

MARSEILLE-PROVENCE

Situation, trafic et emploi

Situation dans la région

L'aéroport de Marseille-Provence est, avec 6 016 884 pax en 2000, le deuxième aéroport de la Région PACA derrière Nice.

Il est situé à 25 km de Marseille, 25 km d'Aix en Provence, 30 km de Salon de Provence, 75 km d'Avignon, 65 km d'Arles.

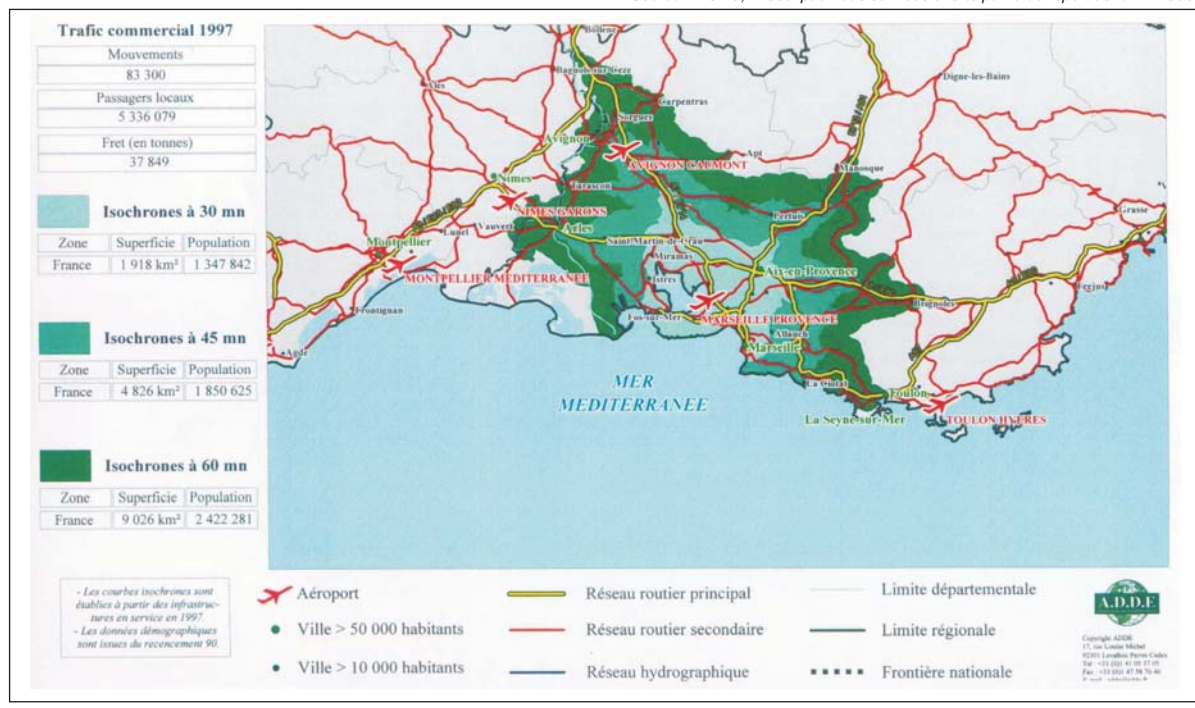
L'isochrone à 1H00 atteint presque Toulon, mais n'englobe pas l'aéroport de Hyères.



Fond de plan : Michelin 1/200 000

Temps d'accès à l'aéroport

Source : DGAC, "Description des services offerts par le transport aérien" - 1998



MARSEILLE-PROVENCE

Situation dans l'agglomération



L'aéroport est situé en bordure de l'étang de Berre, au nord ouest de Marseille, desservi par l'autoroute A7 "du soleil" et la RN 113. On rejoint Aix en Provence par l'itinéraire A7-A51 ou par la RD 9 qui desservira également à partir de juin 2001 la Gare TGV d'Arbois.

