

Les études du SCOT de Lille Métropole

Novembre 2018
Document ressource

État des lieux et évolution des services de cars inter régionaux en région Hauts-de-France



Directeur de publication: **Didier DECOUPIGNY**
Responsable de publication: **Thomas ROUSSEAU**
Photographies & illustrations: **ADULM**
Impression : **AD Concept**

État des lieux et évolution des services de cars inter régionaux en région Hauts-de-France

Depuis 2015, les cars inter régionaux ou « cars Macron » se sont considérablement développés. L'analyse suivante fournit une première approche de l'état et du développement des services de bus en région Hauts-de-France. Quel réseau ? Quels services ? Quelles dessertes du territoire ? Quelles tendances ?

Cet état des lieux s'inscrit dans les réflexions du SCOT de Lille Métropole, comme indicateur de suivi concernant le volet mobilité transports (garantir l'accessibilité à grande échelle) et l'attractivité du territoire. Ce travail permet également d'alimenter les réflexions partenariales du volet transports/mobilité entre agences de développement et d'urbanisme de la région Hauts-de-France.

Libéralisation du transport routier de voyageurs longue distance	2
Premiers constats à l'échelle nationale	3
Offres et services au départ de la région Hauts-de-France en juin 2016	4
Réglementation et régulation des gares routières, en application de la « loi Macron »	6
Typologies d'arrêts en Hauts-de-France	6
Évolution de l'offre entre juin 2016 et décembre 2016	8
Évolution de l'offre entre juin 2016 et juin 2017	10
Conclusion	13
Glossaire des cartes	14

LIBÉRALISATION DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS LONGUES DISTANCES

Avant 2011, seules les liaisons inter-régionales autorisées étaient des services conventionnés par une ou plusieurs Autorités Organisatrices de Transports (AOT) (lignes départementales, cars de substitution aux TER, ou certaines dessertes d'aéroports comme Beauvais-Porte Maillot ou Roissy Charles de Gaulle-Picardie).

À partir de 2011, le cabotage a été autorisé sur les services internationaux réguliers, en application du règlement européen transposé dans le Code des transports¹. Les conditions d'autorisation² de ces services stipulent que « le nombre de voyageurs sur une desserte intérieure devait être inférieur à 50% du nombre total de voyageurs transportés par ce service entre ces deux points ».

Depuis août 2015, la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a libéralisé le transport routier de voyageurs sur longue distance. Cette loi a ouvert

le marché à l'initiative privée et stipule que « *les entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national pourront dorénavant assurer des services réguliers interurbains* » (article L. 3111-17 du Code des transports). Le législateur a toutefois maintenu une restriction visant à protéger les services de transport public conventionnés de la concurrence des autocars, à l'article L. 3111-18 du Code des transports : « *tout service assurant une liaison, dont deux arrêts sont distants de 100 kilomètres ou moins, fait l'objet d'une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), préalablement à son ouverture* ». L'autorité organisatrice de transport peut, après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, interdire ou limiter les services lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise. La liberté d'initiative est néanmoins totale pour les liaisons de plus de 100 km.

Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

Autorité publique indépendante créée en 2009 pour veiller au bon fonctionnement du marché ferroviaire en France. Ses missions ont été étendues en 2015 au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession.

L'ARAFER régule ainsi le marché des transports par autocar et peut être saisie par une autorité organisatrice de transport souhaitant limiter ou interdire l'ouverture d'une liaison régulière par autocar de moins de 100 km. L'ARAFER analyse l'impact de ce nouveau service sur l'équilibre économique des services de transport conventionnés (TER, trains d'équilibre du territoire, lignes d'autocars départementales) et formule un avis juridiquement contraignant.

L'ARAFER veille également au respect de conditions d'accès objectives et équitables aux gares routières et, le cas échéant, règle les différends entre opérateurs de transport et gestionnaires des gares.

L'ARAFER recueille également les données du marché du transport par autocar afin de rendre compte de son évolution.

