



# INFOLIO

PARTENARIAT RÉGION & AGENCES D'URBANISME

## ANALYSE DES MODES DE TRANSPORTS ET DE LEURS USAGERS EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

La Région a souhaité la réalisation d'une étude stratégique offrant une connaissance approfondie des profils et des pratiques des usagers du train en Provence-Alpes-Côte d'Azur. D'autres travaux ont également permis de mieux comprendre l'impact des portes d'entrée du territoire régional et de connaître plus précisément la couverture en transport interurbain, départemental et régional. Objectif: améliorer le service public régional par la mise en place de stratégies d'offres et de services adaptées aux besoins des usagers. Un enjeu d'envergure depuis l'application de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) qui élargit les missions de la Région en matière de transports interurbains, en lieu et place du Département.

### UNE CONTRIBUTION AU DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ RÉGIONALE

L'étude Diagnostic mobilités-transports, réalisée par l'Agam, l'Aupa, l'Audat et l'Aurav, porte sur l'analyse des portes d'accès régionales d'une part, et sur les réseaux de transports urbains et interurbains d'autre part. Ces deux axes de travail ont été envisagés pour améliorer la connaissance de la mobilité régionale, aider aux réflexions du PRI-PRIT (Planification régionale de l'intermodalité et des infrastructures de transport) et du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et accompagner les transferts de compétences des cars départementaux.

