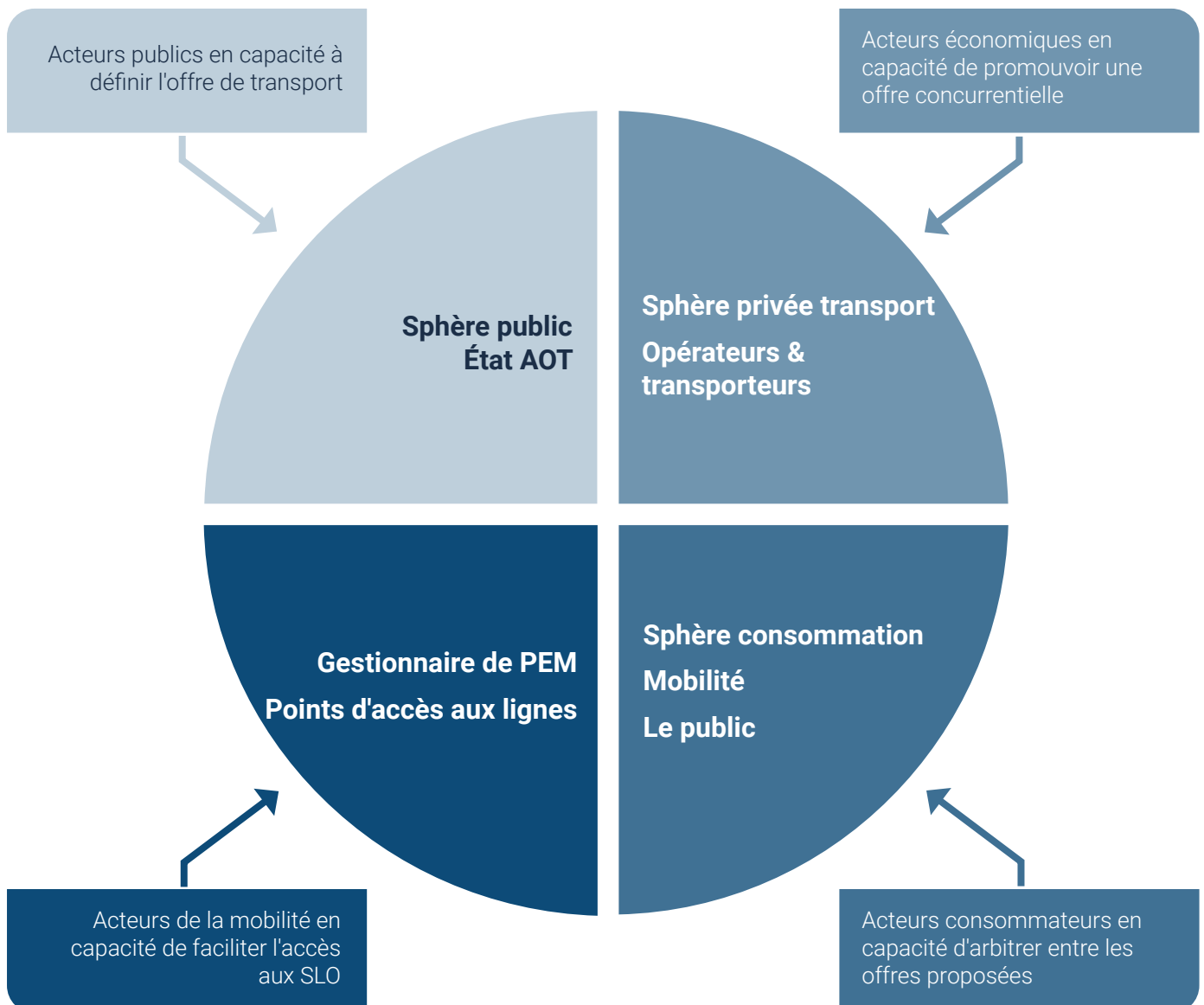
Agir sur l'exploitation, l'équipement, l'accueil...