MARSEILLE-PROVENCE

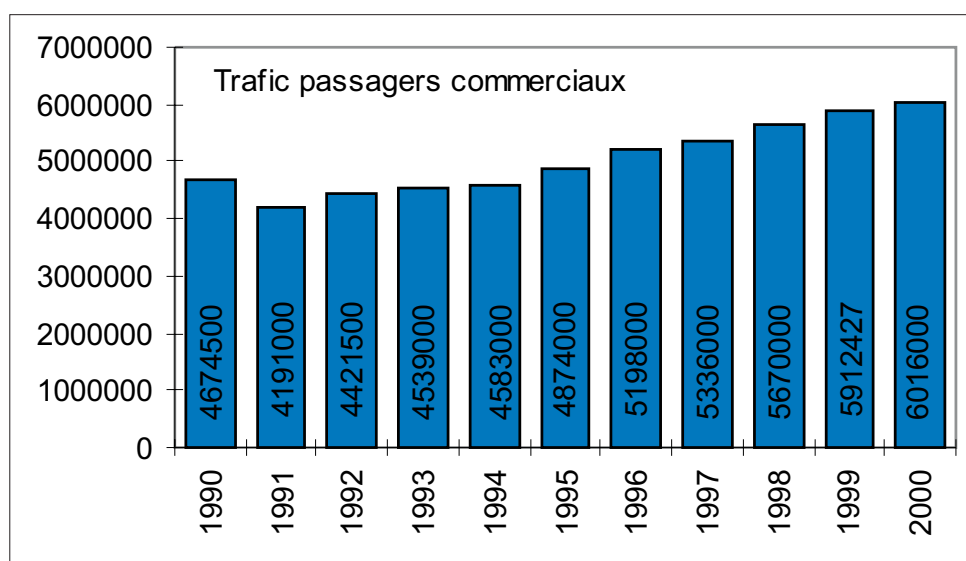
Le trafic

Ce trafic est principalement le fait de vols réguliers, dont 30% internationaux. Le trafic intérieur (4 178 000 pax en 1999) est constitué à 70% de liaisons Paris - Marseille (2 926 000 pax). La Corse (Bastia, Ajaccio, Figari) représente ensuite 572396 pax, les lignes Marseille - Bastia et Marseille - Ajaccio étaient d'ailleurs les deux premières lignes transversales métropolitaines en 1999.

Les liaisons internationales régulières sont principalement à destination du Maghreb et du Proche Orient.

Les passagers aériens prenant l'avion à Marseille proviennent à 71% des Bouches du Rhône, de Marseille principalement (40%) et d'Aix (16%).

La mise en service du TGV Méditerranée aura un impact important sur la liaison Paris-Marseille.

