

# Journée de l'ORT

## Usage des TC interurbains par les résidents des Bouches- du-Rhône

05/04/2012

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

[www.paca.developpement-durable.gouv.fr](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr)

# *Esprit de l'intervention*

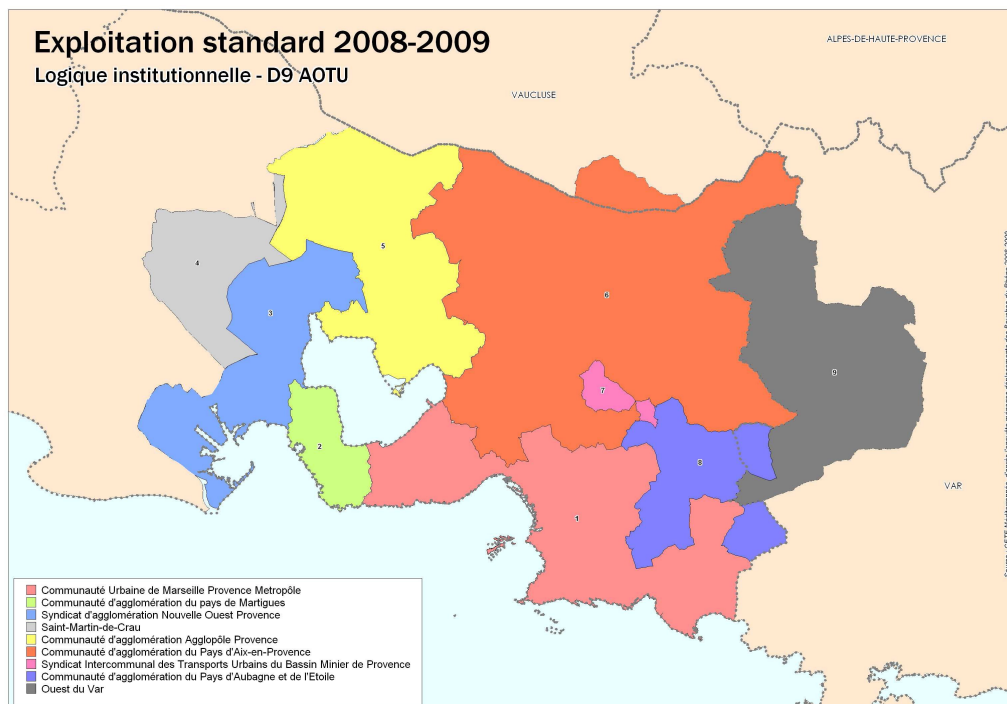
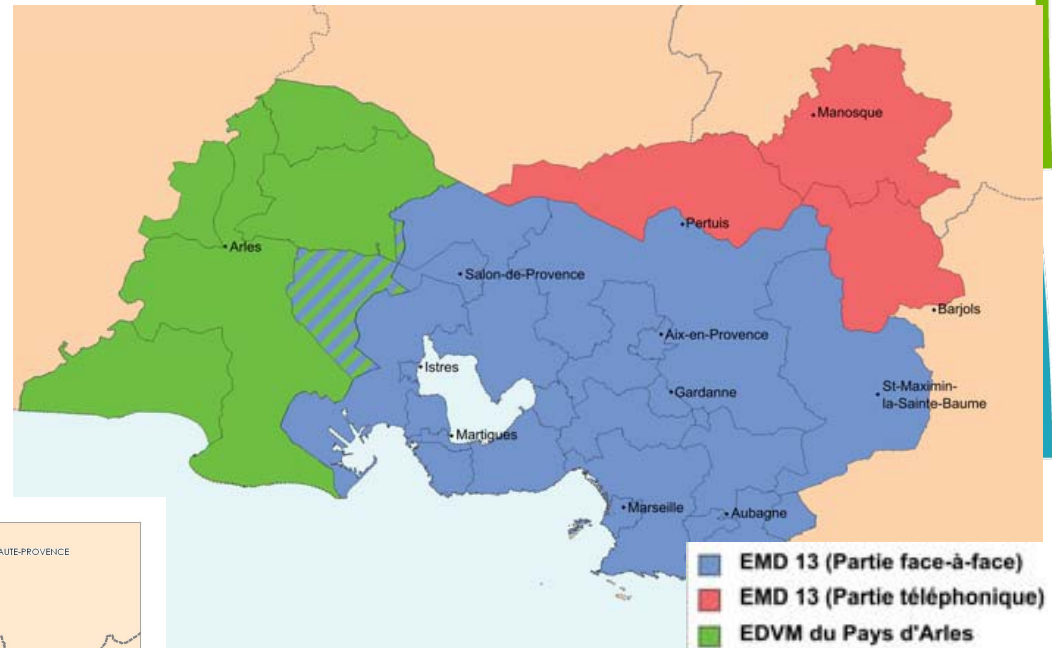
Caractériser la demande en transport ferroviaire et en transport par car interurbain

Comparer les caractéristiques de ces deux modes entre elles et avec celles des déplacements tous modes

Étudier le domaine de pertinence de chacun des deux modes

# Les EMD dans le département des Bouches-du-Rhône

**Résidents de la partie  
enquêtée en face à face**



## TC Interurbains:

- TER (Région)
- Car interurbains en échanges entre AOTU (CG13)
- Transports employeurs entre AOTU
- Transports scolaires entre AOTU



# Quelques chiffres pour mettre en perspective

- Pour les déplacements internes à la région PACA

		TER	Car interurbain	Tous modes en échange	Tous les déplacements
Nombre de personnes s'étant déplacées	Bruts	123	223	5 287	19 134
	Redressés	11 000	18 900	367 300	1 565 100
Nombre de déplacements	Bruts	220	385	12 950	82 100
	Redressés	20 100	33 200	875 400	6 724 000
Part modale dans le total des déplacements		0,30%	0,50%	13%	100%

- Dans les déplacements en échange, part modale des TC interurbains = 8%

# *Des caractéristiques attendues*

- Sur les usagers
- Sur les déplacements
- Sur la façon de se déplacer des usagers

Pour les **déplacements** dont l'un des **modes** est le **TER** ou le **car interurbain**