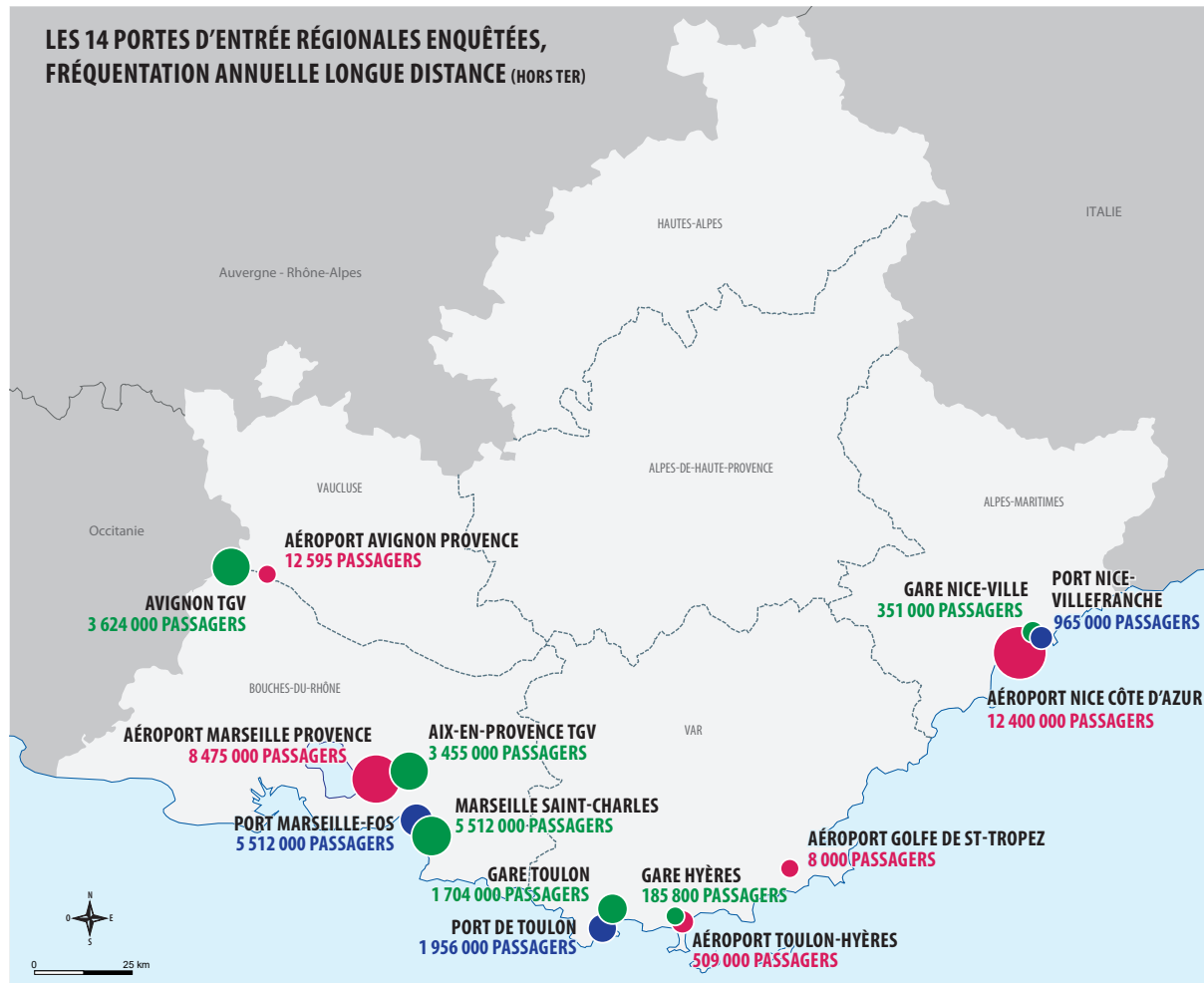
### MIEUX CONNAÎTRE LES PORTES D'ENTRÉE

Les «portes d'entrée régionales» ont chacune un rôle à jouer dans l'accessibilité des territoires, avec des perspectives de développement qui leur sont propres et qui, combinées entre elles, contribuent à structurer une armature régionale. Leur analyse nécessite deux échelles de compréhension, une vision «macro» donne la mesure du poids qu'elles représentent dans le système de transport régional, interrégional et transfrontalier alors qu'une vision locale permet d'appréhender leur intégration dans leur contexte urbain et comment elles s'articulent avec la desserte en transport local. Pour cela, chaque agence d'urbanisme a rencontré les entités gestionnaires de ces sites. Des fiches de synthèse identifient les flux de mobilité du site, le contexte urbain et les enjeux d'avenir en matière de développement ou encore d'intermodalité.

Certaines portes ont une vocation essentiellement locale (aéroports d'Avignon, Saint-Tropez...), et des flux faibles de l'ordre de 10000 passagers par an. D'autres portes ont une importance plus significative, de plusieurs centaines de milliers de passagers par an (gares d'Hyères, de Nice, port de Nice ou aéroport de Toulon...). Enfin, certaines portes voient passer plusieurs millions de passagers (gares TGV d'Aix ou d'Avignon, port de Marseille...), voire plus de 12 millions à l'aéroport de Nice. Plus ce nombre de passagers augmente, plus les systèmes d'intermodalité et de diffusion des flux à moyenne distance deviennent vitaux, et plus le rôle économique de la porte est important.

La synthèse des fiches montre des profils de desserte différents pour chaque grand pôle urbain régional: 90% ou plus liés à un mode (gare TGV à Avignon, avion à Nice); avec deux modes forts à Marseille (TGV et avion) et Toulon (bateau et TGV).

## LES 14 PORTES D'ENTRÉE RÉGIONALES ENQUÊTÉES, FRÉQUENTATION ANNUELLE LONGUE DISTANCE (HORS TER)



### AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DU MAILLAGE DU TERRITOIRE PAR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS

La vocation de ce travail était d'accompagner la Région dans sa réflexion sur le transfert des réseaux départementaux, résultant de la Loi NOTRe. Il s'agit de décrire de la manière la plus exhaustive possible l'offre en transports interurbains (fréquence de passage des lignes, distribution des arrêts...) et en la croisant avec des données socio-démographiques (population résidente, équipements...).

#### Une valorisation innovante de Paca Mobilité

Combien de personnes résident à moins de 500m d'un arrêt de transport urbain ? D'un arrêt de transport interurbain ? Combien d'habitants ne bénéficient d'aucune desserte en transport en commun ? Autant de questions auxquelles il est désormais possible d'apporter une réponse en mobilisant les données de Paca Mobilité. Ces données, c'est-à-dire l'ensemble des circulations des bus, trains, métros, cars, étant particulièrement complexes, les agences d'urbanisme ont développé un outil informatique spécifique, des indicateurs et des visualisations innovantes.