1- Article L. 3421-2 par la loi n°2009-1503

2- Précisées dans le décret n°2010-1388

PREMIERS CONSTATS À L'ÉCHELLE NATIONALE

À son ouverture en août 2015, le marché de l'autocar longue distance ou inter-régional a été investi par cinq opérateurs :

- › **Eurolines/Isilines**. Présent de longue date sur le marché international et sur le segment du cabotage depuis 2011, Eurolines du groupe Transdev s'est vu adjoindre une société dédiée au marché français inter-régionale appelée « Isilines » ;
- › **Ouibus** du groupe SNCF (anciennement IDBUS) et **Starshipper** créés dans le cadre de l'autorisation du cabotage en 2012 ;
- › **Flixbus** (Allemagne) et **Megabus** (groupe Stagecoach, Royaume-Uni), nouveaux opérateurs.

À l'été 2016, le nombre d'opérateur s'est réduit de 5 à 3 :

- › FlixBus a racheté l'activité française de Megabus puis a fusionné ses lignes avec celles de Megabus ;
- › en juillet 2016, les lignes Starshipper sont devenues des lignes Ouibus.

À noter également que les réseaux des opérateurs Eurolines et Isilines ont été optimisés et recentrés et qu'à l'automne 2016 la compagnie Deutsche Bahn a ouvert la ligne Lille-Düsseldorf via Gand, Anvers et Eindhoven.

En 2016, le marché du transport routier librement organisé par autocar a représenté plus de 6 millions de passagers en France.

Il y a eu un foisonnement de nouveaux services, ce qui a engendré une forte demande de points d'arrêt, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER). Au 31 décembre 2015, l'offre desservait 136 villes françaises, contre 62 villes desservies par l'activité de cabotage avant le 8 août 2015³.

Les typologies de points d'arrêt sont cependant très diverses selon les territoires. La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) avait pointé dès 2012 que seules 50% des préfectures disposaient d'une infrastructure hors voirie, identifiée dans le paysage, disposant d'une information théorique et d'une information en temps réel avec un espace fermé d'accueil pour les voyageurs. Le constat est clair d'un déficit en gares routières sur le territoire français. Hormis Paris et quelques autres métropoles comme Aix-en-Provence ou Marseille, ces gares routières sont peu développées contrairement à de nombreuses villes espagnoles, allemandes ou anglaises.

³- Source : l'analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, Bilan des T3 et T4 ARAFER 2015

OFFRES ET SERVICES AU DÉPART DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE EN JUIN 2016

La ligne Paris-Lille avec 35 allers/retours quotidiens en juin 2016 est l'axe le mieux desservi au départ des Hauts-de-France. Cette ligne est la plus fréquentée de France devant Paris-Lyon et Paris-Rouen.

Si l'on se réfère aux chiffres des deux premiers trimestres 2016 (83 590 voyageurs au premier trimestre et 92 200 au second) et si l'on prend comme hypothèse une simple stagnation du nombre de voyageurs, cette ligne devrait enregistrer plus de 350 000 voyageurs sur l'année 2016. À noter que cette relation, pour certains services, permet également grâce à l'A1 une desserte aisée de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle ainsi que du parc Astérix ne nécessitant pas de grands détours sur l'axe Paris/Lille.

Lille concentre trois atouts majeurs :

- › la métropole bénéficie d'une situation privilégiée au croisement de plusieurs axes autoroutiers (A1, A27, A25) et de son ouverture sur le réseau belge (E429 vers Bruxelles, E17 vers Gand/Anvers/Rotterdam, E403 vers Bruges, E42 vers Tournai/Mons/Charleroi) ;
- › Lille permet de desservir un espace urbain eurorégional de 2 millions d'habitants en lien avec un pôle intermodal d'envergure, le pôle EuraFlandres (gare Lille-Europe et Lille Flandres) en intermodalité avec la grande vitesse ferroviaire, le TER, Métro, Tramway et bus ;
- › Lille constitue un arrêt technique (pause du chauffeur) et à la fois commerciale (voyageurs supplémentaires) sur les axes Paris-Londres, Paris-Bruxelles et Paris-Anvers-Amsterdam.