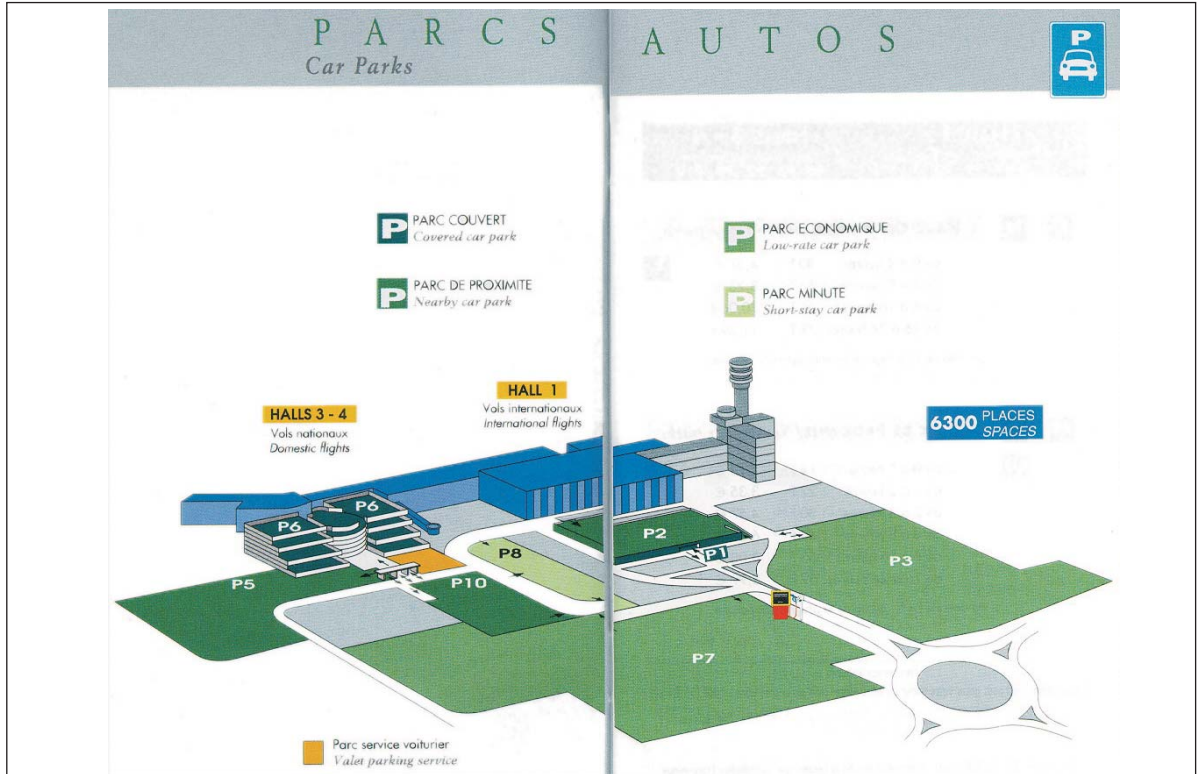


Source : DGAC

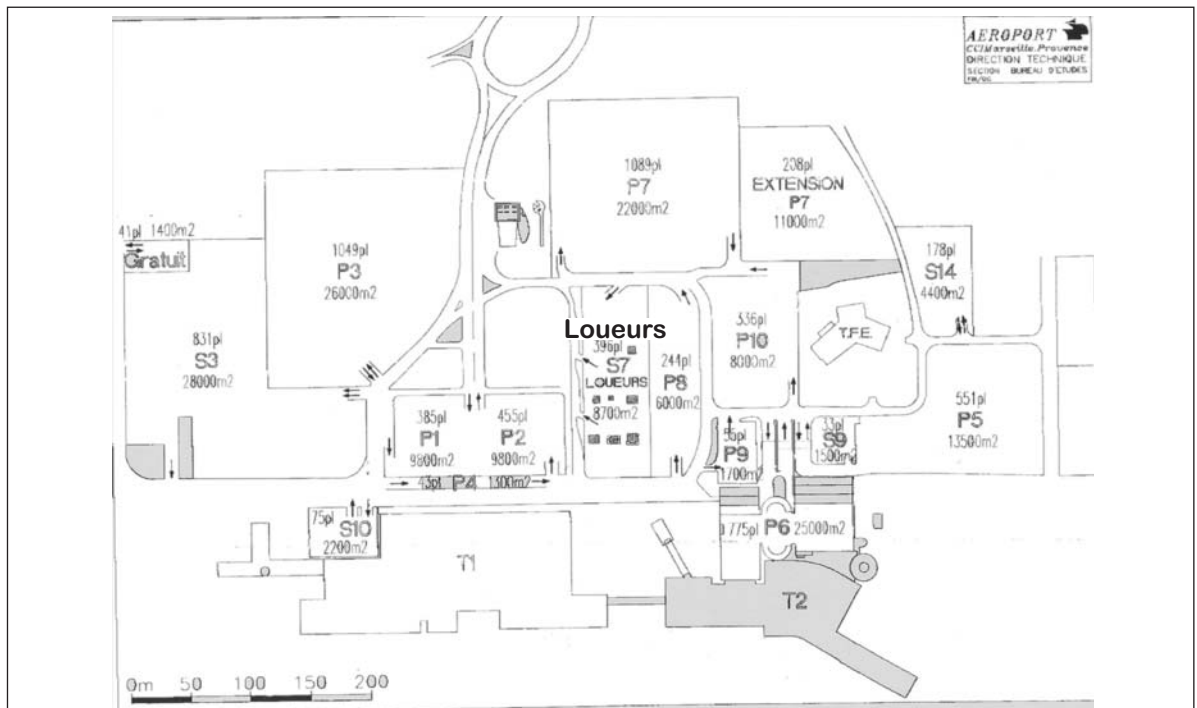
L'emploi

Le nombre de salariés travaillant sur la plate-forme est estimé à 3800 personnes (Aéroport - 380 , compagnies, assistants, sous-traitants...), soit 0.64 emploi /1000 passagers.

Le stationnement et les voitures de location



Source : plaquette Aéroport



Source : CCI/Aéroport/Direction Technique

MARSEILLE-PROVENCE

Le stationnement

L'aéroport comprend aujourd'hui plusieurs zones de stationnement représentant une offre totale de 7637 places, soit 1.29 place/1000 passagers.

La gestion en est assurée par la CCI de Marseille-Provence et le montant des recettes (1999) est de 73MF, 12,1 F/1000 passagers.

L'aéroport indique que 1630 places sont au total réservées à la clientèle "chèque parking" correspondant à des abonnements spécifiques selon les différentes catégories de parcs.

Quatre catégories de tarifs sont offertes.

HALL 1 Vols Internationaux/International flights P1 - P2 - P3		HALLS 3 - 4 Vols Nationaux/Domestic flights P5 - P6 - P7 - P8 - P10	
P1	P6	PARC COUVERT/Covered car park	
		de 0 à 4 heures : 30 F	4,57 €
		de 4 à 8 heures : 54 F	8,23 €
		de 8 à 16 heures : 66 F	10,06 €
		de 16 à 24 heures : 78 F	11,89 €
au-delà de 24 h, reprise de la progression horaire over 24 h, the hourly rate applies			
P2	P5	PARC DE PROXIMITE/Nearby car park	
	P10	de 0 à 1 heure : 14 F	2,13 €
		de 1 à 2 heures : 22 F	3,35 €
		de 2 à 4 heures : 30 F	4,57 €
		de 4 à 8 heures : 43 F	6,56 €
		de 8 à 16 heures : 53 F	8,08 €
		de 16 à 24 heures : 59 F	8,99 €
au-delà de 24 h, reprise de la progression horaire over 24 h, the hourly rate applies			
P3	P7	PARC ECONOMIQUE/Low-rate car park	
		de 0 à 1 heure : 12 F	1,83 €
		de 1 à 2 heures : 18 F	2,74 €
		de 2 à 4 heures : 23 F	3,51 €
		de 4 à 8 heures : 28 F	4,27 €
		de 8 à 24 heures : 36 F	5,49 €
au-delà de 24 h, reprise de la progression horaire sur les 5 premiers jours. A partir du 6 ^{ème} jour, 28 F/jour (4,27 €) over 24 h, the hourly rate applies for the first 5 days. from the sixth day, Ffr28 per day			
P8		PARC MINUTE/Short-stay car park	
		de 0 à 30 minutes : gratuit	
		de 30 mn à 1 heure : 14 F	2,13 €
		de 1 à 2 heures : 20 F	3,05 €
		de 2 à 4 heures : 28 F	4,27 €
		de 4 à 6 heures : 41 F	6,25 €
		de 6 à 24 heures : 150 F	22,87 €
au-delà de 24 h, 150 F/jour (22,87 €). Toute journée entamée est due over 24 h, Ffr150 per day. Daily rate payable for each extra day or part of day.			

Source : Plaquette Aéroport

Le seuil de saturation est, selon la CCI, atteint les Mardi et Mercredi, 30 semaines par an.

Des parcs sont réservés au personnel (1160 places), hors places des personnels navigants qui stationnent sur parcs publics.

