

Le journal des transports

mars 2012

sommaire

➔ RÉGLEMENTATION

- Les accidents de motos, scooters et cyclos en région PACA
- Régionalisation des registres des transporteurs

➔ ACTUALITÉS

- Le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône
- De nouvelles compétences d'Opérateur Ferroviaire de Proximité
- Une Stratégie de Sûreté pilotée par la SNCF, une première en France
- Mobil'idées: un nouveau concept pour faire avancer le transport public

➔ ANALYSES ET PERSPECTIVES

- Le Transport Collectif Urbain en PACA: Des réseaux bien portants
- Bilan 2011 : L'année des passagers

➔ ENTRETIENS

- Le Plan de Déplacements Inter Entreprises du pôle d'activités d'Aix-en-Provence

2

3

4

4

6

7

8

16

19

Chers lecteurs,

Les acteurs et les décideurs publics et privés du secteur des transports qui sont directement tributaires des fluctuations de l'économie, ont besoin d'éclairages et d'éléments de cadrage périodiques. C'est la raison pour laquelle le Journal des Transports, dans le premier numéro annuel, publie des bilans de la période ou de l'année écoulée.

Bien sûr, les informations d'ordre réglementaire, les événements qui illustrent l'actualité régionale, les analyses et perspectives alimentées par les membres de l'ORT qui veulent bien apporter leur compétence et que nous remercions ici, tiennent toute leur place dans ce numéro. La rubrique «entretien», qui obtient toujours autant de succès auprès des lecteurs, met en relief des actions ou des réalisations pilotes dans la région.

D'autre part l'Assemblée Générale de février 2012 a fixé et adopté définitivement le calendrier et le contenu des activités de l'Observatoire pour 2012 :

- Présentation d'études: jeudi 5 avril
- Court débat "Quelles ambitions pour les transports dans l'armature urbaine régionale?": jeudi 21 juin
- Court débat "Desserte des Alpes du Sud" : jeudi 27 septembre
- Colloque Ports: jeudi 29 novembre

Nous espérons ainsi répondre à une partie de vos interrogations. Bien entendu, chaque lecteur peut nous faire part de ses souhaits que nous essaierons de satisfaire dans la mesure du possible.

L'Équipe de l'ORT





© DRT PACA

Sécurité Routière

LES ACCIDENTS DE MOTOS, SCOOTERS ET CYCLOS EN RÉGION PACA

Études d'enjeux sur la période 2004-2008

par **Olivier GRAND**, Mission Sécurité Routière DREAL PACA/STI/UAPTD

Si au niveau national et pour la septième année consécutive, le nombre de personnes tuées sur les routes a diminué de 44% en six ans (2002-2008), l'évolution des victimes dans un accident avec au moins un deux-roues motorisé est beaucoup moins favorable.

De plus, le bilan régional d'accidentologie routière 2008 a révélé que la part des personnes tuées motocyclistes est supérieure de 8,5 points en région PACA par rapport au niveau national. Afin de mieux connaître ce phénomène local, La DREAL PACA a réalisé une étude d'enjeux sur l'accidentologie des motos, scooters et cyclos. Les principales caractéristiques de cette accidentologie sont les suivantes :

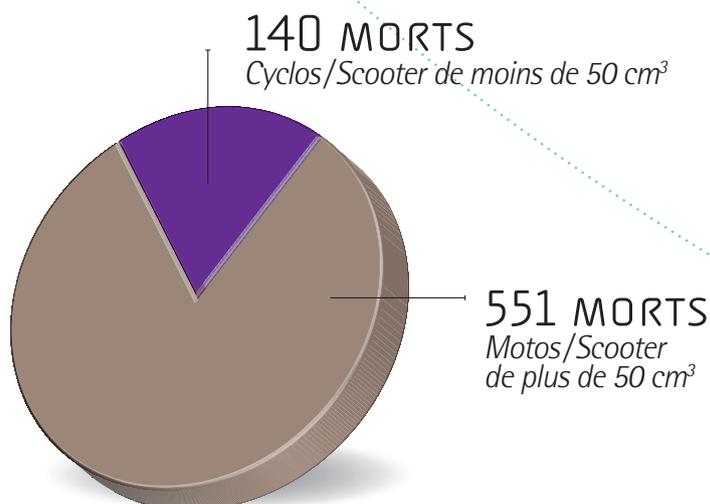
- 33% des personnes tuées sur les routes de PACA sont des usagers de motos, de scooters ou de cyclos,
- Il y a deux fois plus d'accidents en deux-roues motorisés en PACA qu'en France (comparaison des taux d'accidents corporels par million d'habitants par an),

Les victimes

(voir graphique ci-contre)

Les cyclomotoristes sont impliqués dans 42% des accidents mais ne représentent que 19% des morts en deux roues motorisés

Personnes tuées en 2004-2008



Il y a 12 fois plus de morts à moto qu'en voiture (comparaison des taux de personnes tuées par million de véhicules),



Registres des transporteurs

par **Béatrice Pieri**, Chef du pôle administratif
DREAL PACA/STI-URCT

Depuis le 1^{er} janvier 2012, toute l'activité relative à la tenue des registres des transporteurs publics routiers a été régionalisée.

En conséquence, la cellule "registres-finance" de Marseille centralise et instruit les demandes des transporteurs de tous les départements de la région PACA.

Pour nous contacter:

- ▶ Uniquement sur rendez-vous:
Le mardi matin et le jeudi matin
- ▶ Renseignements téléphoniques:
04 91 83 64 35
- ▶ Lundi - mardi - jeudi - vendredi:
de 09h à 12h

Pour déposer vos dossiers:

- ▶ DREAL PACA/STI/URCT (site Prado)
- ▶ 16 rue Antoine Zattara
- ▶ 13332 MARSEILLE CEDEX 03

Pour vos demandes urgentes:

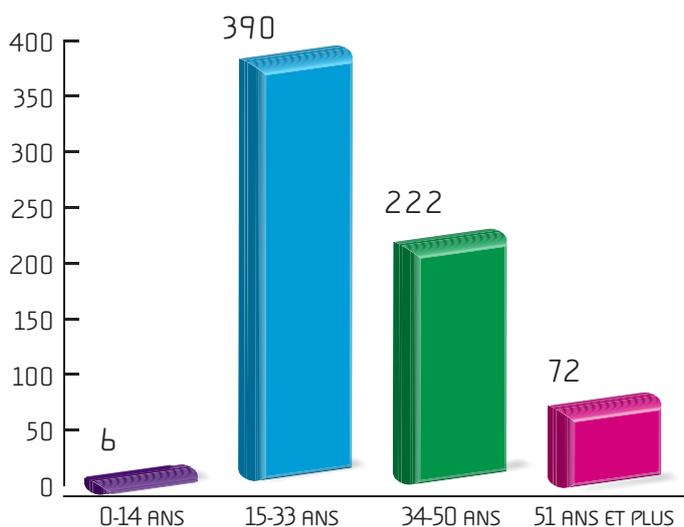
- ▶ Par télécopie:
04 91 83 63 98

Pour toute information concernant l'accès ou l'exercice de la profession de transporteur public:

- ▶ Le site internet de la DREAL PACA, rubrique "guichet du transport public routier".

L'âge des victimes deux-roues motorisés

- 390 morts en deux-roues motorisés entre 2004 et 2008 ont entre 15 et 33 ans,
- 90% des victimes ont entre 14 et 50 ans



Les lieux des accidents

- 67% des accidents et 34% des tués se produisent dans 10 communes de la région : Aix-en-Provence, Antibes, Avignon, Cannes, Fréjus, Grasse, Marseille, Nice, Saint-Laurent-du-Var et Toulon,
- 85% des accidents en agglomération,
- 53% des personnes tuées en rase campagne,

Les comportements

- 19% des personnes tuées ont une alcoolémie positive
- 93% des personnes tuées sont porteuses d'un casque
- 59% des accidents se déroulent sur un trajet promenade/loisirs
- Il y a plus d'accidents de mai à octobre (utilisation saisonnière)
- Il y a plus d'accidents en semaine mais la gravité est deux fois plus élevée le week-end
- Il y a plus d'accidents aux heures de pointe (16h - 19h) et plus de personnes tuées de 1h à 6h du matin

La plaquette grand public et l'étude complète correspondante sont téléchargeables sur le site internet de la DREAL PACA (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/etudes-particulières-r136.html>). ●





Le Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône

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

Le Syndicat Mixte Départemental des Transports qui rassemble toutes les autorités organisatrices de transports routiers de voyageurs que compte le département va pouvoir quitter la période de l'adolescence.

En effet après la création qui date de deux années maintenant, au cours desquelles il a été nécessaire de construire les fondations de la structure innovante et complexe, il est envisageable aujourd'hui d'avancer dans les partenariats productifs, garants de plus de transports avec plus de performances, plus de qualités.

On ne peut ignorer toutefois ce qui a été réalisé ces derniers mois. Des avancées sur la billetterie avec la mise en compatibilité des systèmes CUM, CPA et l'extension d'une version commune entre le département et 4 intercommunalités, la politique de gratuité de l'agglomération d'Arles les ayant conduits à abandonner le groupe, faute de besoin de billetterie. Des recherches de tarifications coordonnées entre les autorités organisatrices, chantier combien compliqué par un nombre cumulé de titres approchant le demi-millier.

Des titres interopérables, les perspectives du forum de l'eau et surtout de Marseille Provence capitale européenne de la culture ont servi de champ d'expérimentation en vraie grandeur en accélérant la mise en place de pass combinés y compris avec la Région pour associer l'usage du transport ferroviaire, offrant aux visiteurs la garantie d'un minimum d'opérations pour satisfaire leurs pérégrinations culturelles.

Les coordinations des différents réseaux se sont également intensifiées offrant les prémices d'optimisation synonymes de meilleure gestion des deniers publics, le nombre de conventions traitées ces derniers temps en témoigne.

Pour l'avenir, la longue étude de préfiguration commencée il y a plusieurs mois va arriver à son terme. Les étapes successives vont aboutir à la production de scénarii dont l'ultime proposera des évolutions dans la gouvernance du syndicat mixte des transports visant à une meilleure gestion partenariale de l'ensemble des organisations.

De nouvelles compétences d'Opérateur Ferroviaire de Proximité

par **Paul SILLOU**,
Directeur de la RDT 13

Dans un marché du transport ferroviaire de marchandises ouvert à la concurrence, la RDT 13 a renforcé son offre de services dans le domaine du fret de proximité, en partenariat durable avec ses clients et en complément des autres entreprises ferroviaires. Elle a obtenu en 2011 la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité qui permettent l'accès au Réseau Ferré National, devenant officiellement Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) dans les Bouches-du-Rhône.

Cette démarche s'inscrit dans l'engagement national en faveur du fret ferroviaire issu du Grenelle de l'environnement. La RDT 13 exerce déjà une fonction de tractionnaire sur son réseau privé, sur les voies portuaires ou sur certaines plateformes logistiques. Son nouveau rôle d'OFP élargit son champ d'action au Réseau Ferré National et permet d'assurer des liaisons complètes.

Soutenu par deux ateliers, l'un à Arles et l'autre à Marignane, le pôle ferroviaire de la RDT 13 commercialise trois activités complémentaires :

- la traction de marchandises,
- la maintenance des infrastructures ferroviaires,
- la maintenance et le garage des matériels roulants.