Lille est particulièrement bien reliée à Paris et la ville bénéficie, grâce à sa situation géographique, d'une bonne desserte vers plusieurs métropoles nord-européenne : Londres (4 A/R quotidien), Gand (3 A/R), Bruxelles (2 A/R quotidien), Anvers (3 A/R quotidien)

ou Amsterdam (3 A/R quotidien). S'y ajoute une ligne (1 A/R quotidien) vers Prague desservant plusieurs villes d'Allemagne (Hanovre, Magdebourg, Leipzig, Dresde) en passant par les Pays-Bas (Eindhoven, Arnhem...).

La desserte en cars interrégionaux est également complétée par certaines dessertes vers les grandes régions voisines comme la Normandie (1 A/R vers Caen, 2 AR/ vers Rouen) ou la Région Alsace-Lorraine-Champagne/Ardenne (2A/R vers Reims, Nancy et Strasbourg, 1 A/R vers Chalons en Champagne ou Metz).

La desserte des Hauts-de-France est très inégale. À côté de Lille bien desservie, seule la ville d'Amiens, située au croisement des lignes Paris-Amiens-Londres, Lille-Amiens-Rouen-Caen et Lille-Amiens-Beauvais, arrive à être desservie quotidiennement vers Lille (4 A/R), vers Paris, Londres ou Rouen (2 A/R chacun) et vers Beauvais et Caen (1 A/R).

Les services sont centrés sur Lille et provoquent un « effet tunnel » avec une desserte faible ou inexistante des agglomérations intermédiaires. Dunkerque, Boulogne ou Saint-Quentin n'ont que deux A/R par jour. Arras, Lens, Béthune, Beauvais, Calais ne disposent que d'une seule desserte quotidienne vers Paris. Valenciennes, Douai, Laon, Compiègne et Abbeville n'ont aucune desserte en cars interrégionaux.

Il faut cependant noter que certains villes secondaires sont desservies quotidiennement (généralement 1 seul A/R par jour) par leur positionnement sur un axe autoroutier permettant à la fois un arrêt technique pour la pause des chauffeurs et une desserte commerciale complémentaire : Etaples-Le Touquet en lien avec l'A16, Noyelles-Godault, Bapaume et Roye en lien avec l'autoroute A1.

RÉGLEMENTATION ET RÉGULATION DES GARES ROUTIÈRES, EN APPLICATION DE LA « LOI MACRON »

Afin de rendre effective l'ouverture du marché et d'en garantir l'équité concurrentielle, le gouvernement a mis plusieurs obligations à la charge des exploitants d'aménagements routiers dans son ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 relative aux gares routières notamment celles de :

› déclarer leurs installations auprès de l'ARAFER pour qu'ils puissent constituer un « registre public des aménagements permettant aux entreprises de transport public routier d'accéder aux informations

pertinentes relatives à ces aménagements, notamment à l'identité du responsable de l'exploitation, aux règles d'accès et aux conditions de demande d'accès à ces aménagements » ;

› édicter, publier et mettre en œuvre des règles d'accès transparentes, objectives et non discriminatoires vis-à-vis des transporteurs (article L. 3114-6 du Code des transports), après avis des Autorité Organisatrice de Transports (AOT) le cas échéant.

TYPLOGIES D'ARRÊTS EN HAUTS-DE-FRANCE

Il n'y a actuellement aucune gare routière structurée et adaptée aux besoins des services réguliers de cars inter régionaux. Il s'agit simplement d'arrêts plus ou moins bien structurés accueillants les services par autocar.

Les arrêts de cars inter régionaux se répartissent en 6 niveaux :

- › **niveau 1** : arrêt en lien avec un pôle de transport d'envergure européenne ;
- › **niveau 2** : arrêt qui se situe dans le centre urbain en lien avec un pôle intermodal (ferroviaire, métro ou tram) ;
- › **niveau 3** : arrêt qui se situe dans le centre urbain mais en lien avec un pôle intermodal moindre (uniquement ferroviaire et bus) ;
- › **niveau 4** : point d'arrêt qui se situe dans le centre urbain mais est déconnecté d'un pôle intermodal d'importance ;
- › **niveau 5** : arrêt en dehors du centre urbain en lien avec un axe autoroutier et ferroviaire ;
- › **niveau 6** : arrêt en dehors du centre urbain en lien avec un axe autoroutier.