La location

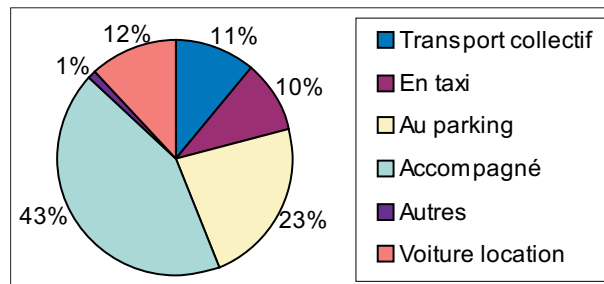
430 Places sont réservées aux loueurs de véhicules, soit 0.073 place/10 000 passagers. Le parc loueurs est positionné en sortie immédiate de l'aérogare, mais il y a également 46 098 m² offerts aux 8 loueurs, en base arrière, ce qui donne une réserve conséquente (l'équivalent de 1840 places)

MARSEILLE-PROVENCE

L'offre de transport public vers l'aéroport

L'aéroport bénéficie aujourd'hui d'une desserte par transport public depuis trois pôles: Marseille, Aix, Berre / Vitrolles (SITEEB).

La part de marché de ces dessertes routières est estimée à 11%



L'offre de transport public à destination de Marseille

Le cadre contractuel

Le PTU de Marseille se limite à la commune, de ce fait la desserte routière de l'aéroport relève de la compétence du Conseil Général des Bouches du Rhône.

Une convention spécifique est passée avec l'exploitant, aux risques et périls, d'une durée de 10 ans. Elle court jusqu'au 30/04/2003.

Les véhicules ont la "découpe" aéroport et "Réseau départemental des Bouches du Rhône - Carreize"

Transporteur et caractéristiques techniques du service



Source : dépliant navette

L'exploitant est en fait un GIE, TRPA (Transports Routiers de Passagers Aériens), composé de deux sociétés, dirigé par le groupe CGEA CONNEX:

- Les courriers Normands (!), appartenant au groupe VIA CARIANE, domiciliés à Marseille
- Sud Cars du groupe CGEA CONNEX

MARSEILLE-PROVENCE

La ligne est d'une longueur de 26.3 km et dessert la Gare St-Charles à Marseille, avec un arrêt facultatif au "Cellier" - Aerospatiale, à proximité de l'aéroport.

Fréquence de la desserte

La ligne est cadencée à 20', avec des départs de 6h15 à 20h50, soit 14h30 d'amplitude, 7 jours sur 7.

La durée du trajet est de 25 à 30'.

L'itinéraire est fixe et emprunte l'autoroute A7 (avec une possibilité d'itinéraire de délestage en cas de saturation).

Les arrêts sont matérialisés (à la charge de l'autorité organisatrice). Le départ de l'aéroport s'effectue depuis une halte spécifique bus (avec point de vente), de même que l'arrivée à la Gare St Charles.

Titres de transport et tarifs

Il n'y a pas sur le plan tarifaire de possibilités de correspondance avec le réseau de transport public urbain, mais la correspondance physique à Marseille est bonne : métro, SNCF, bus urbains. Lors de la mise en service de l'ensemble du pôle d'échange St Charles en juin 2001 avec l'arrivée du TGV Méditerranée, ces correspondances seront encore améliorées.

Le coût d'un trajet simple est de : 50 F (sans tarification spéciale A/R)

Des tarifs spécifiques existent pour :

- Enfants : gratuit de 0 à 4 ans, 22.5F pour les 4 à 10 ans.
- Les CCI Marseille Provence, 22,5 F
- L'abonnement mensuel : 490 F
- Les groupes, sur demande.

Il n'y a pas de compensations par l'autorité organisatrice sur les tarifs sociaux. Celle-ci en revanche prend en charge la réalisation et la diffusion de fiches d'information, et une partie (50%) du matériel embarqué pour le suivi de clientèle.

Le matériel

Le service est assuré au moyen de cars de ligne de type FR1 d'une capacité de 55 places, climatisés.

La convention n'envisage pas d'exigences sur l'âge des véhicules mais prévoit que "l'autorité organisatrice peut aider le transporteur à améliorer son parc de véhicules conformément aux dispositions du programme d'action à moyen terme (..) d'aide à la modernisation du parc d'autocars."

L'offre de transport public à destination d'Aix-en-Provence

Le cadre contractuel

Le PTU d' Aix en Provence se limite lui aussi à la commune, de ce fait la desserte routière de l'aéroport relève là encore de la compétence du Conseil Général des Bouches du Rhône.

En revanche la ligne Aix - Aéroport ne fait pas l'objet d'une convention spécifique, elle s'intègre à une convention globale pour un faisceau de lignes, aux risques et périls.