MISE EN SCÈNE D'UN JEU D'ACTEURS AU SERVICE D'UN SCHÉMA TC INCLUSIF

Une boucle de décision des acteurs partenaires du déploiement d'un schéma intégré

- **La sphère publique** qui peut orienter le besoin de transport et le cadre de mise en œuvre ; à la fois, les autorités locales organisatrices des mobilités et les services de l'Etat qui régulent le marché du transport public.
- **La sphère privée**, notamment les opérateurs de transport et leur représentation dans le cadre de la formulation de règles permettant de préserver des intérêts divers.
- **La sphère du consommateur**, la liberté de se déplacer avec une offre compétitive et concurrentielle.
- **Les gestionnaires de PEM** pierre angulaire de l'intermodalité à même de garantir le croisement des sphères précédentes.



REVUE DE PRESSE

MOBILITÉ

• Le compte-rendu de la concertation qui s'est tenue du 12 juin au 18 octobre 2019 sur le territoire de la Région portant sur la ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur relatif aux aménagements des phases 1 et 2 est consultable à cette adresse : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

• « Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, coordinateur de l'intermodalité, déploie le schéma régional des véloroutes dont l'objectif est de disposer de 2 000 kilomètres d'itinéraires cyclables en 2025 ». Plus d'informations sur le Schéma régional véloroutes 2017-2025 : <https://www.maregionsud.fr/>.

• Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côtes d'Azur « a lancé un appel à projet qui vise le développement de solutions numériques de covoiturage dynamique et en temps réel (à partir des technologies de l'information et de la communication tels que les téléphones portables, l'internet, le GPS) sur le territoire régional dans les grandes agglomérations ».

« L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre en quasi temps réel à « l'usager covoitureur ». « La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ ». « Le service cherche le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé » : www.cerema.fr. (ex CERTU).

La volonté de la Région Provence-Alpes-Côtes d'Azur est de faciliter :

- la mise en avant, le développement et l'accompagnement de solutions de covoiturage dynamique répondant aux besoins et attentes des territoires urbanisés de la Région,
- le développement de l'écosystème des opérateurs de covoiturage dynamique en présence sur le territoire régional,
- l'atteinte d'une masse critique d'offre de covoiturage, via le système d'information multimodal régional, propice à l'usage et au développement de la pratique du covoiturage sur le territoire et en particulier dans les zones urbanisées.

<https://www.maregionsud.fr/>.

• La Métropole Aix-Marseille Provence (MAMP) « a conclu un partenariat avec la société TOTEM MOBI, pour développer les véhicules électriques en autopartage en offrant des services de location en libre service et un stationnement gratuit. « L'objectif est de passer de 170 véhicules qui circulent actuellement à Marseille à 600 véhicules dans MAMP » : <http://www.amp.fr>.

VOYAGEURS

• « À l'occasion du 35^{ème} sommet bilatéral France/Italie qui s'est tenu le 27 février 2020 à Naples », « Les deux Etats ont formulé le souhait que l'Union Européenne augmente sa contribution financière au projet ferroviaire « Lyon Turin » : <http://www.transalpine.com/sites/default/files/>.

• « La ligne de la Côte Bleue relie Martigues et les communes du littoral au centre de Marseille via Euro-méditerranée. « L'infrastructure est vieille d'un siècle et, elle nécessite des travaux. Ainsi des travaux de modernisation sont programmés du 18 mai 2020 au 28 mai 2021, avec une fermeture totale de la ligne du 31 août 2020 au 24 avril 2021 » : <https://www.sncf-reseau.com/fr>

MARCHANDISES

• Dans le dossier de presse de février 2020 le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) présente le bilan 2019 de ses activités et des perspectives. Vous pourrez y lire « qu'il a traité 79 Millions de tonnes de marchandises, 3 millions de passagers et investi 60 millions d'Euros pour le maintien et l'aménagement de son domaine ». « Le GPMM a consolidé sa place de leader en France » : <https://pacte-marseillefos.fr/>.