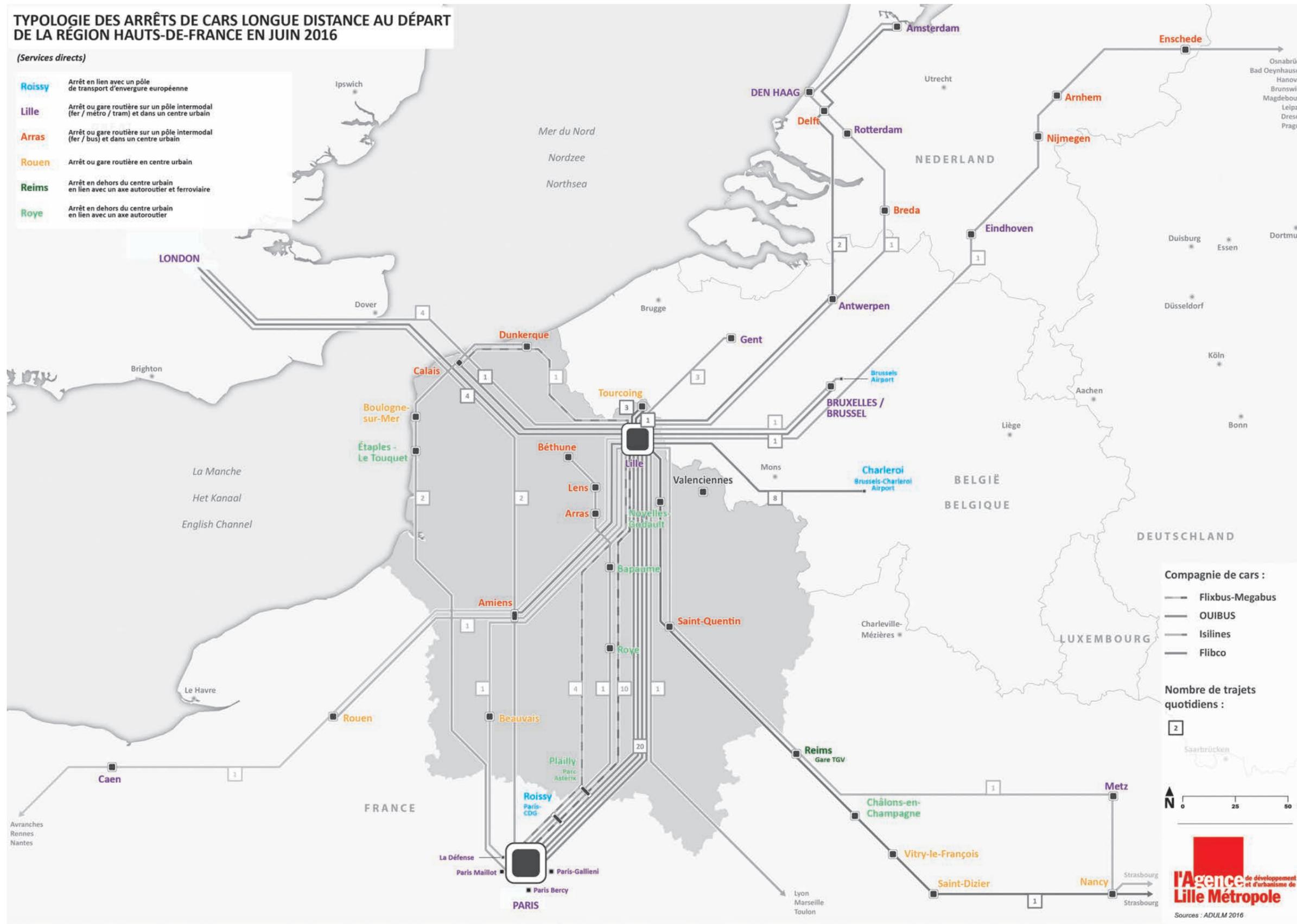
La majorité des arrêts sont la plupart du temps positionnés en centre-ville, plus ou moins bien connectés au réseau de transport urbain. Ces arrêts peuvent être particulièrement bien reliés aux transports en commun comme sur Lille, en lien avec une gare et un centre urbain comme à Saint-Quentin, Arras ou Dunkerque ou simplement positionnés le long d'un axe autoroutier en déconnexion avec le centre urbain. Les arrêts intermédiaires où les cars font escale sont parfois situés en périphérie urbaine. Cette différence de positionnement s'explique par le souci des opérateurs de maximiser la robustesse des rotations : en minimisant les sorties de voie rapide le long du trajet, ils évitent les centres villes et leur congestion, et préservent ainsi leur temps de parcours. Pour autant, les points d'arrêts intermédiaires sont choisis de manière à ménager l'accessibilité clients avec généralement une accessibilité en transport en commun.