La DREAL PACA a fait réaliser en 2009 par le cabinet Jonction une étude sur les opérateurs ferroviaires de proximité en PACA. Une synthèse est disponible sur le site de la DREAL :

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

Cette étude a également fait l'objet d'un exposé lors de la journée de présentations d'études organisée par l'ORT le 29 septembre 2009 dont les éléments figurent sur la page de l'ORT www.ort-paca.fr



La RDT 13 permet une offre ciblée et sur mesure, dans les Bouches-du-Rhône et dans l'hinterland du Grand Port Maritime de Marseille :

- en assurant des liaisons intérieures dans cet espace,
- en gérant et organisant les fonctions à l'extrémité de la chaîne logistique dans les liaisons longues distances.

La RDT 13 gère historiquement trois lignes ferroviaires appartenant au Conseil Général des Bouches-du-Rhône :

- la ligne de Barbentane à Plan d'Orgon qui a connu l'apogée de son activité dans les années 70, avec le MIN de Châteaurenard,
- la ligne d'Arles à Fontvieille qui dessert le dépôt de munitions des Armées à Fontvieille et une entreprise située en zone Industrielle Nord d'Arles,
- la ligne de Pas des Lanciers à La Mède qui dessert les zones industrielles de Marignane, de Châteauneuf-les-Martigues ainsi que la raffinerie Total de La Mède.

La RDT 13 assure également d'autres missions pour différents clients :

- le Port Fluvial d'Arles, où elle assure depuis plus de quinze ans la traction ferroviaire,
- la ligne de Colombiers à Cazouls les Béziers, sur laquelle la RDT 13 assure l'exploitation depuis avril 2005 pour le compte du Département de l'Hérault,
- la plateforme logistique de CLESUD, où depuis 2007 elle est chargée de la traction ferroviaire interne à la zone logistique et de son chantier multi-technique.,
- les bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), sur lesquels la RDT 13 est chargée depuis février 2011 de l'entretien des infrastructures.

La Maintenance du Matériel Roulant :

- La RDT 13 assure la maintenance de son propre parc ferroviaire dans ses deux ateliers intégrés mais propose également ses services aux différentes Entreprises Ferroviaires et Constructeurs.

La Maintenance des Infrastructures Ferroviaires :

- La RDT 13 assure elle-même la maintenance de ses réseaux ferroviaires et propose à différents clients (dont le GPMM) ses services et son expertise en

Les OFP

Du fait de l'abandon du wagon isolé par la SNCF, un risque apparaissait de déconnexion de certaines parties de territoire. Or, même si de nouveaux opérateurs viennent sur le marché du secteur ferroviaire par l'ouverture à la concurrence, il semble peu probable que l'un d'entre eux soit à nouveau en mesure d'offrir un service en wagons isolés au niveau national comme le faisait l'opérateur historique auparavant.

Une réorganisation du secteur s'imposait donc. Le premier rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud intitulé «Fret ferroviaire français, la nouvelle bataille du rail» avait conclu en 2003 à la nécessité de créer des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pour développer l'économie locale.

En 2006, une mission a été confiée par le ministère des transports à M. Jacques Chauvineau intitulé «Fret ferroviaire et développement local». Cette mission a confirmé la nécessité de créer des OFP. L'OFP est une PME ferroviaire locale assurant du transport de fret de proximité et gérant l'infrastructure de façon déléguée. Ses fonctions consistent à assurer le ramassage et la distribution de wagons isolés dans des conditions optimales vers des «hubs» où ils pourront être repris dans les plans d'acheminement des opérateurs nationaux. Il doit permettre par sa structure, de minimiser les coûts des dessertes terminales. Il est moins soumis aux charges du fait qu'il utilise des moyens moins contraignants. Les activités des OFP sont complémentaires des activités de liaisons longues distances. Elles se recentrent sur la courte distance dans les territoires ou dans les ports. Les OFP ont vocation à transporter des lots de wagons ou des trains déjà massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance.

L'idée de création d'OFP a été reprise dans l'Engagement national pour le fret et constitue l'une des neuf actions (représentant un investissement total de 7 milliards d'euros) à engager pour préparer la libéralisation totale du transport ferroviaire, s'inscrivant dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

L'OFP constitue, en effet, un mode alternatif à la route et peut permettre de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Pour exercer une activité de transport de marchandises sur le Réseau Ferré National, un OFP doit détenir d'une part, une licence ferroviaire et d'autre part, un certificat de sécurité.

La première est une autorisation délivrée par le ministère des Transports pour circuler sur l'ensemble du Réseau Ferré National. Le second est une autorisation délivrée par l'Etablissement Public de Sécurité ferroviaires (EPSF) qui atteste que l'entreprise a mis en place les dispositifs de sécurité prévus par les règles de sécurité imposées pour opérer sur le Réseau Ferré National.

la matière dans des domaines très variés (Voies et appareils de voie, voie courante, signalisation, bâtiments et Quais, passages à niveau automatiques, ouvrages d'art...).

Des moyens humains et matériels performants

La RDT 13 dispose :

- des personnels formés, qualifiés et habilités aux différents métiers du ferroviaire

(traction, manœuvre, maintenance du matériel roulant et des infrastructures),

- de ses propres ateliers (basés sur Arles et Marignane),
- d'un vaste parc d'engins de traction (9 locotracteurs de 200 à 300 CV, 8 locomotives de 600 à 1400 CV. Il vient de s'enrichir de 2 nouvelles locomotives (Vossloh G2000 spécialement dédiées au RFN, 3000 CV) ●



Transports Régionaux de Voyageurs

Une Stratégie de Sûreté pilotée par La SNCF, une première en France

par **Dominique ROVETTA**,

Chargée de projets, écomobilité et développement durable - SNCF PACA

Jeudi 26 janvier 2012, Philippe Bru, Directeur Régional SNCF PACA, Jean-Yves Petit, Vice-Président au Transport du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Alain Gardère, Préfet délégué à la sécurité et à la défense, Dominique Moyal et Jacques Dallest respectivement Procureurs d'Aix et Marseille ont signé le document cadre de la « Stratégie de Sûreté et de Tranquillité » de la ligne ferroviaire Aix-Marseille.

La Stratégie de Sûreté et de Tranquillité de la ligne TER Aix-Marseille, une première en France. Basée sur la volonté de la SNCF et de ses partenaires institutionnels de limiter les obstacles des frontières administratives, elle met en œuvre des formes innovantes d'actions de lutte contre les agressions et les incivilités permettant d'offrir une meilleure tranquillité aux usagers des trains.

Retour en arrière: en décembre 2008 La ligne TER Aix – Marseille devient à double vocation, desserte urbaine et inter-agglomération

Entre 2006 et 2008, la ligne ferroviaire Aix-Marseille, a fait l'objet de modernisations et rénovations de ses infrastructures. Ces travaux ont été l'occasion de créer trois nouveaux arrêts dans la zone urbaine de Marseille à Picon-Busserine, Saint-Joseph-le-Castellas et Saint-Antoine. Ces stations permettent un désengorgement de l'autoroute A51 et le désenclavement des quartiers nord de Marseille et ainsi satisfait aux demandes sociales et

économiques réelles.

Le désenclavement offert par cette nouvelle offre de transport dans le périmètre marseillais, s'est malheureusement accompagné de l'extension à la ligne TER de phénomènes de délinquance urbaine. Ces faits ont presque doublé dans les gares et à bord des trains, entre 2009 et 2010. Le Ministère de l'Intérieur a choisi d'inscrire cette ligne dans le Plan National de Sécurisation des Transports, en la classant comme axe sensible.

SNCF et ses partenaires se mobilisent pour réduire la délinquance

Rapidement la SNCF et ses partenaires ont réagi pour que la situation s'améliore. Ainsi en 2010, la SNCF a mis en place un système de vidéo protection embarquée pendant que les forces de l'ordre ont accru leur visibilité. Des initiatives de sensibilisation, de médiation et d'éducation ont également été menées auprès des habitants des quartiers sensibles.

Le bilan de ces premières initiatives est positif: entre 2010 et 2011, les incivilités

ont diminué de 38% et les interpellations ont augmenté de 147%.

Toutefois, la nécessité d'aller plus loin s'est très vite fait sentir. Malgré les bons résultats, le sentiment d'insécurité est toujours très prégnant parmi les voyageurs.

Une réponse innovante et sur mesure: La Stratégie de Sûreté et de Tranquillité Publique

Afin de juguler ces formes nouvelles de délinquance sur la ligne Aix-Marseille, la SNCF, le Conseil Régional et la Préfecture des Bouches-du-Rhône ont décidé la mise en place d'une Stratégie de Sûreté sur l'ensemble de la ligne. Ce type de partenariat, à la fois dynamique et au plus près des besoins, constitue une première: traversant le territoire de plusieurs communes, la Stratégie



Les partenaires de La Stratégie

L'État • Les Services de Justice • Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur • La Ville d'Aix-en-Provence • La Ville de Gardanne • La Ville de Simiane • La Ville de Septèmes • La Ville de Marseille • La RTM • La SNCF



Mobil'idées : un nouveau concept pour faire avancer le transport public

par **Laurent BENVENUTI**,
Délégué régional FNTV

Les six enjeux prioritaires de la Stratégie de Sûreté et de Tranquillité

Établis sur la base d'un diagnostic sûreté réalisé par Le Centre de Gestion des Bouches-du-Rhône en juin 2011, Les six enjeux prioritaires sont les suivants :

- 1 • La communication en temps réel et information en différé,
- 2 • La coordination opérationnelle des acteurs agissant sur la ligne et dans son environnement,
- 3 • L'optimisation et sécurisation des opérations de contrôle,
- 4 • Les réponses préventives et éducatives,
- 5 • L'aménagement et l'entretien des gares et haltes,
- 6 • Le développement de la vidéo protection.

Ces six enjeux doivent maintenant être définis dans leurs modalités concrètes et opérationnelles pour devenir des modes opératoires.



de Sûreté veut limiter les obstacles des frontières administratives pour permettre un traitement efficace de la délinquance sur l'ensemble de la ligne.

La Stratégie de Sûreté ouvre trois années de coopération qui s'annoncent prometteuses, autant pour les acteurs que pour les 6000 voyageurs des 97 trains quotidiens de la ligne Aix-Marseille. Cette première en France a vocation à s'étendre à l'ensemble de l'étoile marseillaise et, pourquoi pas, donner naissance à d'autres partenariats de même nature sur le territoire Provence-Alpes-Côte d'Azur. ●

La FNTV a souhaité mettre en valeur les réalisations pertinentes en matière de services de transport routier de voyageurs.

Qu'il s'agisse d'une information chez soi, au point d'arrêt ou dans le véhicule, de tracés plus directs, d'horaires plus pratiques et faciles à mémoriser, de correspondances mieux organisées et garanties, de présence humaine pour accompagner les voyageurs, de véhicules mieux étudiés...

Réalisé conjointement avec les Autorités Organisatrices et les entreprises de transport routier de voyageurs, Mobil'idées recense 25 bonnes idées pour faire avancer le transport public collectif en France autour de 5 thèmes :

- information,
- réseau,
- accueil et sécurité,
- déplacements,
- amélioration continue.