# Les usagers

- ➔ Caractéristiques des usagers
- ➔ Répartition des usages par territoire
- ➔ Proportion des usagers par lieu de résidence

# ➔ Caractéristiques des usagers

	TER	Car interurbain	Échanges tout mode	Déplacements tous modes
Part d'actifs	69%	32%	63%	42%
Part d'étudiants	26%	54%	14%	25%
Age moyen	39	29	43	41
Part des femmes	52%	49%	42%	52%
Mobilité moyenne des personnes qui se sont déplacées	3,59	3,6	4,66	4,29

Une grande majorité d'actifs

- Une majorité d'étudiants
- Une moyenne d'âge peu élevée

- Plus de femmes en moyenne que dans les déplacements d'échanges
- Une mobilité plus faible que la moyenne des gens qui se déplacent





# ➔ Proportion d'usagers par lieu de résidence

Part **dans les usagers du TER** des résidents des collectivités la plus importante pour :

- MPM (42%)
- Gardanne (15%)
- SAN Ouest Provence (13%)
- CPA (11%)

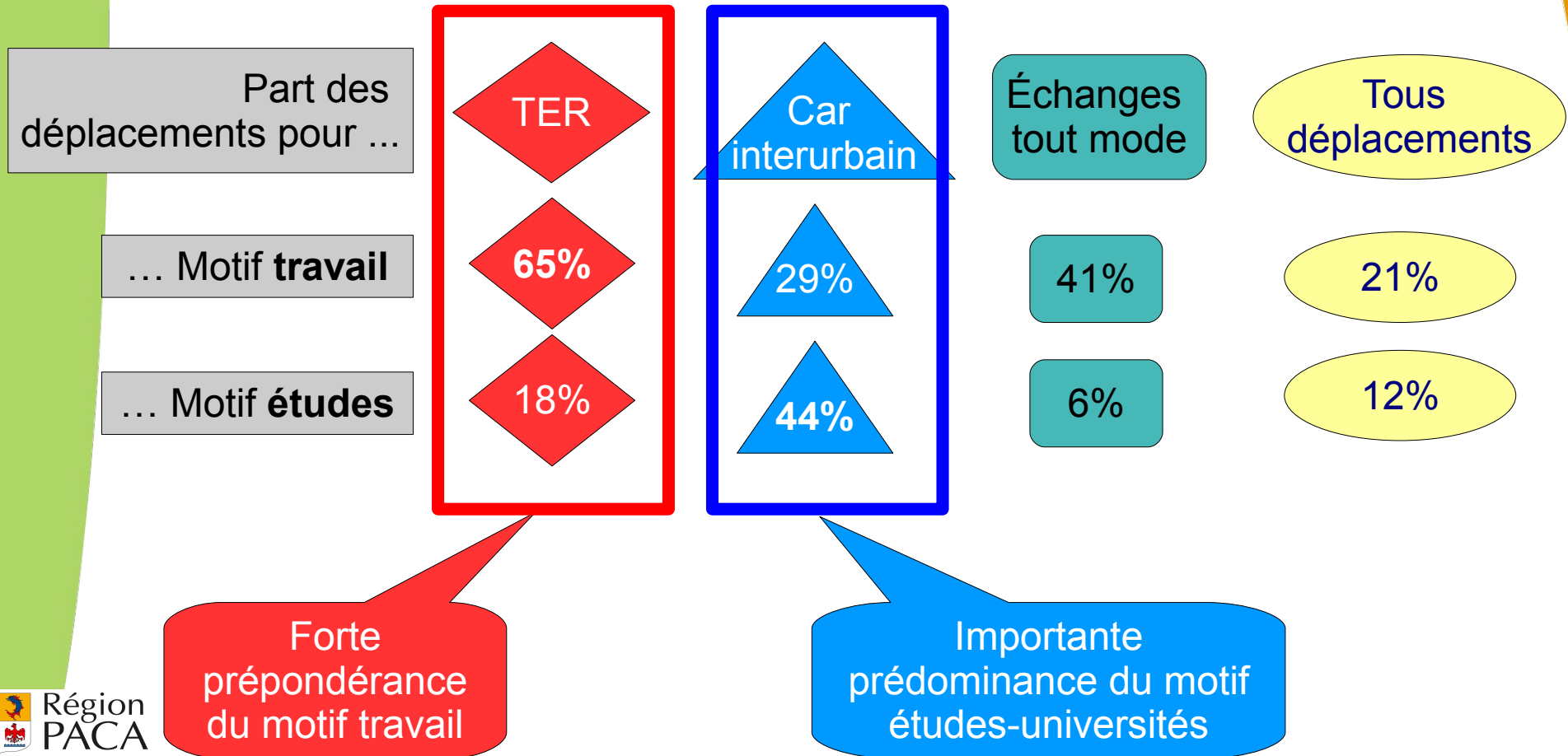
Part **dans les usagers du CAR** des résidents des collectivités la plus importante pour :

- MPM (34%)
- CPA (27%)
- PAE (9%)
- Agglopoles Provence (9%)