• « L'activité fluviale du GPMM a été relancée le 28 mars 2020 suite à la remise en service de l'écluse de Sablons sur le Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône » : <https://www.marseille-port.fr>.

PLANIFICATION

• Le Plan de Déplacement Urbain de MAMP a été arrêté et présenté pour avis à la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur en sa qualité de personne publique associée, en février 2020 : <https://www.ampmetropole.fr/pdu>.

• Le Plan Local de l'Urbanisme métropolitain (PLUm) de la Métropole Nice-Côte-d'Azur a été présenté pour avis à la DREAL PACA en sa qualité de personne publique associée en mars 2020 : <http://www.nicecotedazur.org/>.

ENVIRONNEMENT

• « Suite aux mesures de confinement, l'association Atmo Sud a publié des bilans par semaine sur l'évolution de la qualité de l'air dans 6 grandes villes de la Région : Aix-en-Provence, Avignon, Gap, Marseille, Nice et Toulon » : <https://www.atmo.sud.org/>.

• L'Autorité environnementale réunie le 4 mars 2020 à La Défense (92) a donné un avis sur l'extension des installations T1 de l'aéroport Marseille Provence (13), actualisant l'avis 2019-62 du 24 juillet 2019 : www.transition-ecologique.gouv.fr.

Christiane DUGAT-BONY



Imaginons les transports, déplaçons les horizons

NOTRE EXPÉRIENCE

HORIZON Conseil est un bureau d'études spécialisé dans l'ingénierie des déplacements des personnes.

Notre société intervient sur les problématiques/enjeux de mobilités et déplacements notamment en transport public depuis plus de 20 ans dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

À ce titre, nous disposons d'une connaissance fine des habitudes des déplacements et des réseaux de transport dans le grand Sud.

NOS RÉFÉRENCES SUR LE TERRITOIRE

Les équipes d'HORIZON Conseil conduisent et ont conduit des missions majeures notamment dans le sud de la France.

- Études de circulation et de stationnement sur la ville de Nîmes, d'Aix-en-Provence, Marseille, EUROMEDITERRANEE, Nîmes, Montpellier, Toulon, Rodez, Toulouse, Agen, Draguignan, Manosque, Narbonne, Lodève, Bagnols sur Cèze, Aigues Mortes, Uzès, Briançon...
- Mission de Maîtrise d'Œuvre du BHNS de Marseille - Château Gombert/St-Jérôme, de l'Aixpress à Aix-en-Pce, CASA
- Pilotage des PDU de la Communauté du Pays d'Aix, SMEGTU, Thau agglomération & SAM, Agglopolé Provence, Toulon Provence Métropole....
- PLUI du Pays d'Aix, Montélimar Agglo, Pays de Lunel...
- Plan de Déplacement Entreprise/Administration du Pays d'Aix, DRAC PACA, TPM, des ZA des Milles/Duranne, Paluds/Gémenos/Aubagne, Plan de Grasse, ville de Martigues et CAPM, Thermes de Balaruc-les-Bains, la Ville de Valence, C.U. Marseille Provence Métropole...
- Schémas modes doux de SAM, Vitrolles, Pont-St-Esprit, Muret, Gigean, Pézenas, Clermont-l'Hérault
- Restructuration des réseaux TC urbain d'Aix en Pce, interurbain du bassin Est de la métropole MAMP, lignes scolaires Pays d'Aix
- Animation du Cub MOBIGaz et études d'opportunités de station GNV
- Schéma transport de la ZAC Cap Horizon & Constance.



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

16 rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04.88.22.64.63 / 06.01.04.66.51

Site : www.ort-provence-alpes-cotedazur.fr

Directeur de publication : Antoine Seguret, Président de l'ORT

Conception graphique : L'Esperluette - www.lesperluette-communication.fr

Crédits photographiques & iconographiques : DREAL, Adobe Stock.