Objectifs de Mobil'idées

Mobil'idées vise à :

- Être un document de référence des bonnes pratiques et du Haut niveau de service dans le transport routier de voyageurs.
- Donner la parole aux Autorités Organisatrices et aux entreprises, qui ont déjà agi efficacement pour l'avenir des réseaux départementaux et régionaux.

Diffusion

Lancé lors du 19^e congrès de la FNTV, le guide Mobil'idées a, dans la foulée, été largement diffusé auprès de l'ensemble des Autorités Organisatrices et partenaires de la Profession.

En région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la FNTV souhaite prendre appui sur le guide et sa diffusion pour réunir un « club régional Mobil'idées » qui aura vocation certes à enrichir les prochaines éditions du guide, mais surtout à mutualiser et promouvoir les « bonnes pratiques » entre acteurs du transport public régional. Une initiative sera prochainement prise par les transporteurs régionaux en ce sens.

La FNTV PACA est à votre disposition pour vous adresser un exemplaire du guide Mobil'idées qui est aujourd'hui accessible en version PDF et flash sur le site www.autocarsdefrance.fr. ●

Pour tout contact

Laurent BENVENUTI, Délégué Régional FNTV

Tel: 04 91 46 64 64

lbenvenuti@fntv-paca.com





Le Transport Collectif Urbain en Provence-Alpes-Côte d'Azur : Des réseaux bien portants

par **Jean-Marc Ambielle**,
Statisticien INSEE, DRT/DREAL/PACA

Depuis une quinzaine d'années, les périmètres de Transports Collectifs Urbains s'adaptent au mouvement irrésistible de péri-urbanisation pour satisfaire les demandes croissantes de déplacement. À cet effet, les autorités organisatrices de transport produisent davantage de kilomètres, modifient le maillage, développent les fréquences, recrutent du personnel et acquièrent du matériel, sous contrainte de maîtrise des charges d'exploitation. Difficile, pourtant, de satisfaire les besoins régionaux de transport de quelque 4 millions d'«urbains»

En 2009, 22 réseaux⁽¹⁾ de Transport Collectif Urbain desservent la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (cf. tableau 1). Ils irriguent 240 des 963 communes de la région, soit une sur quatre, et parcourent le quart du territoire régional, reliant quelque 3,8 millions d'habitants. Ces réseaux sont administrés⁽²⁾ par les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU), autrement dit des communes ou regroupements de communes dont la compétence s'exerce, soit directement en régie, soit indirectement par délégation de service public auprès d'un opérateur de transport.

Transport régional et grands groupes nationaux

Les réseaux de transport collectif urbain de PACA sont exploités principalement par des groupes nationaux privés. Veolia-transport, le premier opérateur privé européen, en gère le plus grand nombre, notamment ceux d'Aix-en-Provence, Nice, Toulon et Cannes (cf. Tableau 1). Son implantation dans la région, mesurée en nombre de réseaux, devance celle de Transdev, filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations, dont l'activité

est concentrée dans la vallée du Rhône. Ces deux groupes ont fusionné, en mars 2011, pour former Véolia-Transdev⁽³⁾. Le groupe Kéolis, autre grand acteur du secteur, est présent à Arles. L'association AGIR relevant de la loi de 1901, fondée par des élus pour les besoins des autorités organisatrices ou d'entreprises indépendantes de groupes de transport, est implantée à Gap, Marseille et Martignes. Enfin, quelques autres réseaux (Gardanne, Digne...) ne dépendent d'aucun groupe.

Forte extension des Périmètres de Transport Urbains

Entre 1995 et 2009, les Périmètres de Transport Urbain (PTU), territoires d'intervention des AOTU, se développent rapidement : le nombre de communes appartenant à un PTU triple, leur superficie est multipliée par 2,4 et le nombre de lignes de transport double presque. Au regard de ces évolutions, l'accroissement de près de moitié de la population desservie peut sembler faible. Elle s'explique par la façon dont s'exerce le développement, par agrégation de communes

Avertissement

Les données utilisées dans cet article sont extraites de l'enquête sur les Transports Collectifs Urbains, réalisée pour le compte de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), par le Centre d'Études sur les Réseaux, Les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et menée en collaboration avec les Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE), le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). L'enquête TCU n'est pas obligatoire, ce qui permet aux personnes morales enquêtées de ne pas répondre. De ce fait, les résultats peuvent ne pas être pas exhaustifs, faute de réponse, mais aussi parce que la base d'enquête n'intègre pas encore les réseaux de création récente. L'analyse qui est faite des résultats est uniquement statistique. Elle reprend, malgré les manques signalés, les données de l'enquête, sans aucune connaissance particulière ou «de terrain» sur les modes de transport. Enfin, chaque année, le CERTU édite un annuaire statistique contenant les principales données collectées au cours des six dernières années.



Tableau 1: Les exploitants des réseaux collectifs de transport urbain de la région PACA

	AOTU	Exploitant principal	Groupe de l'exploitant
Aix-en-Provence	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence (CPA)	Société des autobus AIXOIS - RDT13	VEOLIA TRANSPORT
Arles	Communauté d'Agglomération Arles, Crau, Camargue, Montagnette (ACCM)	Société des Transports d'Arles (STAR)	KEOLIS
Aubagne	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	GIE autobus Aubagnais	VEOLIA TRANSPORT
Antibes	Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis	Sophopolitaine de Transports Urbains	SIBERBUS
Avignon	Communauté d'Agglomération du Grand Avignon (Grand Avignon)	Transports en Commun de la Région d'Avignon (TCRA)	TRANSDEV
Bollène	Ville de Bollène	Sud Est Mobilités	TRANSDEV
Cannes	Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes-Le Cannet-Mandelieu-La Napoule (S.I.T.P)	VEOLIA Transport Urbain Cannes	VEOLIA TRANSPORT
Carpentras	Communauté d'Agglomération Ventoux - Comtat Venaissin (CoVe)	Sud Est Mobilités (Transdev COMTADINS)	TRANSDEV
Digne-les-Bains	Ville de Digne-les-Bains	Régie des Transports Urbains de Digne-les-Bains (RTUD)	-
Draguignan	TED BUS (CAD)	TED BUS (CAD)	-
Fos-sur-mer	Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence	SDCPT Autocars - Alizés (OPLB)	VEOLIA TRANSPORT
Gap	Ville de Gap	Régie des Transports Urbains de Gap (LINEA)	AGIR
Gardanne	Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Bassin Minier de Provence	S.A. Énergie bus	-
Grasse	Syndicat Mixte des Transports SILLAGES	Véolia Transports Urbains Grasse (VTU Grasse)	VEOLIA TRANSPORT
Manosque	Ville de Manosque (SEMDV)	Bus Manosque Val de Durance (BMVD)	VEOLIA TRANSPORT
Marseille	Marseille - Provence - Métropole (MPM)	Régie des transports de Marseille (R.T.M.)	AGIR
Martigues	Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (CAPM-RTU)	Régie des Transports Urbains de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (RTU CAPM)	AGIR
Menton	Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF)	Compagnie des Transports de la Riviera (CTR)	VEOLIA TRANSPORT
Nice	Communauté Urbaine Nice-Côte-d'Azur (NCA)	Société Nouvelle des Transports de l'agglomération Niçoise (ST2N)	VEOLIA TRANSPORT
Orange	Ville d'Orange	Transports en Commun de la Ville d' Orange (TCVO)	TRANSDEV
SMITEEB	Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang-de-Berre (SMITEEB)	Bus de l'Étang-de-Berre (BEB)	VEOLIA TRANSPORT
Salon-de-Provence	Communauté d'agglomération Berre - Salon - Durance	Autobus Auréliens	VEOLIA TRANSPORT
Toulon	Communauté d'Agglomération Toulon-Provence-Méditerranée (TPM)	Régie Mixte des Transports Toulonnais (RMTT)	VEOLIA TRANSPORT

Source: CERTU

périphériques beaucoup moins peuplées et de densité très inférieures à celles du périmètre d'origine.

Accompagnant le développement des réseaux, les effectifs de transport dont le personnel roulant constitue près des deux-tiers, augmentent de 35%, en quinze ans. L'offre kilométrique évolue à un rythme supérieur (+53%). Elle correspond au nombre de kilomètres d'exploitation, regroupant les kilomètres commerciaux et haut-le-pied⁽⁴⁾. Les 82,5 millions de kilomètres parcourus en PACA, en 2009, représentent une offre équivalente à 12% de celle de province. De son côté, la fréquentation des réseaux, perçue par le nombre de voyages, s'accroît de 22%.

Ces développements ont un coût. Depuis 1998, en euros courants, les charges d'exploitation des opérateurs augmentent, globalement, de 93% (+75% en euros constants). Parallèlement, les recettes liées à la vente de titres de transport augmentent de 33% en euros constants. Limitant les charges, la proportion des voyages gratuits diminue. En 2009, elle est de 20% par rapport à l'ensemble des titres émis, en baisse de deux points par rapport à 1995. Quant au versement transport, son montant augmente de 52% en euros constants entre 1995 et 2004, dernière année connue.

Des périmètres de transport hétérogènes

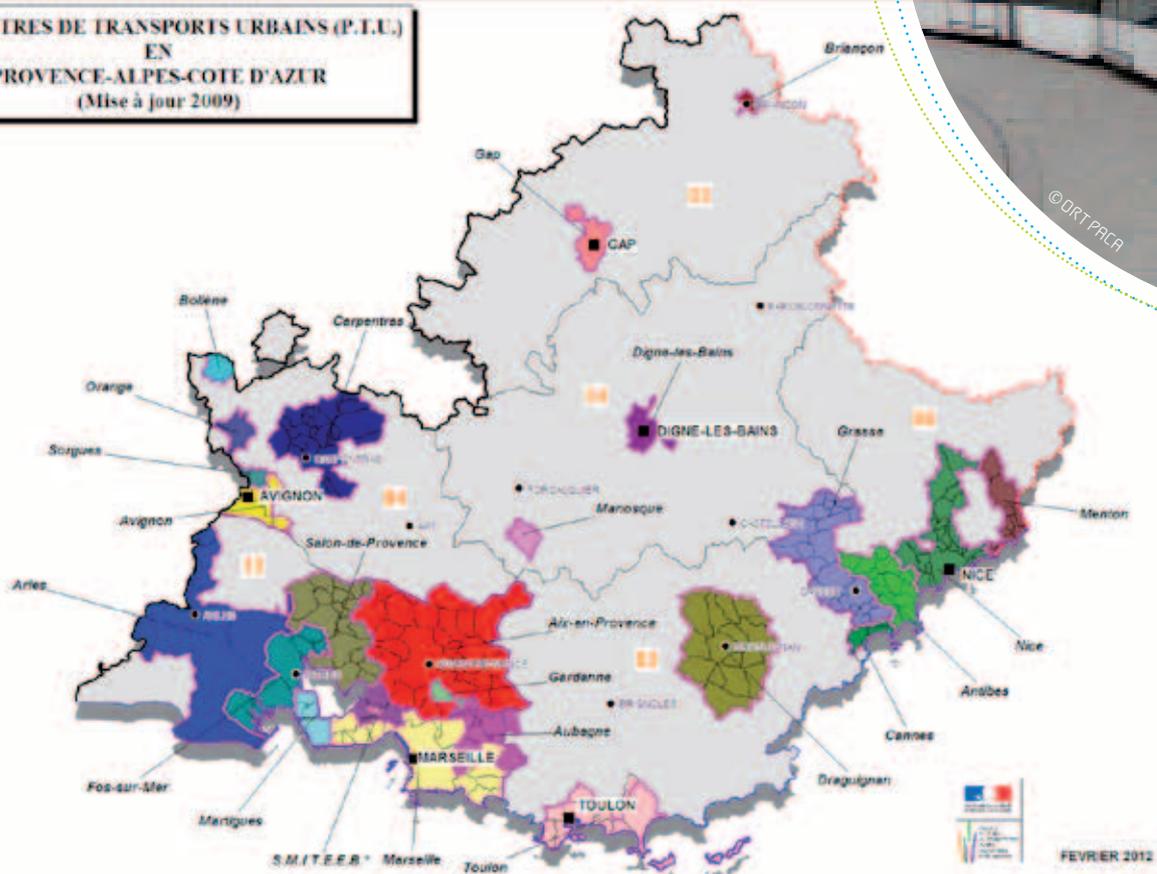
A la fin de 2009, 27 des 304 périmètres de transport urbain français sont localisés dans la région PACA (cf. tableau 2), formant un ensemble contrasté, eu égard à de nombreux critères, tels la taille, la nature, le statut juridique ou la composition (cf. Carte).