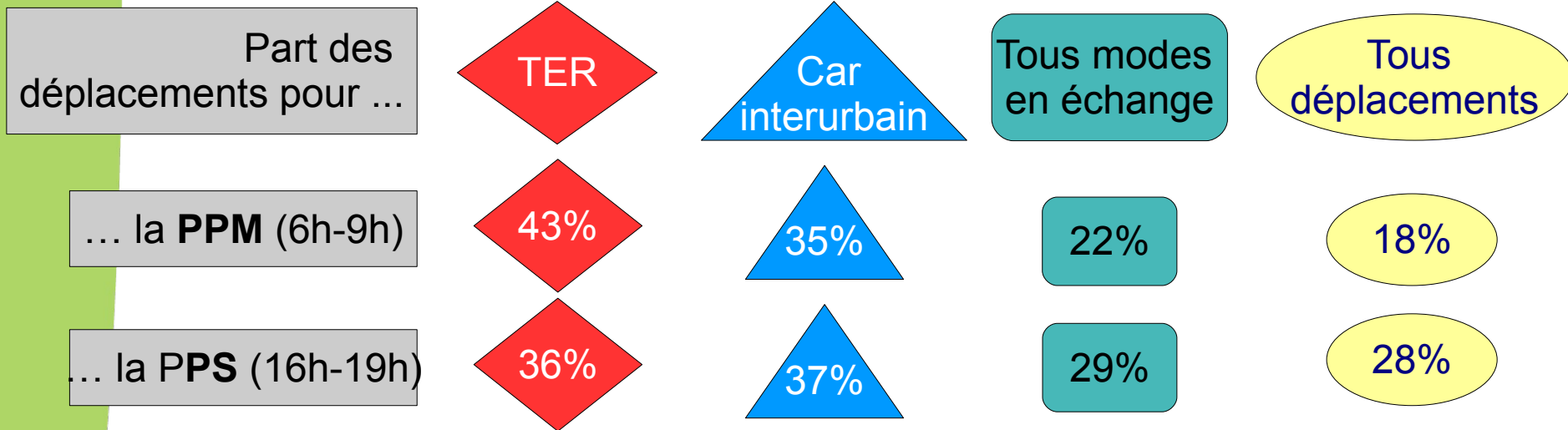
# Les déplacements

- Une majorité de déplacements à motif contraint
- Un usage majoritairement aux HP
- Une part d'intermodaux plus importante pour le transport ferroviaire
- Les origines et destinations des déplacements d'échange

# + Une majorité de déplacements à motif contraint



# ➔ Un usage majoritairement aux HP



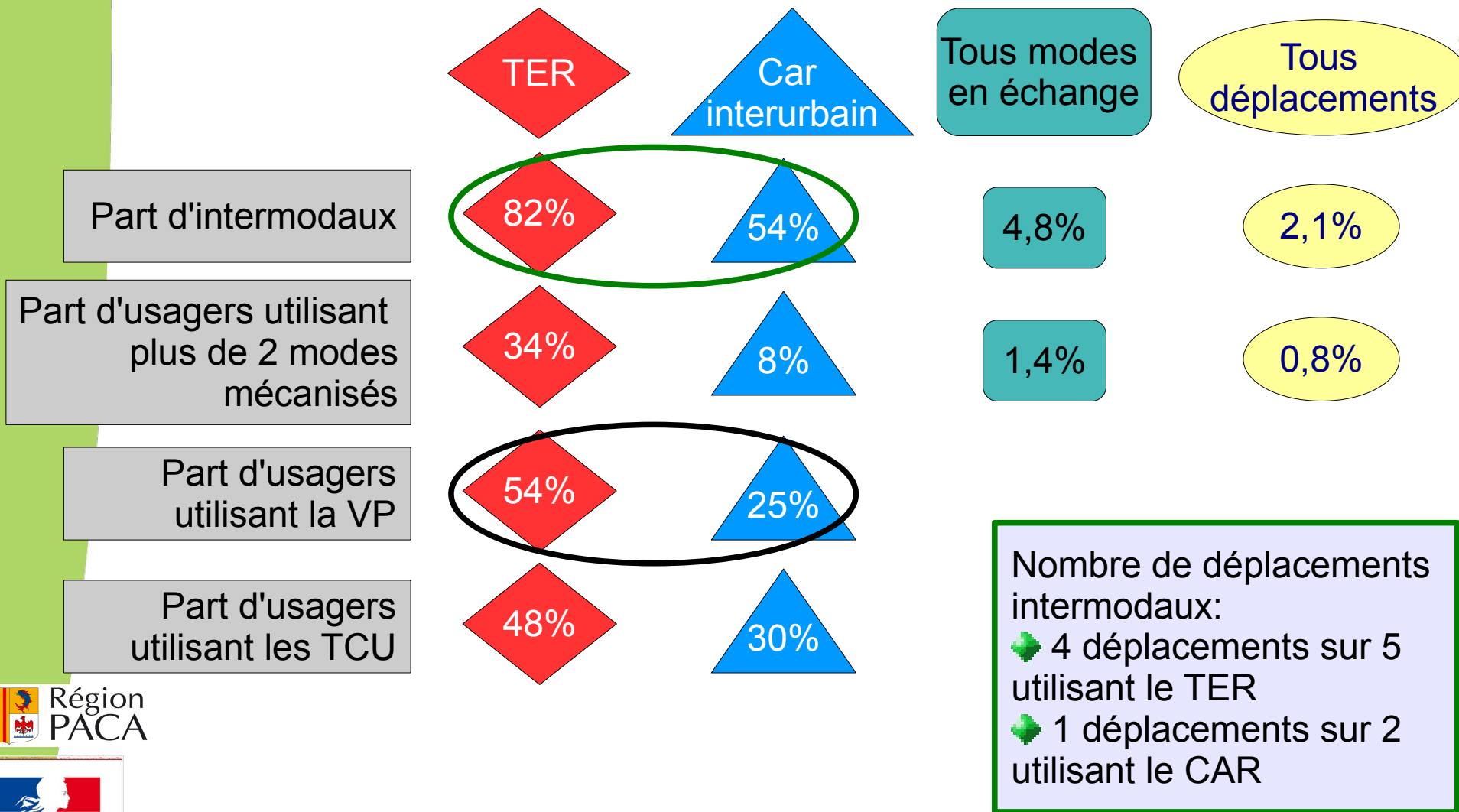
- Concentration des déplacements sur les HP
- Décalage et étalement de l'HPM