### Un territoire largement desservi, mais...

L'analyse de la quasi-totalité des grilles horaires des réseaux de transports urbains, cars et TER de la région a montré la corrélation entre offre de transport et densité urbaine. On constate que 4,1 millions d'habitants de la région sur 5, sont à moins de 500 mètres ou 10 minutes d'un arrêt de transport. L'essentiel des habitants mal ou non desservis sont dans les couronnes périurbaines (environ 1/2 million d'habitants), pour lesquels une réponse de type parc-relais existe ou mériterait d'être développée. Le samedi, et encore plus le dimanche, la desserte en transports diminue cependant significativement.

#### Des méthodes et outils à développer

Etre desservi ne suffit pas pour convaincre de moins utiliser sa voiture. La régularité, les correspondances, la présence de parcs relais, le temps de parcours sont autant d'indicateurs complémentaires restant à analyser. Les outils et méthodes imaginés par les agences d'urbanisme peuvent être améliorés pour répondre à ces besoins, tout en gardant une vision régionale. Les perspectives d'approfondissement et de valorisation de cet outil peuvent intéresser aussi bien la Région que les autorités organisatrices locales et alimenter ainsi plusieurs pans des

politiques de mobilités : amélioration de la desserte urbaine des pôles d'échanges multimodaux, amélioration de la complémentarité des réseaux urbains et interurbains, réflexion sur la promotion des solutions alternatives aux transports publics dans les « zones blanches »... Pour pérenniser et rendre ce travail utile pour tous, un des enjeux essentiels réside maintenant dans la mise à disposition et l'analyse régulière de ces données...

L'étude conclut sur l'opportunité de mettre en place un observatoire pour exploiter de manière récurrente et approfondie ces indicateurs. Il pourrait enrichir l'engagement par la Région dans les prochains mois, d'une stratégie régionale des gares et pôles d'échanges afin de structurer son réseau de PEM.

## COMMENT LES USAGERS UTILISENT-ILS LE TRAIN ?

L'étude Profils et pratiques des usagers du TER a consisté en une analyse approfondie du profil et des pratiques des usagers du train en Provence-Alpes-Côte d'Azur, comparativement aux données disponibles sur les usagers des autres modes de transport. Ce travail a été conduit à partir d'analyses des résultats des enquêtes ménages déplacements réalisées sur les territoires des Alpes-Maritimes (2009), des Bouches-du-Rhône (2009) et de l'aire métropolitaine toulonnaise (2008). Il s'est appuyé également sur l'étude menée par le Cete, la Dreal et la Région en 2011 (analyse de la mobilité à l'échelle régionale, exploitation régionale des EMD).

### Le train pour aller travailler et étudier

Les résultats de l'enquête montrent que le train est utilisé en majorité pour se rendre sur le lieu de travail ou d'étude (université, lycée et collège). Il existe des particularités selon les territoires ; par exemple, le motif du travail est plus prépondérant dans les Bouches-du-Rhône que dans les Alpes-Maritimes où la part des trajets pour aller au collège, au lycée et pour les achats/loisirs est plus élevée.

### Les usagers quotidiens du train peu nombreux face aux automobilistes

Le train représente 25000 trajets quotidiens à la fois dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-

du-Rhône, et seulement 6400 trajets quotidiens dans l'aire toulonnaise. C'est très peu (1%) par rapport à l'ensemble des trajets et en particulier vis-à-vis de l'utilisation de la voiture particulière : 80% ou plus dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, voire 85% dans l'aire toulonnaise. Dans ces trois territoires, le train se positionne après le car.

### Le train pour les trajets interurbains et urbains

L'utilisation du train augmente sur les trajets interurbains notamment dans les Alpes-Maritimes (2,7%) et les Bouches-du-Rhône (1,7%).

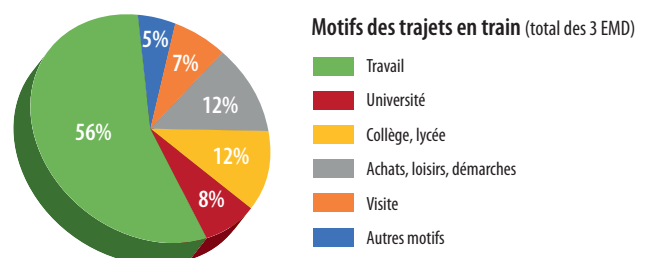
Dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, 30% des trajets en train sont urbains. C'est donc un mode qu'il convient de prendre en considération dans l'approche des déplacements urbains lorsque le périmètre de transports urbains regroupe plusieurs gares. La portée des trajets en train est globalement plus lointaine que les trajets en car et en voiture.