Concernant la taille, l'écart de peuplement varie de un à plus de quarante entre le périmètre de transport marseillais, le plus peuplé, qui regroupe plus d'un million d'habitants et les PTU de Manosque, Digne et Bollène qui rassemblent chacun moins de 25000 personnes. De même, la différence maximale de densité atteint un facteur 30 dans la comparaison des périmètres de Cannes, le plus densément peuplé et celui d'Arles, le moins dense. Le nombre de communes attachées à chaque périmètre est aussi discriminant. Par exemple, plusieurs PTU sont



© ORT-PACA

**PERIMETRES DE TRANSPORTS URBAINS (P.T.U.)
EN
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR
(Mise à jour 2009)**



composés d'une seule commune quand celui de Grasse en compte vingt-six, Nice vingt-sept et Aix-en-Provence, trente-six. Autre singularité de ce dernier, il empiète sur deux départements, en raison de la commune Vauclusienne de Pertuis. Plusieurs formes juridiques structurent les AOT régionales (cf. tableau 2). La communauté d'agglomération, est la plus répandue depuis que la loi Chevènement a renforcé la coopération intercommunale; elle concerne une dizaine d'entités. De nombreuses formes de syndicats coexistent: syndicat mixte, syndicat intercommunal, intercommunal à vocations multiples, syndicat mixte de type loi SRU et syndicat d'agglomération nouvelle. D'autres formules émergent comme la communauté urbaine ou tout simplement la commune. Les communes urbaines sont, en nombre, très majoritaires dans les PTU (72%). Les communes rurales, absentes de certains périmètres, occupent dans d'autres une place non négligeable, notamment à Nice (6 communes

rurales), Draguignan (8 communes rurales), Aix-en-Provence (8), Grasse (16) et Carpentras (18). Pas étonnant que les périmètres, en partie ruraux, aient les densités de population les plus faibles, mis à part ceux de Nice et dans une moindre mesure Aubagne. Car si les communes rurales occupent une superficie égale à 21% des PTU, la part équivalente de leur population est de 2%: deux chiffres qui résument la gageure des AOT pour desservir des populations, parfois très dispersées. À l'opposé, cinq périmètres (Toulon, Nice, Marseille, Avignon et Aix-en-Provence) accueillent 150000 personnes ou plus; ils regroupent 67% des populations résidentes des PTU, auxquelles s'adressent 76% des kilomètres régionaux urbains parcourus.

Davantage de moyens

L'adaptation des réseaux de transport à une demande croissante et variée entraîne le recrutement de main d'œuvre. Entre 1995 et 2009, les effectifs des transports collectifs

urbains de PACA augmentent de 2500 personnes, à raison d'un taux de croissance annuel de 3,1%; supérieur à l'évolution du nombre de salariés du secteur des transports. À la fin de 2009, l'ensemble des réseaux de transport collectif urbain de province emploie quelque 46000 salariés (cf. tableau 3). Près de 7000 d'entre eux, soit 15%, travaillent dans la région et 63% du personnel est roulant. Cette proportion reste inférieure de quatre points à la moyenne des réseaux de province, laquelle s'érode au cours des quinze dernières années. Dans la région, au contraire, la part du personnel roulant reste plutôt stable. En décembre 2009, le parc utilisé pour les Transports Collectifs Urbains de la région avoisine 1900 véhicules. L'autorité marseillaise en possède 36%, plus que Toulon et Nice réunies. Et toutes les AOT se dotent d'importants moyens supplémentaires pour répondre aux fortes progressions de périmètres. En quinze ans, à AOT constantes, le



Tableau 2 - Situation des autorités organisatrices de transport urbain au 31 décembre 2009

Réseau	Forme juridique	Nb. Comm. du PTU	Pop. du PTU	Sup. (km ²)
Aix-en-Provence	Communauté d'agglomération	36	364 402	1 300
Arles	Communauté d'agglomération	5	80 304	1 071
Aubagne	Communauté d'agglomération	12	104 206	245
Avignon	Communauté d'agglomération	9	149 239	240
Bollène	Commune	1	14 309	54
Cannes	Syndicat intercommunal	3	128 744	59
Carpentras	Communauté d'agglomération	25	69 124	512
Digne-les-Bains	Commune	1	18 755	117
Draguignan	Communauté d'agglomération	16	95 869	707
Fos-sur-mer	Syndicat d'agglomération nouvelle	6	99 523	348
Gap	Commune	1	39 557	110
Gardanne	Syndicat intercommunal VU	2	25 421	33
Grasse	Syndicat mixte	26	120 144	540
Manosque	Commune	1	22 483	57
Marseille	Communauté urbaine	18	1 040 751	605
Martigues	Communauté d'agglomération	3	69 518	104
Menton	Communauté d'agglomération	10	67 058	216
Nice	Communauté urbaine	27	531 897	499
Orange	Commune	1	30 755	74
Salon-de-Provence	Communauté d'agglomération	17	137 262	515
SMITEEB	Syndicat mixte type loi SRU	8	142 292	193
Toulon	Communauté d'agglomération	12	429 390	366
Ensemble		240	3 781 003	7 966

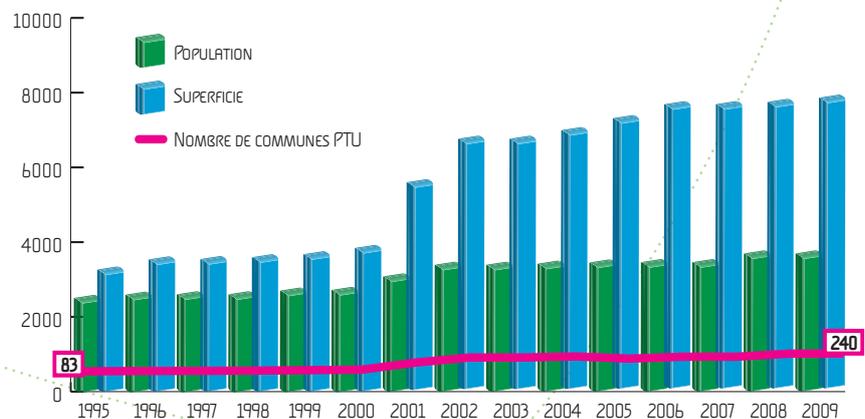
Source: CERTU

nombre de véhicules en service s'accroît de près de 20%, en moyenne, mais de façon variable selon les territoires. A Aubagne, Draguignan et Menton, le parc fait plus que doubler. L'effort d'équipement est manifeste aussi dans les AOT de Toulon (+113 véhicules), Aix-en-Provence (+41 véhicules), Avignon et Nice.

Ajuster l'offre de transport à la population

Des indicateurs, tels le nombre de kilomètres parcourus et le nombre de places-kilomètres offertes⁽⁵⁾ informent sur l'offre de transport des collectivités, elle-même étroitement corrélée à la population. En effet, les transports collectifs urbains des collectivités les plus peuplées, Marseille (24,7 millions de km parcourus), Nice (16,9 M. km), Toulon (11,5 M. km), Avignon (5 M. km) et Aix-en-Provence (4,8 M. km) génèrent le plus grand nombre de kilomètres parcourus. Les réseaux de transport des collectivités de l'Étang-de-Berre, Cannes, Aubagne et d'autres de même niveau de peuplement comme Fos-sur-Mer, Salon-de-Provence ou Grasse, occupent une place intermédiaire. Leurs offres dépassent celles des périmètres moins habités de Menton, Carpentras, Draguignan ou Martigues. Enfin, les collectivités moins peuplées, à l'instar de Digne, Manosque, Orange, Gap ou Bollène, produisent les distances plus faibles. Globalement, depuis 1998, l'offre kilométrique régionale s'est accrue de 53%. Mais l'analyse est plus pertinente si l'on combine les kilomètres parcourus et la capacité des véhicules de transport: on obtient le nombre de places kilométriques offertes.

Graphique: évolution des périmètres de transport urbain de la région PACA



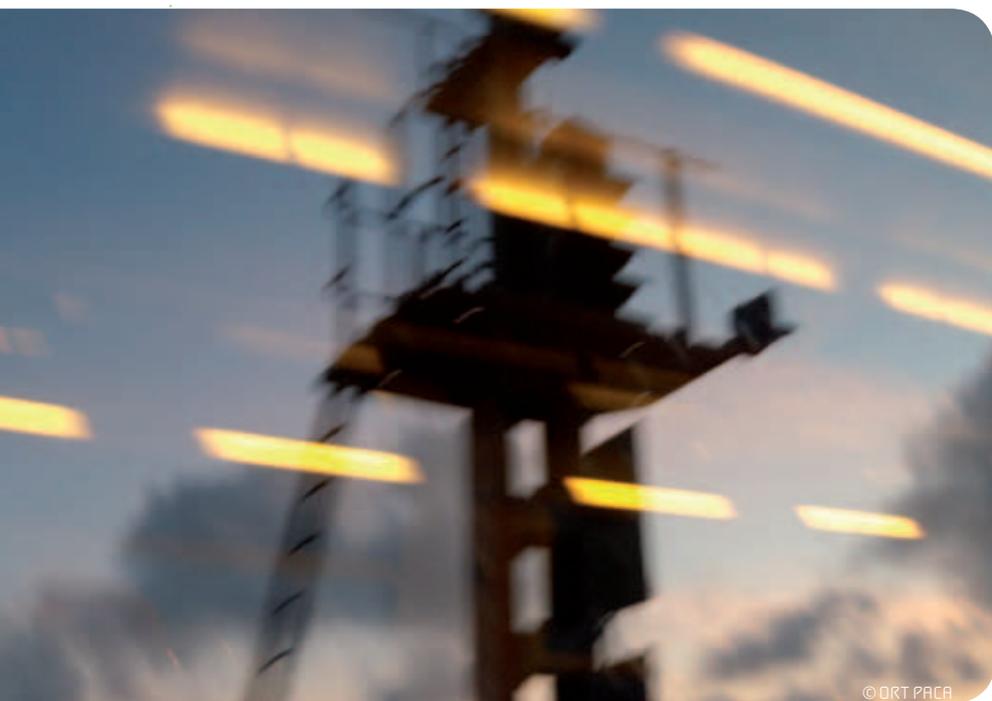
Source: CERTU

Tableau 3: Effectifs employés et parc de véhicules dans Les Transports Collectifs Urbains en région PACA au 31 décembre 2009