# + Des distances parcourues et des temps passés conséquent

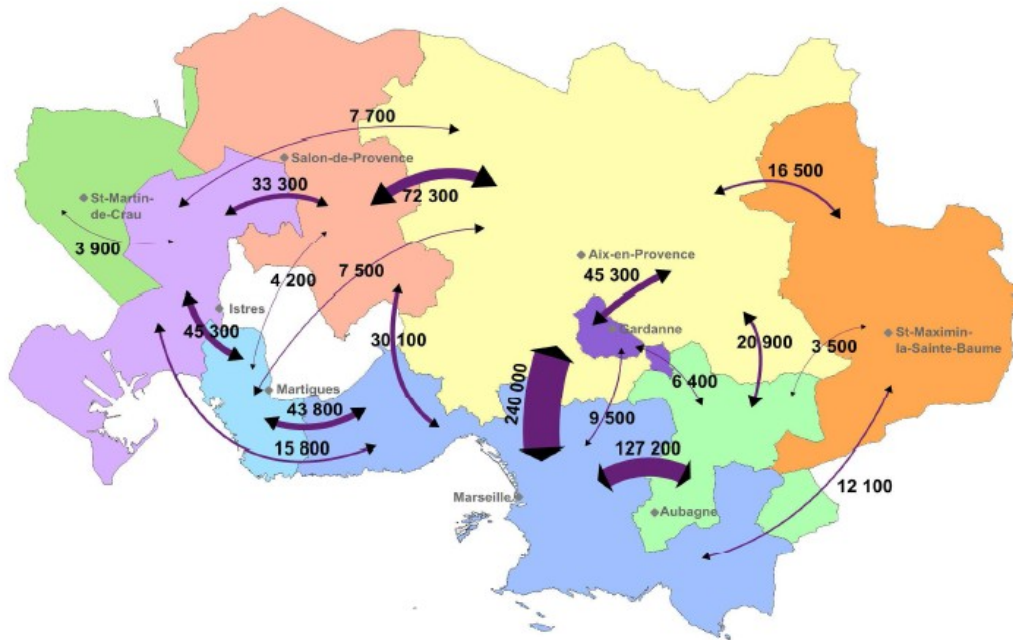
Moyenne des ...	TER	Car interurbain	Tous modes en échange	Tous déplacements
... distances parcourues	44	37	26	8
... temps passés	1h11	1h11	36	20

Déplacements en TER ou Car interurbain = 2 fois plus long en moyenne que les déplacements en échange

# → Une part d'intermodaux plus importante pour le transport ferroviaire



# Les origines et destinations des déplacements d'échange

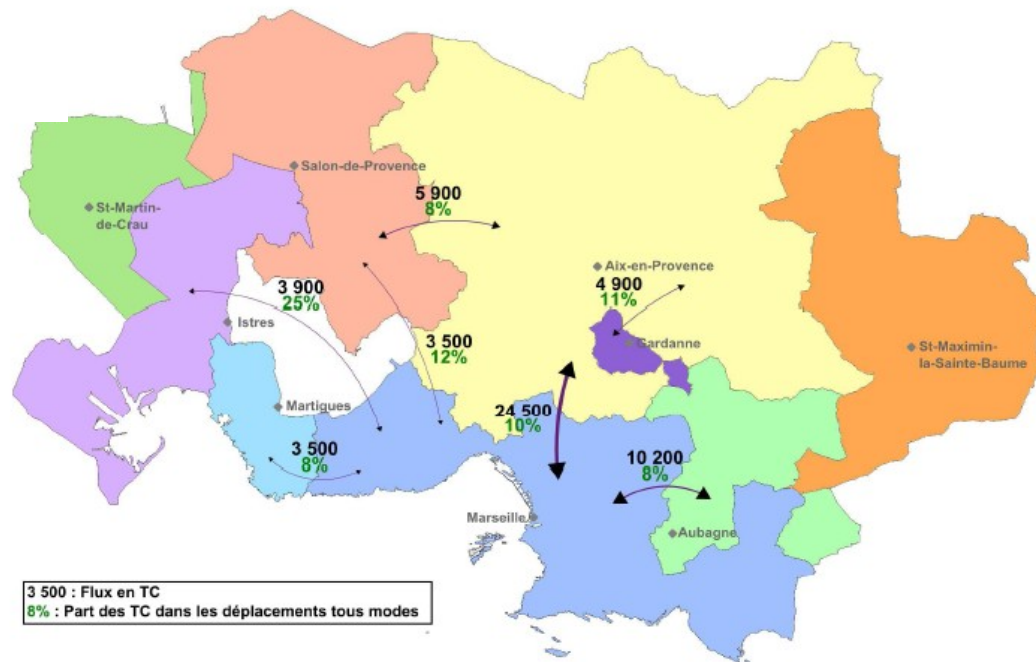


Dans les déplacements tout mode:

- 64% liés à MPM
- 55% liés à CPA
- 86% liés à MPM ou CPA
- 32% entre CPA et MPM

Dans les déplacements TC:

- 72% liés à MPM
- 56% liés à CPA
- 91% liés à MPM ou CPA
- 36% entre CPA et MPM



3 500 : Flux en TC  
8% : Part des TC dans les déplacements tous modes

# ➔ Les origines et destinations des déplacements effectués en TER ou CAR

AOTU ou commune	Part des déplacements en TER liés à l'AOTU	Part des déplacements en car interurbains liés à l'AOTU
Agglopoles Provence	7%	16%
CPA	22%	68%
Gardanne	21%	5%
MPM	81%	73%
PAE	12%	11%
Pays de Martigues	2%	9%
SAN Ouest Provence	18%	6%
St Martin de Crau	0%	2%
St Maximin - Ste	0%	2%