Transporteur et caractéristiques techniques du service

AÉROPORT → AIX-EN-PROVENCE								AIX-EN-PROVENCE → AÉROPORT							
HEURES DE DÉPART DE L'AÉROPORT								HEURES DE DÉPART D'AIX-EN-PROVENCE							
Jours	Aéroport	Jours	Aéroport	Jours	Aéroport	Jours	Aéroport	Jours	Aix	Jours	Aix	Jours	Aix	Jours	Aix
1-2-3-4-5	8h00	1-2-3-4-5-6	11h45	1-2-3-4-5	16h10	1-2-3-4-5	20h00	1-2-3-4-5	5h45	1-2-3-4-5	9h40	6	13h50	6	19h05
1-2-3-4-5	9h40	7	12h15	6-7	16h30	7	20h50	6	5h55	6-7	9h45	1-2-3-4-5	14h00	7	19h10
7	8h45	1-2-3-4-5	12h30	1-2-3-4-5	16h55	1-2-3-4-5	20h55	1-2-3-4-5	6h30	1-2-3-4-5	10h15	1-2-3-4-5	14h45	1-2-3-4-5	19h15
6	8h50	1-2-3-4-5-6	13h10	1-2-3-4-5-7	17h45	6	21h00	6	7h05	1-2-3-4-5-6	11h00	1-2-3-4-5	15h30	7	19h50
1-2-3-4-5	9h00	1-2-3-4-5	14h00	1-2-3-4-5	18h30	1-2-3-4-5-7	22h00	1-2-3-4-5	7h15	7	11h20	7	15h40	1-2-3-4-5	20h10
1-2-3-4-5	9h30	7	14h30	6-7	18h35	6	22h45	7	7h25	6	11h30	6	15h50	6	20h20
1-2-3-4-5-6	10h15	6	14h40	1-2-3-4-5	19h15	7	23h20	6	7h30	1-2-3-4-5	11h45	1-2-3-4-5	16h15	7	20h25
7	10h30	1-2-3-4-5	14h45	7	19h20			1-2-3-4-5	8h00	1-2-3-4-5-6	12h30	1-2-3-4-5-7	17h00	1-2-3-4-5	20h30
6	10h55	1-2-3-4-5	15h30	6	19h45			6	8h10	1-2-3-4-5	13h15	1-2-3-4-5-6-7	17h45		
1-2-3-4-5	11h00	6	15h45	7	19h50			1-2-3-4-5	8h45	7	13h45	1-2-3-4-5-7	18h30		

Code jours : 1: Lundi 2: Mardi 3: Mercredi 4: Jeudi 5: Vendredi 6: Samedi 7: Dimanche et fêtes

Navette Aéroport – Aix-en-Provence : direct en 30 minutes

Source : dépliant navette

La société exploitante est COMETT (Ste Nouvelle de Transports Comett), domiciliée d'ailleurs à la même adresse que les Courriers Normands, filiale de VIA CARIANE.

La ligne est d'une longueur de 26 km .

Fréquence de la desserte

La ligne est cadencée à 45' dans le sens Aix - Aéroport, le premier départ ayant lieu à 5h45, le dernier à 20h30.

Dans le sens Aéroport - Aix, les intervalles oscillent entre 30' et 45' ; la desserte n'est cadencée qu'à partir de 10h15. Le premier départ a lieu à 8h00, le dernier à 22h00, ce qui représente 20 dessertes quotidiennes. Le service est réduit les samedi et dimanche. La durée du trajet est d'environ 30'.

L'itinéraire est fixe, et dessert directement la gare routière d'Aix en Provence en empruntant la RD 9, avec un seul arrêt intermédiaire facultatif à la ZA Duranne - Les Milles.

Il n'y a pas, sur le plan tarifaire de possibilités de correspondance avec le réseau de transport public urbain.

MARSEILLE-PROVENCE

Les titres de transport et tarifs

Le tarif est de 47 F, l'aller retour dans la journée coûte 66 F (-30%)

Un titre Carreize 6 voyages au prix de 198 F offrant 30% de réduction est proposé, il est relativement peu utilisé.

Abonnement hebdomadaire salarié : 107 F (soit sur la base de 10 voy/semaine, 10,7 F par voyage, soit une réduction de 75%)

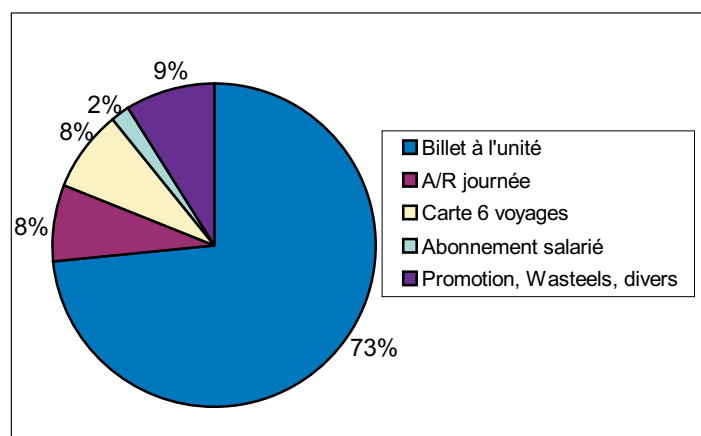
Réduction jeunes : 33F, soit 30%.

Le matériel

Le service est assuré au moyen de cars de ligne, de 55 places, sans rack à bagages, mais de moins de 10 ans.