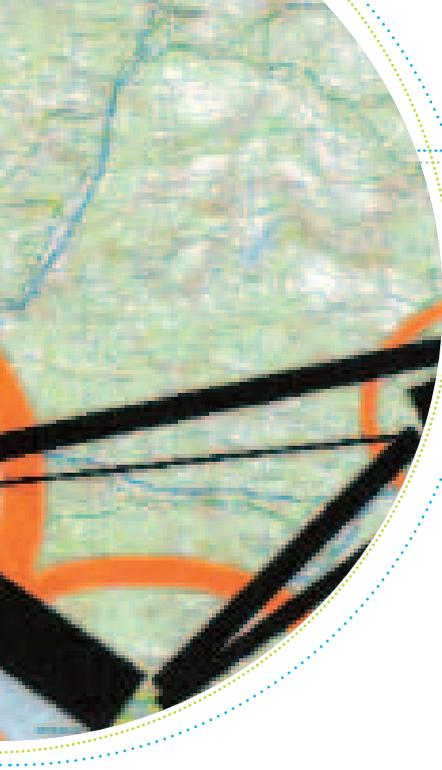
Réseau	Emplois (effectif)	Evol. Emplois	Personnel Roulant (effectif)	Evol. Pers. Roulant 2009/1995	Parc véhicules	Evol. Parc 2009/1995
Marseille	3 374	28 %	1 803	32,7%	671	-12,6%
Nice	1 101	73 %	728	49,5 %	245	17,8 %
Toulon	711	96 %	472	66,2 %	288	64,6 %
Aix-en-Provence	325	173 %	268	139,3 %	118	53,2 %
Avignon	305	106 %	251	76,8 %	109	36,3 %
Cannes	239	96 %	188	97,9 %	74	48,0 %
Fos-sur-Mer	165	nc	116	nc	19	///
S.M.I.T.E.E.B.	107	39 %	99	33,8 %	67	52,3 %
Grasse	98	nc	83	nc	39	///
Menton	76	300 %	68	325,0 %	31	244,4 %
Carpentras	56	nc	43	nc	31	///
Martigues	52	160 %	40	73,9 %	21	61,5 %
Aubagne	50	108 %	44	100,0 %	73	508,3 %
Salon-de-Provence	50	213 %	43	138,9 %	27	58,8 %
Arles	45	25 %	37	23,3 %	24	33,3 %
Gap	42	180 %	34	126,7 %	21	///
Draguignan	26	117 %	17	54,5 %	10	233,3 %
Gardanne	24*	///	20*	///	///	///
Digne-les-Bains	18	nc	14	nc	10	///
Orange	12	nc	9	nc	4	///
Bollène	11	-86 %	7	-92,4 %	9	50,0 %
Manosque	8	nc	8	nc	7	///
Total	6 871	59 %	4 358	56,8 %	1 888	19,2 %

Source: CERTU

Pondéré par la population, ce nouvel indicateur qui fournit alors le nombre de places-kilomètres offertes par habitant (PKH) réitère la corrélation entre l'offre de transport et la densité de peuplement. La primauté de l'offre marseillaise s'affirme avec près de 3300 places-kilomètres par habitant (cf. tableau 4). Un cran en dessous, les communautés de plus de 100000 personnes proposent entre 1000 et 2000 places-km par habitant (PKH). Dans cette fourchette, Nice, Cannes et Avignon atteignent la borne supérieure du ratio alors que Toulon, Aubagne, Aix-en-Provence et l'Étang-de-Berre se calent sur la partie basse. Quelques petites collectivités (Gap et Digne-les-Bains) font jeu égal, mais, la plupart affichent des offres inférieures. Depuis 1998⁽⁵⁾, à échantillon connu constant, le nombre de places-kilomètres offertes par habitant diminue de 30%. Certes, le nombre de places-kilomètres augmente (+9%) mais beaucoup moins que la population. Cette baisse de l'indicateur s'observe dans de nombreuses communautés et de façon souvent importante: elle reste relativement plus contenue à Nice (-15%) et Marseille (-19%) qu'à Toulon, Avignon ou Aix-en-Provence (-46%). Les raisons du recul des PKH tiennent à l'extension des périmètres, laquelle entraîne l'accroissement des populations. Ainsi, à Aix, l'ouverture du PTU à une trentaine de communes supplémentaires a raison de l'accroissement de l'offre (+45% de places-kilomètres offertes), en raison du quasi-triplement de la population et d'une superficie septuplée. Même scénario pour la communauté d'Avignon qui perd 48% de places-kilomètres par habitant après l'adhésion de 5 communes et un accroissement de



© DRT PACA



Le « maillage » d'un réseau et la « fréquence » de passage sur ce réseau permettent d'approcher la notion de qualité des offres de service des autorités de transport.

Tableau 4: Offre kilométrique et place-kilométrique offerte par transports collectifs urbains en région PACA au 31 décembre 2009

Réseau	Places-kilomètres offertes par habitant	Places-kilomètres offertes (millier)	Offre kilométrique (km parcourus)	Offre kilométrique/habitant
Marseille	3 283	3 416 276	24 721 629	24
Nice	2 098	1 123 429	16 935 737	32
Cannes	2 022	273 563	3 099 727	23
Avignon	1 993	360 768	5 054 000	28
Gap	1 608	63 595	813 058	21
Toulon	1 580	678 427	11 488 970	27
Digne-les-Bains	1 489	27 920	322 000	17
Aubagne	1 314	134 244	2 258 493	22
Aix-en-Provence	1 142	416 180	4 827 227	13
S.M.I.T.E.E.B.	953	135 599	4 094 030	29
Martigues	734	51 001	821 680	12
Menton	687	46 039	1 103 720	16
Fos-sur-Mer	652	64 851	1 183 303	12
Grasse	644	77 421	1 500 691	12
Carpentras	556	37 980	700 530	10
Arles	450	35 895	627 011	8
Bollène	390	5 587	158 258	11
Orange	390	11 981	181 525	6
Salon-de-Provence	358	48 450	1 434 166	11
Draguignan	257	24 649	1 021 535	11
Manosque	111	2 489	155 249	7
Total	1 851	7 067 937	82 502 539	21

Source: CERTU

surface de 60%; même cas de figure pour Toulon (- 38% de PKH), avec l'entrée de 4 communes supplémentaire sur 2,4 fois plus de surface; idem de Draguignan (- 69% de PKH): 15 communes accroissent la population d'un facteur proche de 2,8; et mêmes scénarios à Salon-de-Provence et Menton. Certes, il y a les contre-exemples des périmètres d'Aubagne et Martigues, lesquels accroissent leur indicateur en gagnant des communes, mais les hausses de population y sont moins élevées que dans les exemples précédents. L'offre de transport peut aussi progresser, comme à Cannes et Gap, où les superficies sont stables et les populations en faibles hausses. Mais le fléchissement de l'indicateur peut s'expliquer autrement que par les modifications de périmètre, notamment, par le développement du transport à la demande. Caractérisé par la mise en circulation de véhicules de faible capacité, ce type de transport se développe auprès de nombreuses collectivités et de toutes tailles, les plus peuplées (Marseille, Nice, Toulon et Aix-en-Provence) comme les autres (l'Étang-de-Berre, Menton, Cannes...).

La qualité de service

Le « maillage » d'un réseau et la « fréquence » de passage sur ce réseau permettent d'approcher la notion de qualité des offres de service des autorités de transport. On définit le maillage comme la longueur du réseau (en km) rapportée à la superficie du PTU (en km²); l'utilisation du réseau ou sa « fréquence » d'utilisation est le nombre de kilomètres parcourus par millier de km de réseau.

En 2009, le maillage régional des périmètres de transport collectif urbain est, en moyenne, de 0,7 km de ligne par km² de surface

(cf. tableau 5). Relativement dense (supérieur à 2 km/km²) dans les collectivités de Cannes (5,1) et Gap (2,3), ce maillage paraît plus lâche (entre 1 km et 2 km) dans les collectivités peuplées de Nice, Toulon, Marseille, Avignon... et reste inférieur à la moyenne régionale dans une dizaine d'autres périmètres. Depuis 1998, le maillage s'est « distendu » sensiblement, sous l'effet de la forte croissance du dénominateur du ratio. Autrement dit, en raison d'une extension des superficies de l'ensemble des PTU, très supérieure à l'allongement des lignes du réseau, les nouvelles communes adhérentes des PTU ne bénéficient pas de la même qualité de desserte que les anciennes, hormis quelques unes d'entre elles. Accroître la fréquence de passage est une autre façon d'améliorer le service rendu

mais, depuis 1998, l'indicateur de fréquence est quasiment stable. Et si cet indicateur progresse à Draguignan, Fos-sur-Mer et Martigues, il y est aussi inférieur à la moyenne régionale. D'une façon générale, les meilleures fréquences sont atteintes sur les réseaux les plus développés, de surcroît s'ils sont dotés d'un métro ou de sites propres⁽⁶⁾, mais ce n'est pas intangible. Ces conditions sont réunies à Marseille qui affiche 38 000 kilomètres parcourus par kilomètre de réseau, soit un niveau 2,5 fois supérieur à la moyenne régionale. Nice qui possède aussi des sites propres, offrent des fréquences élevées, de même que Toulon et Aix-en-Provence qui en sont toutefois dépourvus. Sans site propre aussi, l'Étang-de-Berre, Draguignan et Avignon, se positionnent assez favorablement.



76 voyages par habitant et par an, en moyenne

En 2009, les lignes de Transports Collectifs Urbains régionaux assurent un peu plus de 285 millions de voyages (cf. tableau 6), en hausse de 22% depuis 1995, à champ constant. L'évolution atteint ou dépasse 50% dans certaines collectivités: Menton, Nice, Aubagne, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence et Gap. Le plus souvent, ces hausses sont liées au développement de la clientèle potentielle, inhérent à l'extension des périmètres de transport. Mais pas seulement, comme le rappellent les exemples de croissance de Gap et Martigues, pas ou peu concernées de la sorte. Dans le cas de Gap, le développement de la demande est lié, en partie, à l'extension de la gratuité. Mais la demande ne répond pas uniquement à l'amélioration des réseaux (maillage, fréquences, site propre, etc.), elle dépend aussi des conditions de concurrence (évolution du prix des carburants, facilité de stationnement, congestion urbaine, éco-citoyenneté, etc.).

En 2009, les habitants des PTU accomplissent, en moyenne, 76 voyages par an. A champ constant, la fréquentation moyenne globale baisse de 7 voyages, par rapport à 1995: apparemment, les nouveaux bénéficiaires des transports urbains voyagent un peu moins que les autres. Les collectivités de Marseille et Nice obtiennent les meilleures pratiques régionales, supérieures à 100 voyages; celles de Cannes (74 voyages annuels) et Toulon (60 voyages) ont des affluences plus proches d'Avignon (58), Gap (40) et Aix-en-Provence (38) qui ont des populations et des surfaces très inférieures aux leurs (Aix-en-Provence, exceptée): la corrélation entre demande de transport, d'un côté, population et surface, de l'autre, apparaît incertaine. Enfin, les autres fréquentations, faibles et disparates, varient entre 3 voyages et 27 voyages annuels.