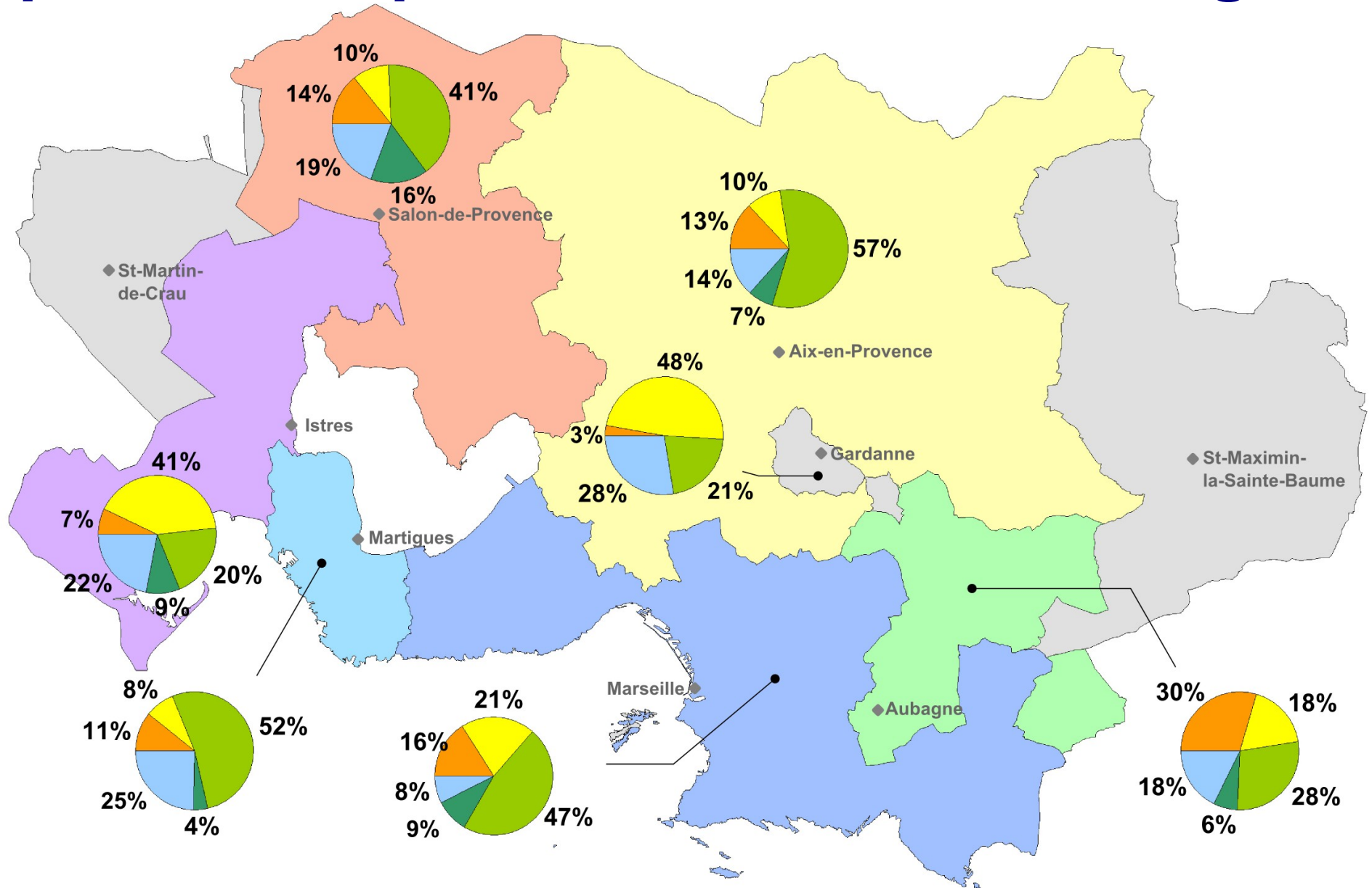
Nombre de déplacements liés à MPM :

- 4 déplacements sur 5 effectués en TER
- 3 déplacements sur 4 effectués en CAR

Large préférence pour le CAR interurbain par rapport au TER pour les déplacements liés à la CPA, à Agglopoles Provence, au Pays de Martigues

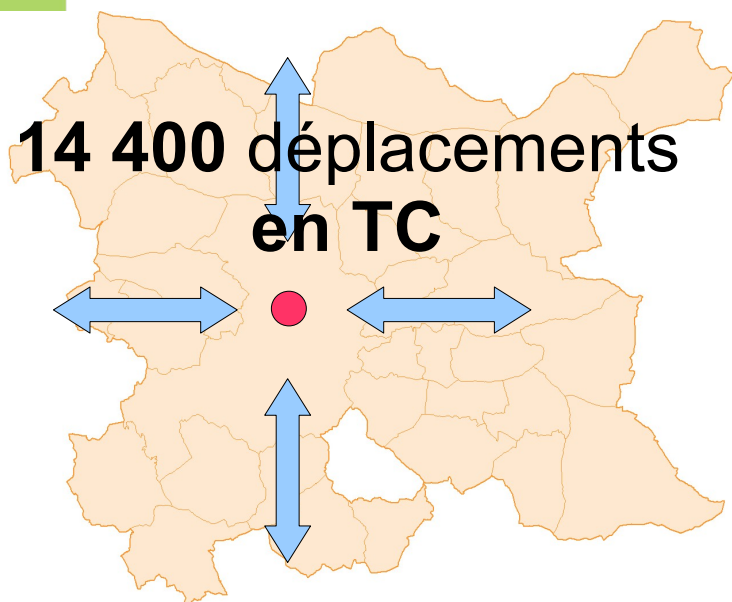


# ➔ La répartition des modes par AOTU pour les déplacements TC en échange



Transport collectif urbain    Train    Car interurbain    Transport employeur    Transport scolaire