La clientèle

Ligne Aix Marseille résultats 1999	
Fréquentation	
Billet à l'unité	61017
A/R journée	6292
Carte 6 voyages	6220
Abonnement salarié	1433
Promotion, Wasteels, divers	7617
Total	82579



Études et enquêtes

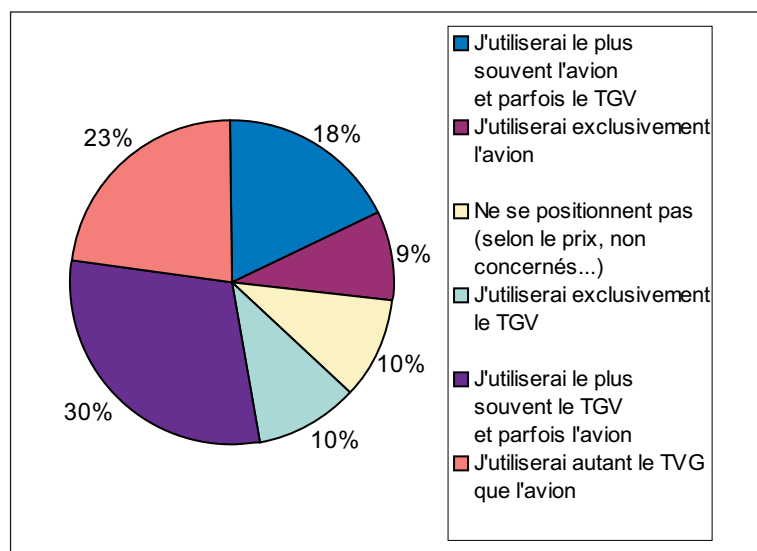
Le Conseil Général a fait diligenter, avec le concours de l'exploitant COMETT une enquête de connaissance et de satisfaction de la clientèle, en 1999 et en 2000. Elle s'inscrit dans la démarche de certification NF de la ligne mais aussi dans la perspective d'ouverture de la ligne TGV Méditerranée en juin 2001 qui aura un impact sur la répartition modale Train/Avion.

Les principaux résultats de cette enquête sont les suivants :

- Un peu plus d'hommes (54%) que de femmes,
- Une population plutôt jeune, 61% de moins de 36 ans,
- Et active (61%), et parmi ces actifs 55% de cadres supérieurs et professions libérales,
- 54% des utilisateurs sont en correspondance avec un vol vers Paris (54%)
- Les motifs sont pour 30% professionnels, 55% privés.
- Les usagers réguliers (plusieurs fois par mois, ou plus) sont 23%, les occasionnels 53%, les "premières utilisations" 24%.

En termes de satisfaction et d'exigences, les usagers attendent d'abord des fréquences accrues les samedi et dimanche, une meilleure correspondance entre les vols à l'arrivée et la navette.

L'enquête 2000 a cherché à évaluer l'impact de l'arrivée du TGV. En effet, la ligne Aix - Aéroport est directement concernée puisque desservant sur l'itinéraire la nouvelle gare d'Arbois.



On voit que 71% des utilisateurs de la navette déclarent être à l'avenir des utilisateurs mixtes train et TGV. Une dominante TGV apparaît cependant.

L'offre de transport public vers d'autres pôles urbains

Le SITEEB (Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Etang de Berre) assure aussi une desserte de l'aéroport.

Ce syndicat à vocation unique transport regroupe les communes de Berre l'Etang (13 000 hb), Gignac, Marignane (34 000 hb), Les Pennes (19 000 hb), Rognac (11 600), Saint Victoret, Velaux et Vitrolles (37 000 hb). La population totale est d'environ 140 000 hb, le versement transport y a été institué au taux de 0,85%.

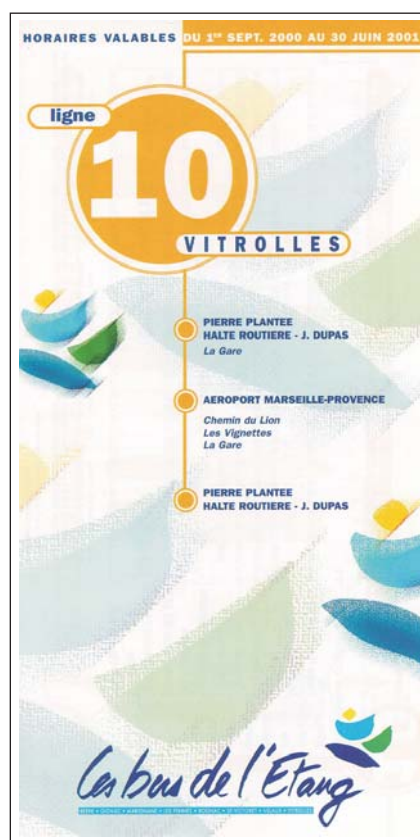
Ce réseau intercommunal intègre donc les deux principales communes touchées par l'aéroport, Vitrolles et Marignane. Par ailleurs l'axe Rognac - Vitrolles - Saint Victoret correspond à l'itinéraire SNCF PLM vers Marseille-St Charles.

Source : DGAC

Le service assuré à destination de l'aéroport comprend 2 lignes :

- la ligne 10, qui effectue une boucle Vitrolles - Aéroport : fret, international, national, puis retour Vitrolles à la halte routière (services urbains et départementaux). Sa fréquence est de 30', avec une amplitude de passage à l'aéroport de 6h25 à 19h50, au tarif urbain (5,5 F à l'unité). Cette ligne est utilisée par des salariés de la plate-forme et des passagers aériens. Mais il n'existe pas d'enquête clientèle donnant la part exacte.