Tableau 6: Fréquentation des réseaux de Transport Collectif Urbain en région PACA au 31 décembre 2009

Réseau	Voyages (millier)		Voyages/hab.	
	2009	2009/1995	2009	2009/1995
Marseille	153 387	9%	147	-15%
Nice	56 383	53%	106	0%
Cannes	9 537	20%	74	4%
Toulon	25 578	17%	60	-16%
Avignon	8 682	44%	58	30%
Gap	1 601	272%	40	///
Aix-en-Provence	13 875	75%	38	-36%
Menton	1 859	49%	28	-35%
Aubagne	2 851	121%	27	37%
Arles	2 170	7%	27	-31%
Carpentras	1 464	///	21	///
S.M.I.T.E.E.B.	2 686	-10%	19	-14%
Martigues	1 041	31%	15	16%
Grasse	1 793	///	15	///
Bollène	120	-38%	8	-39%
Fos-sur-mer	797	///	8	///
Salon-de-Provence	1 007	86%	7	-50%
Draguignan	435	12%	5	-62%
Orange	131	///	4	///
Manosque	68	///	3	///
Gardanne	///	///	///	///
Digne-les-bains	///	///	///	///
Total	285 465	24%	76	-24%

Source: CERTU



Tableau 5: Indicateurs de qualité de service des réseaux de transport collectif urbain en région PACA

Réseaux	Maillage 2009	Evol maillage 2009-1998	Fréquence 2009 (en millier)	Evol. Fréquence 2009-1998
Marseille	1,1	-58 %	38,0	-5 %
Aix-en-Provence	0,2	-83 %	19,2	21 %
Toulon	1,7	-24 %	18,5	-22 %
Nice	1,9	-70 %	17,8	-5 %
S.M.I.T.E.E.B.	1,3	90 %	16,7	-15 %
Avignon	1,3	-17 %	16,3	-5 %
Draguignan	0,1	-94 %	14,4	232 %
Cannes	5,1	75 %	10,3	-27 %
Bollene	0,3	0 %	9,9	28 %
Manosque	0,3	///	8,2	///
Aubagne	1,1	116 %	8,1	8 %
Menton	0,7	-78 %	7,5	-10 %
Digne-les-bains	0,4	///	7,2	///
Arles	0,1	-39 %	6,8	21 %
Orange	0,4	///	6,1	///
Fos-sur-Mer	0,6	-75 %	5,7	196 %
Martigues	1,4	-56 %	5,7	133 %
Carpentras	0,4	///	3,3	///
Salon-de-Provence	0,8	69 %	3,3	-62 %
Gap	2,3	///	3,2	///
Briançon	///	///	///	///
Gardanne	///	///	///	///
Grasse	///	///	///	///
Total	0,7	-47 %	15,3	-2 %

Source: CERTU

Hausse des charges d'exploitation

En 2009, seize des AOTU dont les résultats d'exploitation sont connus, cumulent 505 millions d'euros de charges d'exploitation. Le coût moyen par voyage est de 1,77 euro, en hausse de 54% en euros courants, soit 3,4% annuel en euros constants, depuis 1998. L'écart, entre différentes collectivités, du total de charges d'exploitation rapportées au nombre de voyages peut dépasser le facteur 6: les coûts unitaires par voyage sont inférieurs à 1,50 euros à Arles, Aix-en-Provence et Marseille et voisins de 9 euros à Fos-sur-Mer ou Manosque. Entre ces deux extrêmes, les autres coûts se regroupent autour de 3 ou 5 euros par voyage (cf. graphique). ●

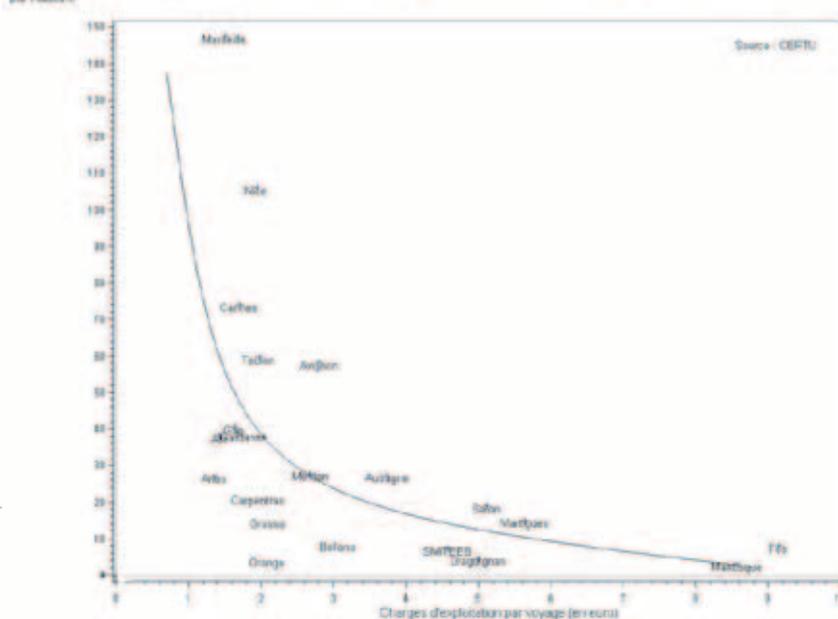
Notes

- (1) Hors les réseaux d'Antibes et de Fréjus-Saint-Raphaël, non publiés, en raison de réponse tardive, incomplète ou non réponse. Les publications des réseaux de Digne-les-Bains, Fos-sur-Mer, Gardanne, Manosque et Carpentras ne couvrent pas la période entière.
- (2) Depuis la loi d'orientation du 30 décembre 1982 pour les transports intérieurs dite loi Loti.
- (3) Depuis le 6 décembre dernier, ce groupe cherche un repreneur.
- (4) Kilomètres non commerciaux, parcourus à vide, en raison des contraintes d'exploitation.
- (5) Produit du nombre de kilomètres effectués par la capacité du véhicule utilisé (places assises et debout). Avant 2006, le calcul était laissé à l'appréciation des exploitants de réseaux.
- (6) Le vocabulaire relatif à la désignation des TCSP n'est pas « officiel ». Voici la nomenclature utilisée par le CERTU :
 - Les métros sont en site propre intégral;
 - Les tramways, y compris, par abus de langage, le « tramway sur pneus »;
 - Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dont les performances s'approchent de celles des tramways. Le TVR (Transport sur Voie Réservée) appartient à la catégorie des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) guidé par un rail central dont il peut s'extraire, notamment pour rejoindre le dépôt.

Bibliographie:

« La situation des transports en Pays de la Loire », Analyse et connaissance, N° 21, DREAL Pays de la Loire, septembre 2011.

Charges d'exploitation des collectivités et fréquentation des réseaux de transport collectif urbain



Bilan 2011: L'année des passagers

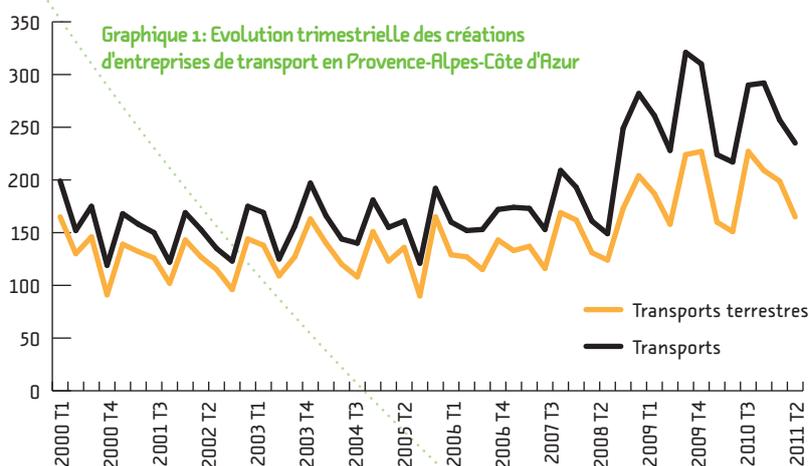
Les voyageurs empruntent beaucoup plus l'avion qu'en 2010 et il y a davantage de croisiéristes. Les passagers réguliers sont à l'inverse moins nombreux à bord. Le transport de fret est en baisse par rapport à l'an dernier dans l'aérien et augmente dans le maritime, le fluvial et le routier. Dans un contexte difficile, l'emploi progresse dans les entreprises de transport.

Dans le secteur des transports, l'emploi régional progresse entre fin 2011 et fin 2010 (+ 1,8%, contre + 0,2% en France métropolitaine). L'effectif intérimaire de ce secteur reste stable, contrairement à celui de l'ensemble des secteurs (+ 3,8%).

Sur le marché du travail, les offres d'emplois dans le secteur des transports progressent de + 5,7% entre décembre 2010 et 2011, soit environ 360 offres supplémentaires. Au total, au cours de l'année 2011, 6653 offres d'emploi transitent par Pôle Emploi, soit un niveau proche de 2008. C'est dans l'entreposage, les services auxiliaires et les transports routiers réguliers de voyageurs que les offres sont les plus nombreuses. A l'inverse, d'autres branches, comme le transport routier de fret de proximité, l'affrètement et le transport urbain de voyageurs proposent moins d'emplois qu'en 2010. L'offre reste stationnaire dans le transport routier de fret interurbain, un des plus gros employeurs du secteur.

Fin décembre 2011, 14936 personnes ayant exercé leur dernier emploi dans les transports sont inscrites à Pôle Emploi. Par rapport à l'année précédente, les demandes d'emploi enregistrées fin 2011 accusent une hausse de + 5,5%. Les inscriptions augmentent fortement dans les transports terrestres (+11%). À l'inverse, elles sont moins nombreuses dans l'entreposage et les services auxiliaires.

En 2011, la démographie des entreprises de transports reste très dynamique. Le nombre de créations (+ 0,2%) se maintient au niveau exceptionnellement élevé de l'an dernier. Deux secteurs expliquent ce résultat: l'aérien et le transport terrestre de voyageurs. Parallèlement, le nombre de défaillances d'entreprises baisse de 9%, en glissement annuel, entre les troisièmes.