### Transports interurbains : une compétence transférée à la Région !

*La loi NOTRe prévoit le transfert de compétence Transport des départements vers les régions à compter de 2017, notamment l'ensemble des transports interurbains. Ce transfert renforce la place centrale du TER dans le système de transport régional et plus largement dans le développement des territoires.*

### Pourquoi les usagers utilisent-ils le TER ?

1. Je vais aussi vite, voire plus vite en train
2. Cela me revient moins cher
3. Je n'ai pas de voiture
4. Je n'ai pas de problème de parking ou de contravention



Mais depuis, des cars longue distance ont été mis en service et pourraient potentiellement remettre en cause ce constat.

Particularités dans le territoire: le car est davantage utilisé dans les Bouches-du-Rhône pour les trajets interurbains (90%).

### La marche à pied pour se rendre en gare

La marche est le mode d'accès privilégié pour accéder au train. Ce constat démontre l'importance fondamentale d'aménager convenablement les abords des gares, d'assurer une meilleure perméabilité des cheminements, de définir des itinéraires d'accès sûrs et confortables dans les périmètres d'influence des gares.

Particularités dans le territoire: dans les Bouches-du-Rhône, on note une forte part de rabattement en voiture et en transports en commun urbains vers le train comparativement aux Alpes-Maritimes. Voici quelques raisons possibles évoquées dans l'étude: des difficultés de stationnement plus élevées dans les Alpes-Maritimes, une offre en parcs relais plus importante ou des pratiques de dépose-reprise plus généralisées dans les Bouches-du-Rhône...

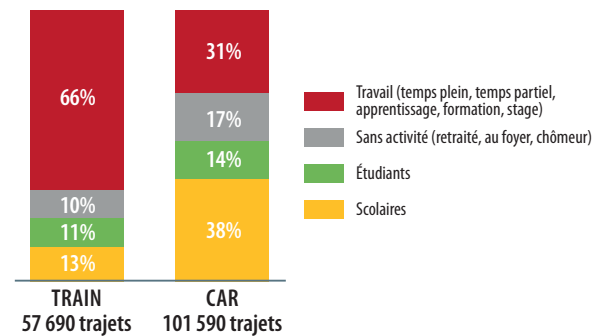
### Trains et cars interurbains: des profils d'usagers différents

**Les trains:** mode de transport très largement utilisé par des actifs ayant un travail, et par les scolaires dans les Alpes-Maritimes. Ceci peut expliquer que les moins de 25 ans utilisent davantage le train dans les Alpes-Maritimes que dans les Bouches-du-Rhône, alors que c'est l'inverse pour la tranche 35-64 ans. Le motif majoritaire de déplacement en train est le travail.

**Les cars:** les jeunes (moins de 25 ans), voire les très jeunes, sont surreprésentés dans les cars.

Les élèves et les étudiants y sont donc plus nombreux que les travailleurs. Quant aux plus de 65 ans, ils préfèrent utiliser le car que le train. Les personnes sans activité utilisent plus le car que le train tout comme les étudiants des Bouches-du-Rhône. En priorité, le car est emprunté pour se rendre sur des lieux d'étude (collège et lycée), au travail ou pour d'autres raisons: achats, loisirs et démarches diverses.

Répartition des trajets selon l'occupation principale des usagers (total des 3 EMD)



### Les cinq grands corridors ferroviaires en Provence-Alpes-Côte d'Azur

1. Marseille-Ouest: lignes Marseille St-Charles/ Miramas via Rognac ou Port-de-Bouc.
2. Marseille-Nord: ligne Marseille St-Charles/ Aix-en-Provence/Alpes.
3. Marseille-Est: ligne Marseille St-Charles/ Aubagne/Toulon.
4. Nice-Ouest: ligne Nice / Cannes.
5. Nice-est: ligne Nice/Monaco/Vintimille.

### Le partenariat entre les agences d'urbanisme et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mis en place en 2015 dans le cadre d'une convention triennale, ce partenariat d'une ampleur inédite en France, permet la mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale. Relevant soit de la mise en commun d'expertises, soit de productions de données et d'analyses, ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.