- la ligne 11 du réseau, qui parcourt Berre - Rognac - Vitrolles (Les Vignettes) - Aéroport pour certains services - Vitrolles (Pierre Plantée). L'aéroport n'est en fait desservi que par 5 services quotidiens. La tarification est urbaine (5,5F à l'unité).



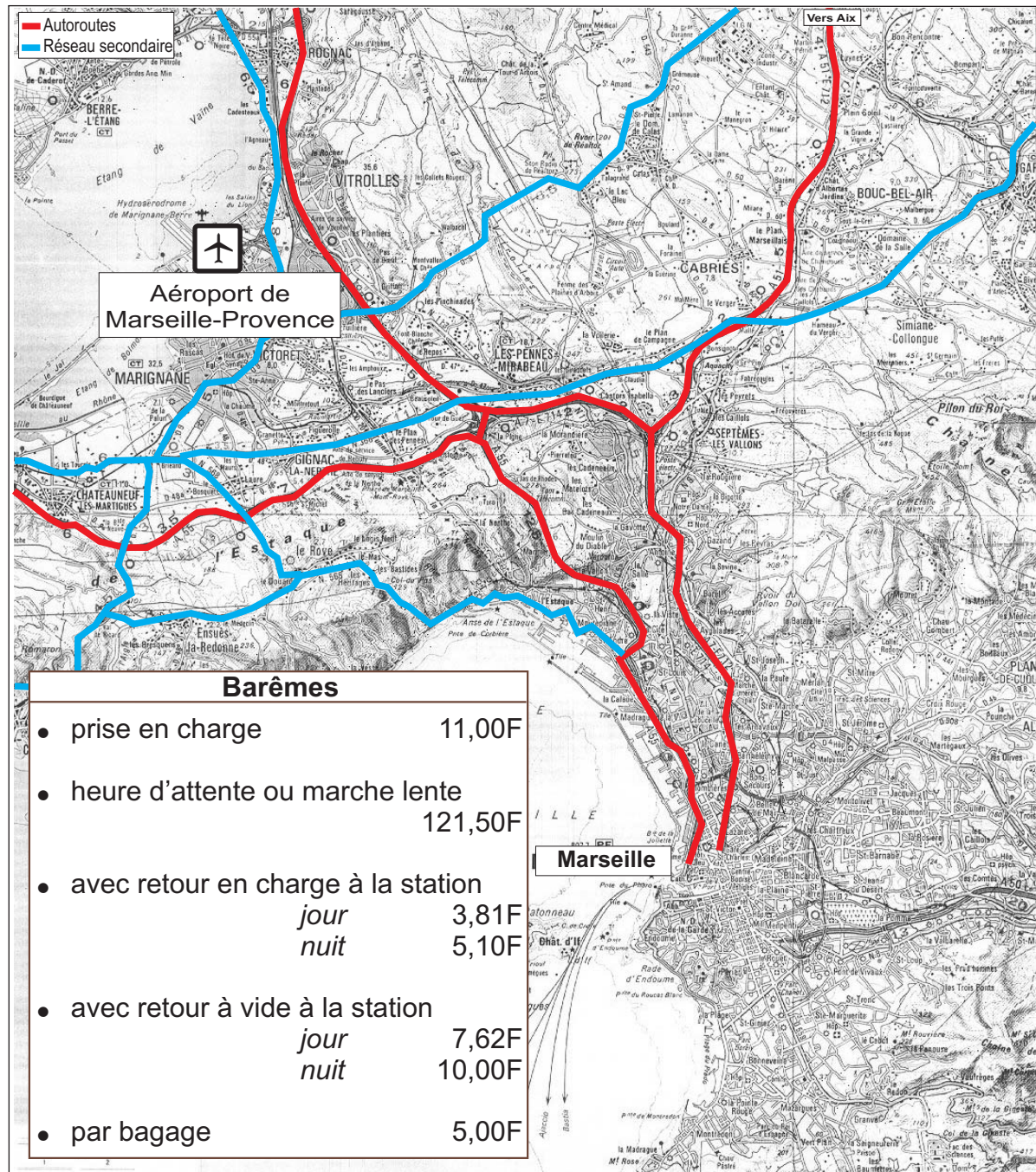
Source : SITEEB

Les taxis

Organisation

Il n'existe pas de commission communale sur Marignane

Itinéraires de desserte



Barèmes	
● prise en charge	11,00F
● heure d'attente ou marche lente	121,50F
● avec retour en charge à la station	
<i>jour</i>	3,81F
<i>nuite</i>	5,10F
● avec retour à vide à la station	
<i>jour</i>	7,62F
<i>nuite</i>	10,00F
● par bagage	5,00F

Fond de plan : IGN 1/100 000

La desserte de l'aéroport

Il y a 86 autorisations de stationnement.

Environ 30 places sont disponibles au contrat des aérogares et il y a un parking de repli sur le domaine aéroportuaire.

La dépose et le chargement s'effectuent sur commande, mais il n'y a pas de stationnement en attente. Il n'y a aucune condition préférentielle.

Il existe des liaisons par taxi pour des employeurs spécifiques.

Participation des taxis à d'autres activités

Il n'y en a pas.

Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte à court terme

Le développement de l'aéroport et le stationnement

En termes de stationnement, 1800 places supplémentaires sont prévues dès le 1er semestre 2001, ce qui portera l'offre à 9437 places, soit 1,569 place /1000 usagers au lieu de 1,269.