Source: INSEE, répertoire SIRENE

Tableau 1: Trafic de passagers des principaux aéroports de Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2011

	Passagers	Évolution 2011/2010	Évolution annuelle moyenne 2011/2006
Total aéroports Provence-Alpes-Côte d'Azur	18 427 878	4,2%	1,9
Nice-Côte d'Azur	10 422 079	8,5%	0,9%
<i>dont low-cost</i>	3 427 006	16,6%	0,5%
Passagers locaux	10 406 767	8,5%	0,9%
Internationaux	6 225 633	9,8%	2,1%
Nationaux	4 181 134	6,7%	-0,7%
<i>dont Nice-Paris</i>	3 031 003	4,9%	-1,1%
Transit	15 312	1,5%	-6,2%
Marseille-Provence	7 374 343	-2%	3,8%
<i>dont low-cost</i>	1 388 427	-20,1%	28,4%
Passagers locaux	7 223 761	-1,6%	3,9%
Internationaux	3 781 811	-1,2%	6,7%
Nationaux	3 365 351	-4,1%	0,9%
<i>dont Marseille-Paris</i>	1 667 332	6,9%	-2,2%
Transit	150 582	-18,3%	-0,9%
Toulon-Hyères	577 752	14,9%	-2%
<i>dont low-cost</i>	134 692	30,5%	-3,9%
Avignon-Caumont	27 976	-3,8%	-19,3%
<i>dont low-cost</i>	-	///	///

Sources: DAC-SE, CCI Marseille-Provence, CCI Nice-Côte d'Azur

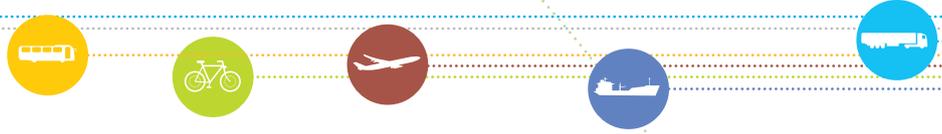


Tableau 2: Trafic de marchandises des ports de Marseille, Nice et Toulon en 2011

	2010	2011	Évolution 2011/2010	Évolution annuelle moyenne 2011/2006
Grand port maritime de Marseille	86,0	88,1	2,4 %	-2,5 %
Marchandises diverses	15,8	15,6	-1,4 %	-1,3 %
<i>dont</i> conteneurs	9,3	9,3	0,1 %	0,0 %
Vrac solide	11,8	9,8	-16,8 %	-11,7 %
Vrac liquide	58,4	62,7	7,3 %	-1,8 %
<i>dont hydrocarbures</i>	55,2	59,4	7,7 %	-1,9 %
Nice	0,3	0,2	-12,8 %	-5,6 %
Toulon	1,5	1,3	-10,6 %	5,2 %
Total des trois ports	87,8	89,7	2,1 %	-3,0 %

Sources: GPMM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

trimestres 2010 et 2011. Le transport routier des marchandises notamment (- 11% de défaillances) contribue à ce résultat. Les immatriculations de véhicules utilitaires sont plus nombreuses en 2011 qu'en 2010. La hausse est limitée pour les véhicules utilitaires légers¹ (+ 0,7%); elle est très nette pour les immatriculations de poids lourds² (+ 28%), dont le niveau reste cependant en deçà de celui d'avant-crise.

Transport aérien: Le low-cost décolle à Nice et Toulon

En PACA, avec 750000 voyageurs supplémentaires, le trafic augmente de 4,2% en 2011. Ceci s'explique par la croissance des vols internationaux (+ 5,4% de passagers), très supérieure à celle des vols intérieurs (+ 1,6%). Parallèlement, le public des vols à bas coût augmente de 3,6%, stimulant la fréquentation des deux aéroports de Nice (+ 8,5%) et Toulon (+ 15%) où cette clientèle

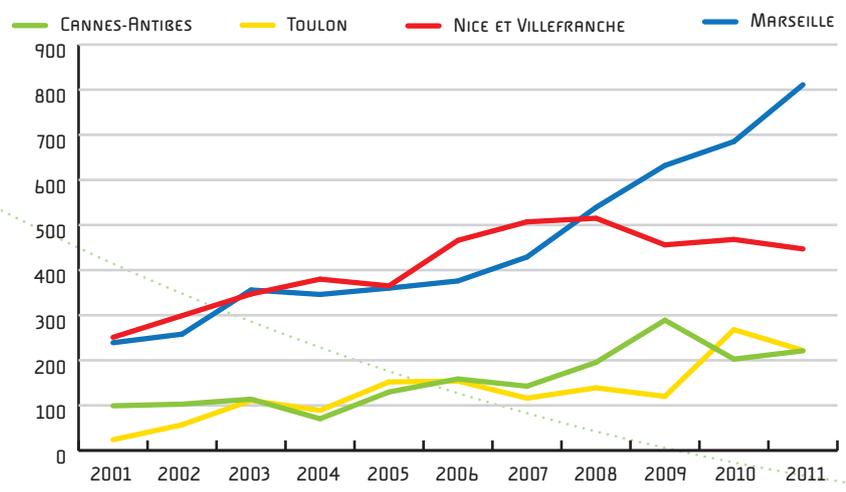
progressive respectivement de 17% et 31%. Ainsi, à Nice, easyJet dope la fréquentation de la desserte Nice-Lyon (+ 54%), Iberia-Vueling permet un gain notoire de trafic sur Nice-Toulouse (+ 21%) et BMI British Midland contribue à la forte croissance du nombre de passagers entre Nice et les deux plates-formes londoniennes: Londres Heathrow (+ 15%) et Londres Gatwick (+ 11%). En outre, l'accroissement de l'offre sur certaines lignes comme Bruxelles (+ 15%) et Stockholm (+ 40%), confortent l'expansion de l'aéroport Nice-Côte d'Azur: avec 10,4 millions de passagers, il établit un nouveau record de trafic. A Toulon, les compagnies low-cost améliorent leurs résultats et s'adjugent 23% de part de marché, soit davantage qu'à Marseille (19%) mais nettement moins qu'à Nice (31%). Au total, plus d'un quart des passagers de la région (27%) volent sur une compagnie low-cost. A Marseille, la baisse de l'activité à bas coût (- 20%) se répercute sur le trafic global

(- 2%). La fermeture de treize lignes de la compagnie Ryanair et la réduction momentanée de certaines dessertes comme Nantes (- 21%) ou Lille (- 26%) expliquent ce bilan. Un fléchissement d'affluence que l'ouverture en octobre, de la base de province d'Air France, n'a pas pu pallier.

Réduction du fret avionné

Les avions ont transporté 67000 tonnes de fret au total dans la région en 2011 (- 0,1%). La plate-forme de Marseille Provence conserve sa place de premier aéroport de province, devant celui de Toulouse depuis 2010. Son trafic (53000 tonnes) progresse de 1,6% en un an, à la différence de celui de l'aéroport de Nice qui glisse en dessous de 15000 tonnes (- 5,7%). L'évolution se singularise aussi de celle du fret national (- 4%) et de province (- 5,3%). En 2011, le trafic postal de la région (8,7 Mt) décline sensiblement (- 14%), en raison de la stratégie de la Poste de diminuer globalement le recours au transport aérien. Ce trafic chute (- 20%) à Marseille et progresse (+ 6%) à Nice.

Graphique 2: Croisiéristes (par millier) aux ports Marseille, Nice-Villefranche, Toulon et Cannes-Antibes



Sources: GPMM, CCI Nice-Côte d'Azur, CCI du Var

Fret maritime: des vrac plus raffinés

En 2011, le grand port maritime de Marseille traite 88 millions de tonnes, soit un gain de 2,4% en un an. A la différence de l'année 2010, les vrac liquides (62,7 Mt) s'accroissent (+ 7%), sous l'effet de hausse des importations de gaz énergétiques (+ 24%) et de produits pétroliers raffinés (+ 16%). L'afflux supplémentaire de raffinés répond à la fermeture d'une raffinerie alsacienne et à l'interruption de celle de l'Etang-de-Berre. Au total, les flux d'hydrocarbures (59,5 Mt.) progressent de 8%, soit deux fois plus que les vrac liquides chimiques et agro-alimentaires (3,3 Mt.). (Cf. tableau 2)



© DRT PACA

Autre poste des échanges, les marchandises diverses (15,6 Mt) décèlent de 1% par rapport à 2010. Le commerce de conteneurs reste stable en volume, mais les circulations de remorques en roulier baissent (- 2%).

Enfin, le marché des vrac solides (9,8 Mt) subit une forte réduction (- 17%), en dépit d'une belle campagne céréalière, qui accroît les exportations de 22%. La dégradation du contexte économique général réduit en effet la demande de produits sidérurgiques qui freine les échanges de minerais (- 5%). La moindre demande de charbon de la centrale de Gardanne participe aussi à la réduction de 48% de ces flux maritimes.

Au port de Toulon, les trafics baissent de 11% malgré la progression de 127% des échanges avec la Turquie : ceux-ci représentent 40% des volumes en 2011.

Passagers maritimes: Le transport régulier marque le pas

En passant en-deçà de 5,3 millions de passagers en 2011, le transport maritime de voyageurs marque le pas par rapport à l'année passée (- 0,8%). Ce faible recul est imputable à la baisse d'activité des lignes régulières (- 3%), celles desservant la Corse (-1,6%) mais surtout celles avec l'Afrique du Nord (-14%). En revanche, la croisière continue d'être attractive (+ 4,7%). (graphique 2)

Le service maritime régulier de la Corse est marqué par la concurrence vive entre les trois grands ports régionaux de voyageurs. Sur cette destination, le trafic du port de Marseille renoue vigoureusement avec la croissance en 2011 (+ 28%), après la baisse sensible de l'année passée (- 11%). Sa part de marché se redresse grâce au renforcement de l'offre, consécutif au départ d'un des deux

prestataires maritimes du port varois (- 11%) et à la diminution de la fréquentation du port de Nice (- 9,1%). La réduction de clientèle sur la desserte de l'Afrique du Nord, est imputable, pour partie, à la révolution tunisienne. Enfin, le succès des croisières ne se dément pas aux ports de Marseille (+ 19%) et de Cannes-Antibes (+ 9%), en revanche Toulon et Nice perdent quelque peu de leur attrait.

Un long fleuve trop tranquille

En 2011, 7,2 millions de tonnes circulent sur le bassin Rhône-Saône. Le trafic y progresse (+1,1% en un an), en dépit de la baisse de l'activité fluvio-maritime qui passe en-deçà du million de tonnes (-11%). Cependant, mesurée en tonne-kilomètre, le fleuve perd 6,6% par rapport à l'an dernier. Ce contexte récessif concerne notamment les ports régionaux d'Arles et du Pontet. Avec 564000 tonnes traitées, le port d'Arles abandonne 7,5% par rapport au bon résultat de 2010. A l'exception des échanges de ciment et de produits métalliques, tous les postes y régressent. Au port du Pontet, le traitement de 205000 tonnes subit une baisse drastique (-25%). En revanche, pour ces deux ports, l'activité fluvio-maritime cumulée s'accroît par rapport à 2010 (+1,2%).

Transport routier³: des trajets plus courts

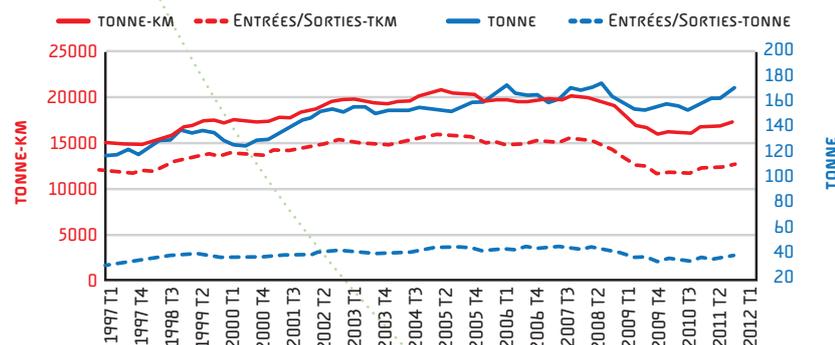
Le transport routier de marchandises se redresse en 2011, en raison de la croissance soutenue des flux, en volume (+ 10,7%) et en tonne-kilomètre (+ 6,9%). Quelle que soit leur nature, tous les flux participent à ce développement : les flux internes et même ceux entrants et sortants, qui baissaient depuis 2007. Au cours de l'année 2011, la croissance du routier se renforce, jusqu'à atteindre + 17% en volume et + 9% en t-km, entre les troisièmes trimestres 2010 et 2011.