# ➤ La répartition des modes pour les déplacements liés au centre-ville d'Aix en Provence



■ En CAR interurbain

77%

■ En TER

9%

■ En transports employeurs

5%

■ En transports scolaires

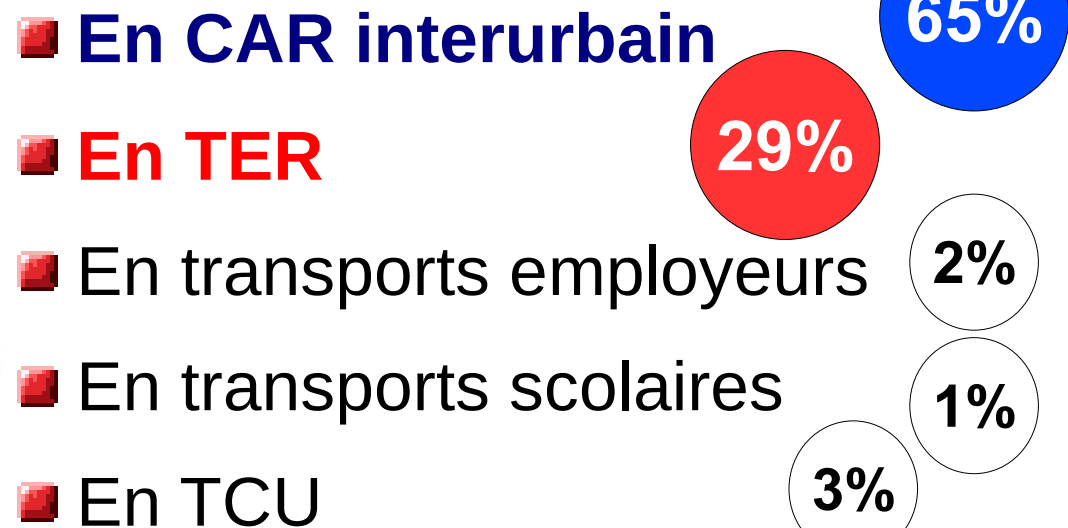
5%

■ En TCU

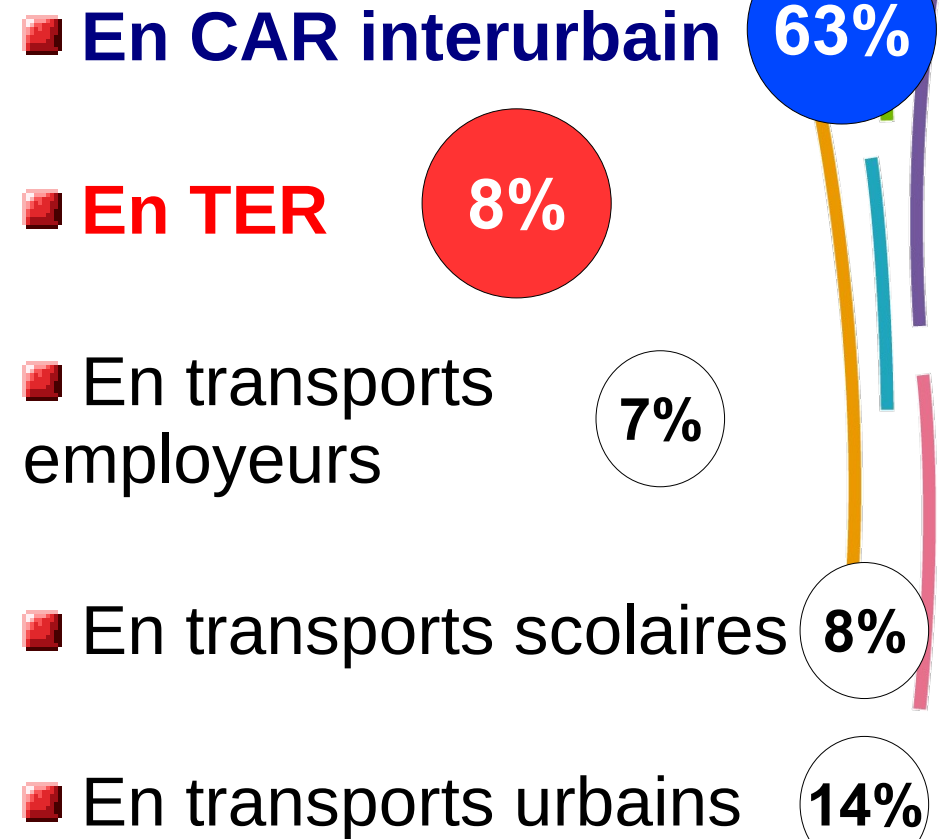
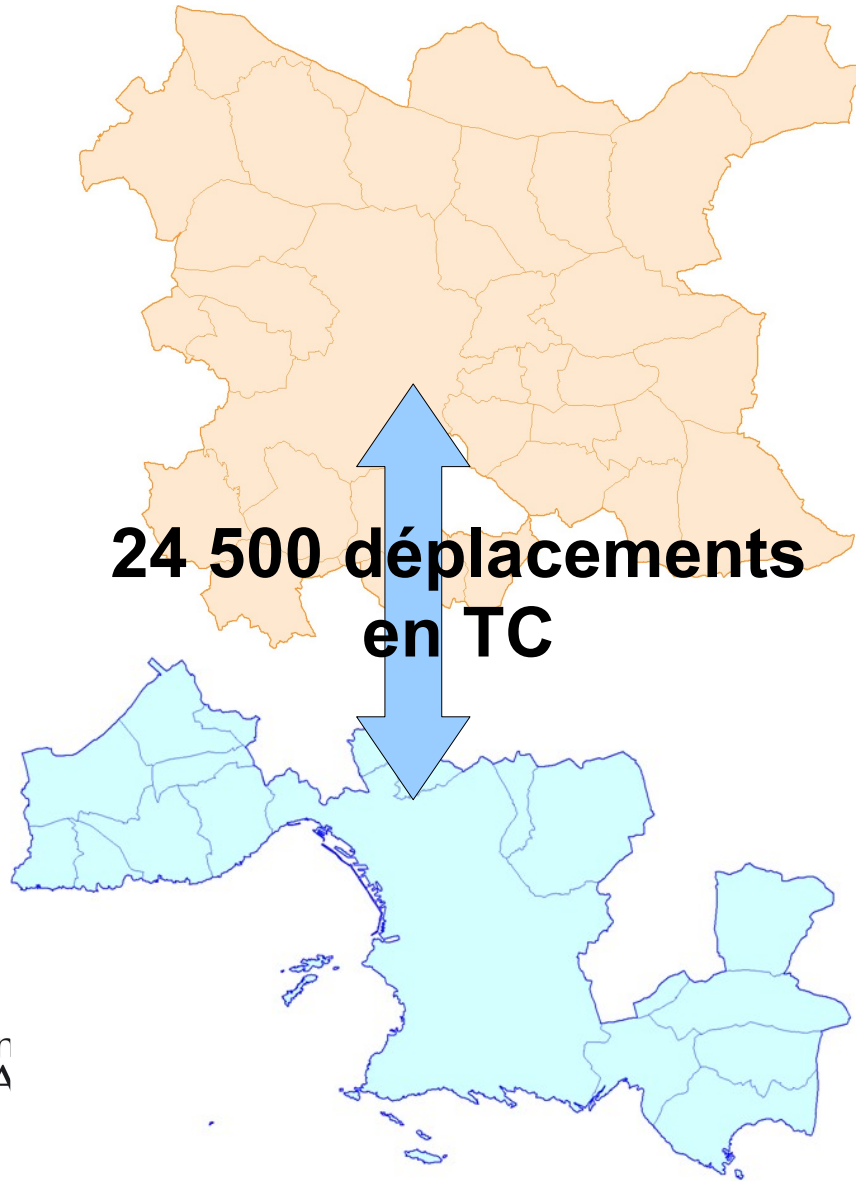
3%