Les réalisations récentes et projets à court terme

C'est d'abord la densification et le cadencement de la ligne Aix-Aéroport, du fait de l'ouverture de la gare TGV située sur l'itinéraire de la ligne, qui est donc desservie, ainsi qu'une ZA, à proximité.
L'idée d'un site propre est pour l'instant abandonnée

Les perspectives d'évolution de l'offre de transport et de la desserte à long terme

Dans le Schéma de service

En termes aéroportuaires, l'aéroport de Marseille n'apparaît dans le Schéma de Services que pour mentionner, au titre de la structuration de l'arc méditerranéen et la métropole marseillaise (chap 244, Grand Sud Est), "adapter à la croissance des trafics (essentiellement moyens courriers) les capacités des aéroports de Marseille, Nice et Montpellier".

En termes de desserte routière, Marseille apparaît au titre de la "*structuration des régions urbaines* les plus importantes : Lille, Metz-Nancy, Strasbourg, Lyon, **Marseille**, Nice-Côte d'Azur, Toulouse, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire" (chap 137), dans le but notamment "*de conforter ou de créer un réseau de transport collectif* intégré à l'échelle de ces régions urbaines, en valorisant les potentialités du réseau ferroviaire existant et en prévoyant les interconnexions avec les réseaux urbains (métro, tramway, bus), les grandes lignes ferroviaires et les aéroports".

Dans le domaine autoroutier, on cite aussi l'achèvement de la rocade L 2.

Dans le Contrat de Plan État - Région

Alors que le TGV va entrer en service, les adaptations de la desserte de l'aéroport en transport public n'apparaissent qu'en filigrane.

Les projets ferroviaires inscrits au CPER dans l'aire métropolitaine marseillaise bénéficient d'abord à l'amélioration de la liaison Aix Marseille (720 MF), à la 3ème voie sur Marseille Aubagne (650MF).

MARSEILLE-PROVENCE

L'ensemble des pôles d'échange, dont Aix et Vitrolles émerge pour un montant de 125 MF sur l'ensemble de PACA.

C'est seulement au titre des études qu'apparaît, pour un montant de 2 MF (cofinancement État, Région, RFF, autres), la desserte ferroviaire Aéroport - Marseille

La desserte ferroviaire Aéroport - Marseille

Même non "acté", ce projet consistant à utiliser l'opportunité de proximité de la ligne PLM pour relier l'aéroport au centre de Marseille existe de longue date. La DRE a recensé ...29 études sur ce thème (1). Cela mettrait Marseille à 15' de l'aéroport, alors que le trajet avec la navette dure aujourd'hui 25' à 30'.

L'arrivée du TGV sur une voie nouvelle laisse à penser qu'une augmentation de capacité est possible sur l'actuelle ligne PLM, situation favorable donc à la desserte de l'aéroport. En pratique, les deux lignes se rejoignent peu avant St Charles et les gains de capacité sont donc moins importants que prévu (source : Conseil Régional)

Sur la ligne PLM, les stations de Rognac et Pas des Lanciers sont utilisées. La plus proche de l'aérogare, celle de Vitrolles située à 1,5 km, l'est peu.

La proximité de la ligne PLM ne résout pas pour autant la question de la desserte terminale. Plusieurs possibilités sont envisageables : créer un embranchement en cul de sac aboutissant à l'aérogare, créer une boucle de la ligne PLM passant devant l'aérogare, organiser un transport hectométrique depuis le nouveau pôle Vitrolles/Estroublans (2).

Un projet de type tram-train a aussi été évoqué (DVA et schéma de cohérence de la ville de Marseille).



(1) En 1997, étude CCI sur les retombées économiques pour l'aéroport, en 1996 : DDE/CCI/SEMALY, études socio-économiques en cours financées par le Conseil Général, Nov 2000 : Etude Systra,...

(2) Voir "Desserte voyageurs des aéroports de la région PACA : Marseille Provence", mai 99, DRE PACA.

Contacts

- Aéroport / CCI : Denis CORSETTI, Directeur des opérations,
- DRE PACA : Jean-Pierre FOUQUET, Aménagement Territoire et Transports,
- Conseil Général des Bouches du Rhône, Fabienne MARGAIL, Directeur adjoint des Transports et des ports,
- Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est de l'Étang de Berre (SITEB), M. CANILLADE, directeur,
- Conseil Régional PACA, Conseil Régional : M. WOLKOVITCH, directeur du service transports, Nathalie SIMON, Bernard ROCHE (pour les aspects plus spécialement liés à la SNCF).

Documents

- Contrat de Plan État Région
- Enjeux et orientations des schémas de services collectifs de transport en région PACA, rapport de synthèse - septembre 1999 - DRE Service Aménagement du Territoire et des Transports,
- Desserte voyageurs des aéroports de la région PACA, Marseille - Provence, Jean-Pierre FOUQUET, DRE PACA - mai 1999.
- Convention pour l'exploitation des services réguliers publics de transports routiers non urbains de voyageurs (Conseil Général / GIE Transports Routiers de Passagers Aériens), ligne Aéroport - Marseille Gare St.Charles,
- Enquête de satisfaction sur la ligne 40 (Aéroport - Aix-en-Provence), Comett / Conseil Général, juillet 2000.