Les volumes de marchandises transportés en 2011 se rapprochent ainsi des niveaux records atteints en 2007 et 2008. Ce rattrapage repose essentiellement sur le marché régional. En effet, la tendance semble orientée vers la réduction des flux inter-régionaux, malgré leur hausse, cette année. Ainsi, les volumes routiers échangés entre Paca et les régions métropolitaines ont diminué de 14% entre 2007 et 2011. La part des volumes entrants ou sortants de la région dans le total des volumes n'est plus que de 23% en 2011, au lieu de 28% en 2007. La part des tonnes-kilomètres a aussi baissé, de 77% à 73%, sur la même période. L'érosion du transport de longue distance apparaît dans la baisse des distances parcourues par les flux nationaux, entrants ou sortants de la région : avec une moyenne de 320 km, en 2011, l'érosion est d'une quarantaine de kilomètres depuis 2003. (Cf. graphique 3)

Notes

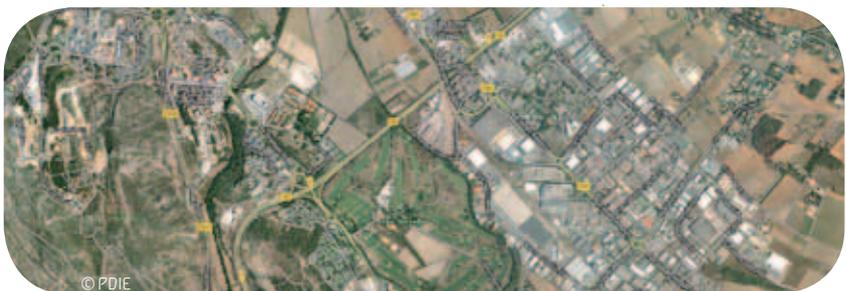
- (1) Camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés, inférieurs ou égaux à 3,5 t de PTAC
- (2) Camions et véhicules automoteurs spécialisés supérieurs à 3,5 t de PTAC et tracteurs routiers
- (3) Transport routier national, hors transit, généré par la région PACA

Graphique 3: Transport routier de marchandises, hors transit, généré par la région PACA: évolution en tonne et tonne-kilomètre (en glissement annuel)



Source: MEEDDAT – SOeS/Enquête TRM

Bilan rédigé par l'Observatoire Régional des Transports, d'après les informations obtenues auprès de la DAC-SE (Direction de l'Aviation Civile du Sud-Est), du Commissariat général au développement durable (Service de l'observation et des statistiques), du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), de VNF (Voies Navigables de France), des CCI de Nice-Côte d'Azur et du Var, de la DREAL-PACA et DIRECCTE PACA.



Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises du pôle d'activités d'Aix-en-Provence

Rencontre avec Patricia Marcellet, Secrétaire Général, et Bernard Curnier, Administrateur d'Association des Entreprises du Pôle d'Activité d'Aix-en-Provence

Le pôle d'activité d'Aix-en-Provence

Avec 27000 salariés, c'est le pôle le plus important de la région. Il regroupe sur 800 hectares, 1450 entreprises aux activités très diversifiées, dont 80% comptent moins de 20 salariés.

C'est un pôle très actif, avec moins de turn over qu'ailleurs (9% contre 12% en moyenne). Le prix du foncier dans la zone des Milles augmente du fait de sa rareté. De même, la cherté du logement contraint les salariés à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail.

L'association des entreprises du pôle d'activité d'Aix-en-Provence est une Association Foncière Urbaine (AFU), créée en 1971. Son périmètre d'intervention s'étend de la zone historique, la "ZI des Milles", jusqu'à Pichaury et la Duranne (La Pioline, zone voisine à vocation commerciale, dépend d'une autre AFU).

La desserte de la zone

L'association a toujours eu des préoccupations quant à la desserte de cette zone dont l'implantation condamne quasiment les salariés qui y travaillent à effectuer leurs trajets quotidiens en voiture. La Communauté du Pays d'Aix (CPA) s'était également penchée sur ce problème.

La genèse du PDIE

Les entreprises de plus de 250 salariés – il y en a plusieurs sur la zone – se sont trouvées dans l'obligation de mettre en place des Plans de Déplacements d'Entreprise (voir encadré). L'association a saisi cette opportunité pour jouer un rôle fédérateur de ces démarches en lançant un projet de Plan de Déplacements Inter Entreprises baptisé Mobipôle. La finalité recherchée était de comprendre les besoins des salariés et de leurs employeurs en termes de déplacements et de rechercher, en partenariat avec les collectivités des solutions crédibles et efficaces qui constituent une réponse au "tout voiture".

Des débuts difficiles...

Il a fallu deux ans de pédagogie pour convaincre les entreprises de s'engager résolument dans ce type de démarche et de le faire en liaison avec la démarche globale du PDIE. Il a fallu en même temps convaincre les partenaires institutionnels potentiels (CPA, Conseil Régional, Conseil Général, ADEME) de l'intérêt du projet. Quelques entreprises, qui échappaient du fait de leur taille à l'obligation de monter un PDE se sont également jointes au PDIE... mais elles ne sont pas très nombreuses!

Les premières démarches du Mobipôle

Le 3 avril 2009 est signée une charte qui marque le lancement du PDIE, baptisé Mobipôle, en partenariat avec l'ADEME et les autorités organisatrices de transports (CPA, CG13, Région PACA), ACA co-voiturage et treize entreprises du pôle totalisant 3345 salariés:

- AREVA TA _____ 448
- ARPE _____ 50
- Caisse d'Épargne _____ 220
- CETE Méditerranée _____ 500
- Easydis Casino _____ 500
- ENTE _____ 68
- CGE Tech _____ 50
- Groupama _____ 270
- Monext _____ 470
- ORTEC _____ 250
- SPIE _____ 160
- SPIR _____ 300
- Transdev _____ 59

La première phase de diagnostic, préalable indispensable à la définition du PDIE, a été cofinancée par l'État (ADEME) et la Région (88000 €), la CPA et le Conseil Général (20000 chacun) et par les entreprises elles mêmes (45000).

Une enquête a été lancée auprès des salariés du

pôle d'activité sur les habitudes de déplacements et a été un succès avec près de 3200 réponses reçues, preuve de l'importance que les salariés enquêtés accordent aux problèmes de déplacements dans leur vie quotidienne. Il faut dire que ce sont 147000 km qui sont parcourus chaque jour par les salariés du pôle d'activité!

L'enquête a également permis de savoir d'où venaient chaque jour ces salariés – 50% résident dans une commune de la CPA, 25% à Marseille et 25% au-delà – et quels moyens de transport ils utilisent: 85% la voiture particulière, 5% les transports collectifs et 10% d'autres modes (dont le co-voiturage, 4%).

Il y a donc une marge considérable de développement pour les transports collectifs, d'autant que la contribution des entreprises de la zone au versement transport est sans commune mesure avec les services qui sont mis à leur disposition.





Le plan d'action

Un plan d'action a été établi et finalisé fin 2010. Il doit beaucoup à l'action des référents nommés dans chaque entreprise, avec le double rôle de faire remonter les besoins des entreprises mais aussi en retour de mieux les impliquer dans la démarche.

Ce plan est constitué de 52 "fiches actions" réparties en huit thématiques: animation et communication, transports collectifs, aménagement et partage de l'espace, services en faveur du vélo et de la marche, co-voiturage, auto-partage, services à la personne, organisation du travail et limitation des besoins de mobilité.

Le document comprend des mesures "intra entreprises" à réaliser en entreprise, et "extra entreprise" à réaliser sur le pôle d'activité d'Aix; il préconise également des mesures à court, moyen et long terme.

Dans le même temps Les collectivités agissent et font des projets

Les collectivités concernées, en particulier les AOT, ont continué à participer à l'élaboration du PDIE. Elles ont également apporté quelques améliorations au système de transports collectifs: nouvelles liaisons directes de desserte du pôle d'activité mise en place par le Conseil Général et la CPA, renforcement des cadences, développement des transports urbains (extensions de certaines lignes et de l'amplitude des services).

Le Mobipôle porte également un grand intérêt au projet de pôle multimodal du plan d'Aillane (prévu pour 2013), qui permettra d'assurer l'interface entre le futur BHNS et un réseau de desserte interne à la zone d'activité. C'est un véritable réseau urbain du pôle d'activité qui devra être créé. (Cf. Article "Fête des déplacements en pays d'Aix" JT N° 70 page 6).

Des évolutions encourageantes

En 2011, l'enquête d'évaluation de la démarche Mobipôle deux ans après sur les habitudes de déplacement des salariés du groupe Mobipôle, révèle une augmentation de la pratique du co-voiturage et de l'usage des transports collectifs: 18% des personnes ont changé de moyen de déplacement depuis la précédente enquête et la proportion des salariés empruntant les transports collectifs est passée de 5% à 9%, signe que les améliorations du niveau de service ont porté leurs fruits. Mais, revers de la médaille, certains bus sont maintenant surchargés aux heures de pointe. Des renforcements des services bus semblent donc nécessaires en attendant le BHNS, sans quoi, certains nouveaux usagers pourraient revenir à la voiture.

Perspectives pour 2012

Quelques petits problèmes de financement restent à régler pour boucler le programme de travail de l'année 2012, mais le Mobipôle va continuer d'assurer son rôle d'animation par l'échange d'expériences (les entreprises continuent à mettre en place des mesures qui leurs sont propres, telles que création de conciergeries, incitations au covoiturage, véhicules électriques, etc.), l'appui aux entreprises pour la poursuite de la mise en oeuvre du plan d'actions. Il demeure également un intermédiaire essentiel entre les entreprises et les collectivités pour tout ce qui concerne le transport des salariés du pôle d'activité d'Aix.



PDE et PDIE

Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) et Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sont une démarche d'analyse globale et d'optimisation des déplacements générés par une ou des entreprises (salariés, clients, fournisseurs). Ils visent à modifier les pratiques de mobilité par des mesures et actions incitatives à court, moyen et long terme, telles que l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture (définition ADEME).

La démarche PDE est issue de la loi SRU de 2000; le plan climat de 2004 fixe un objectif de réaliser 500 PDE en France dans les deux ans. Enfin le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône (2007) porte obligation de réaliser un PDE pour les entreprises de plus de 250 salariés d'ici 2010.

Les PDA (Plan de Déplacements d'Administrations) sont désormais obligatoires pour les administrations situées dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Trois types d'acteurs partagent les enjeux des PDE:

- les entreprises/établissements (ou associations d'entreprises dans le cas d'un PDIE);
- les collectivités/AOT,
- les autres acteurs du territoire (associations, etc.).

Parmi les mesures le plus souvent mises en oeuvre figurent la prise en charge partielle ou totale des abonnements transports, l'aménagement des horaires en fonction de ceux des transports en commun, la mise en place de systèmes de covoiturage, des mesures en faveur de l'utilisation des modes doux, etc.

Des aides financières pouvant aller jusqu'à 60 % du coût des études ont été mises en place, par l'ADEME et la Région. Des aides peuvent également être versées lors de la mise en oeuvre d'un PDE.

Plusieurs PDIE sont en place, ou en préparation - outre celui d'Aix-les-Milles, - sur les zones de Rousset, La Pioline, Les Paluds ou Sophia Antipolis.