# ➔ La répartition des modes pour les déplacements liés au centre-ville de Marseille

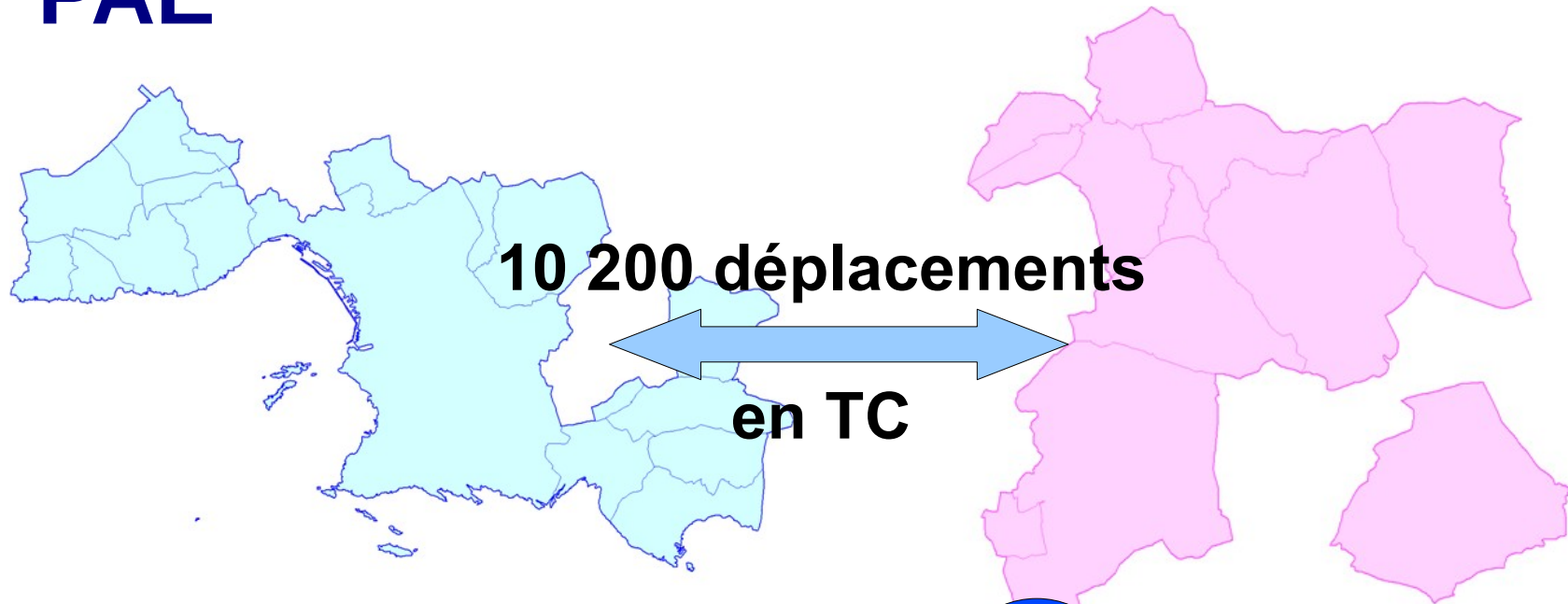
24 800 déplacements en TC



# ➤ Les déplacements entre MPM et la CPA



# ➤ Les déplacements entre MPM et PAE

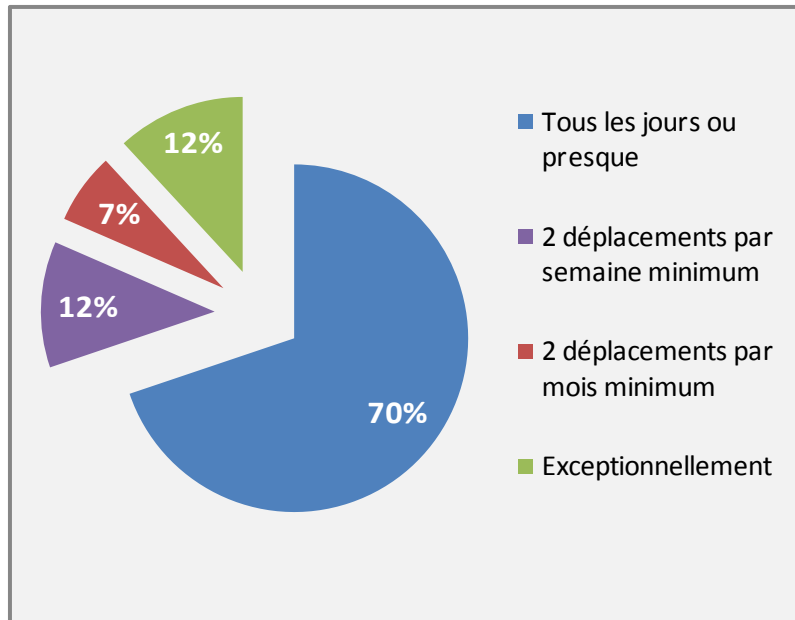


- En CAR interurbain 29%
- En TER 21%
- En transports employeur 8%
- En transports scolaires 8%
- En transports urbains 34%

# La façon de se déplacer des usagers

- Des usagers habitués
- Des budgets-distances et des budgets-temps quotidiens très importants

# + Des usagers habitués



## TER

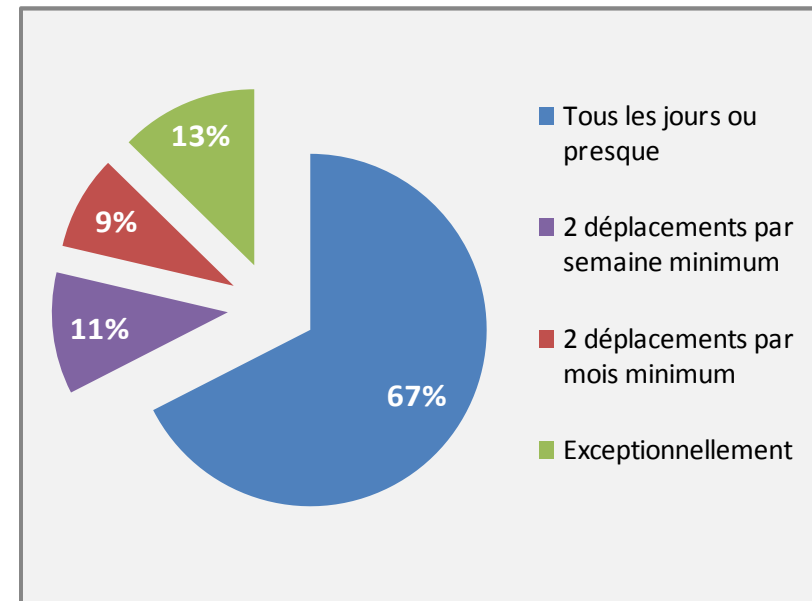
**70% d'usagers quotidiens**  
**75% d'abonnés**

**19% d'usagers réguliers**

## Car interurbain

**67% d'usagers quotidiens**  
**70% d'abonnés**

**20% d'usagers réguliers**



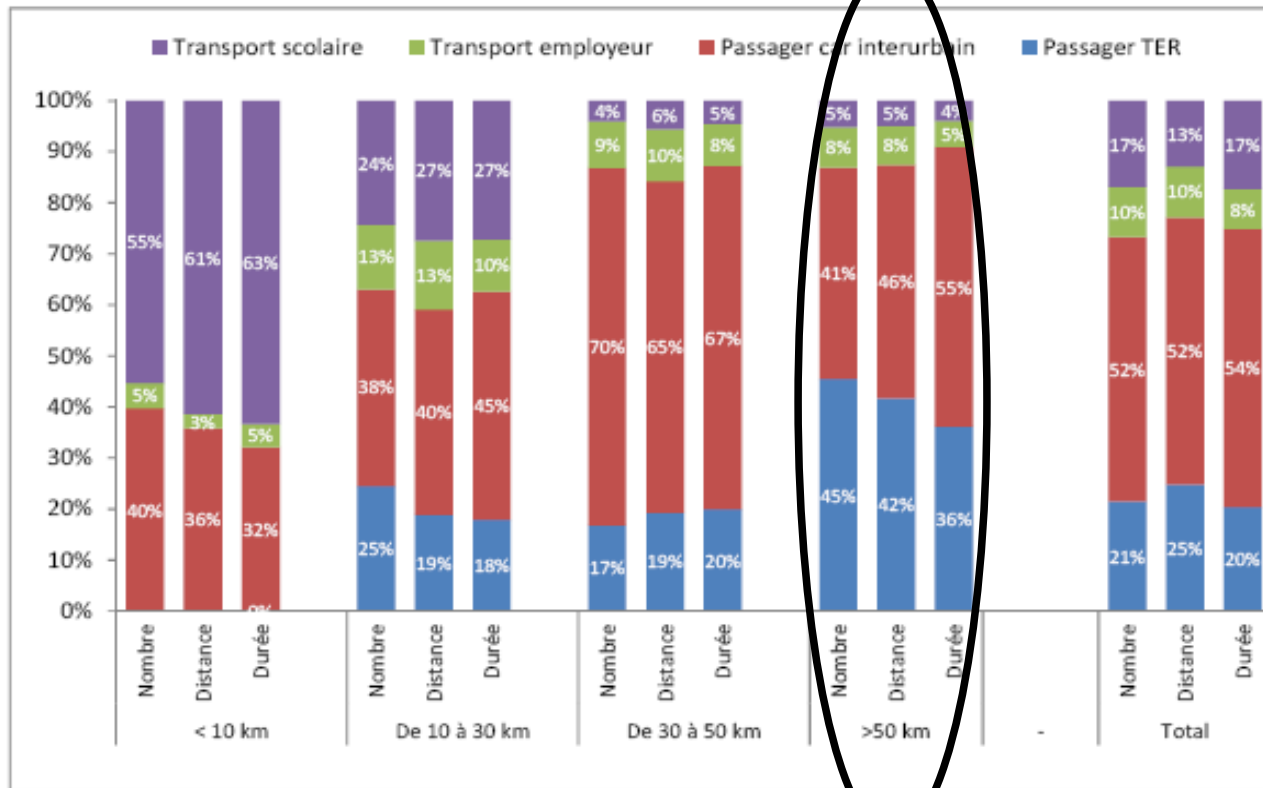
# + Des budgets-distances et des budgets-temps quotidiens très importants

Moyenne des ...	TER	Car interurbain	Tous modes en échange	Tous déplacements
... budgets distances	90	76	73	33
... budgets temps	2h42	2h37	2h	1h27

- Moyennes des budgets-distances 2 à 3 fois supérieures à celle des déplacements tous modes
- Plus de 2h30 de trajet par jour = contrainte de temps quotidienne importante



# Le mode ferroviaire plus efficace pour les longues distances



Dans les déplacements TC de plus de 50 km en échange entre AOTU, la durée des déplacements pèse moins lourd que les distances pour les TER, contrairement au mode cars interurbains.

# Conclusion

- ➔ L'offre TER essentiellement tournée vers la desserte de Marseille
- ➔ L'offre TER pas attractive sur la côte bleue
- ➔ Une offre TER essentiellement tournée vers les actifs à temps plein
- ➔ Le car interurbain et le TER cohabitent sur les liaisons saturées par la route à forte demande (Aix – Marseille, Aubagne – Marseille)

➔ Le car interurbain permet des liaisons directes efficaces qui n'existent pas en TER (Agglopoles Provence ↔ CPA)

# Perspectives

● Seulement 9% de TC dans les échanges entre AOTU = clientèle potentielle importante.

➔ Améliorer l'offre de transport

Des temps et des distances très importants pour les usagers de ces modes

➔ Mieux articuler urbanisme et déplacements