L'intérêt d'une connexion à un pôle intermodal de centre-ville comme pour Lille Europe se trouve non seulement dans l'accès aux réseaux de transports (autoroutes et transports en commun), mais aussi dans la visibilité donnée aux opérateurs.

TYPOLOGIE DES ARRÊTS DE CARS LONGUE DISTANCE AU DÉPART DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE EN JUIN 2016

(Services directs)

- Roissy** Arrêt en lien avec un pôle de transport d'envergure européenne
- Lille** Arrêt ou gare routière sur un pôle intermodal (fer / métro / tram) et dans un centre urbain
- Arras** Arrêt ou gare routière sur un pôle intermodal (fer / bus) et dans un centre urbain
- Rouen** Arrêt ou gare routière en centre urbain
- Reims** Arrêt en dehors du centre urbain en lien avec un axe autoroutier et ferroviaire
- Roye** Arrêt en dehors du centre urbain en lien avec un axe autoroutier



ÉVOLUTION DE L'OFFRE ENTRE JUIN 2016 ET DÉCEMBRE 2016

L'évolution du réseau au départ de la région Hauts-de-France a été rapide. Il y a eu sur 6 mois à la fois un gain significatif en terme d'offres au départ de la capitale régionale mais également plusieurs fermetures de lignes aux dépens principalement de la Picardie et d'Amiens.

Dans le détail, les relations entre Lille et les principales métropoles européennes se sont particulièrement renforcées. Lille-Paris gagne 5 A/R par jour (+25%), Lille-Bruxelles gagne 4 A/R par jour (+200%), Lille-Gent gagne 3 A/R et Lille-Amsterdam gagne 4 A/R (+133%).

La desserte de Lille avec l'Allemagne se voit également renforcée grâce à l'ouverture d'une nouvelle liaison avec Düsseldorf via Eindhoven.

Lille renforce sa relation en bus à l'aéroport Charles de Gaulle en gagnant 2 A/R quotidiens, ainsi qu'une nouvelle desserte à l'aéroport d'Orly (1 A/R quotidien). Seuls les services entre Lille et Londres restent au même niveau sur six mois avec 8 A/R quotidiens dans un contexte où Lille bénéficie d'une relation à Londres attractive en termes de distance-temps grâce à l'Eurostar.

Parallèlement, la région Hauts-de-France perd plusieurs liaisons transversales qui, bien que peu fréquentes avec 1 A/R, constituaient un outil complémentaire dans le maillage et l'aménagement du territoire. Lille-Saint-Quentin-Reims perd une desserte sur deux par jour, et la ligne Lille-Metz est supprimée. La compagnie Flixbus continue néanmoins de desservir l'est de la France au départ de Lille une fois par jour, via Noyelles-Godault et Saint-Quentin.

Entre juin et décembre 2016, c'est Amiens qui perd le plus de liaisons. Citons la disparition des lignes Lille-Amiens de manière simultanée de la part de Ouibus et Isilignes, ainsi que la fin de la ligne Lille-Amiens-Beauvais-Paris.

À noter que Valenciennes, qui auparavant n'était pas desservie par des cars régionaux, gagne 1 A/R quotidien, le week-end et durant les vacances scolaires avec Paris au départ de l'Université de Valenciennes et Hainaut-Cambrésis.

Ces fermetures de lignes sont à contre-courant de la croissance rapide au niveau national des nouvelles destinations. Selon les statistiques de l'ARAFER, les « cars Macron » ont ainsi transporté, en 2016, 6 millions de personnes.

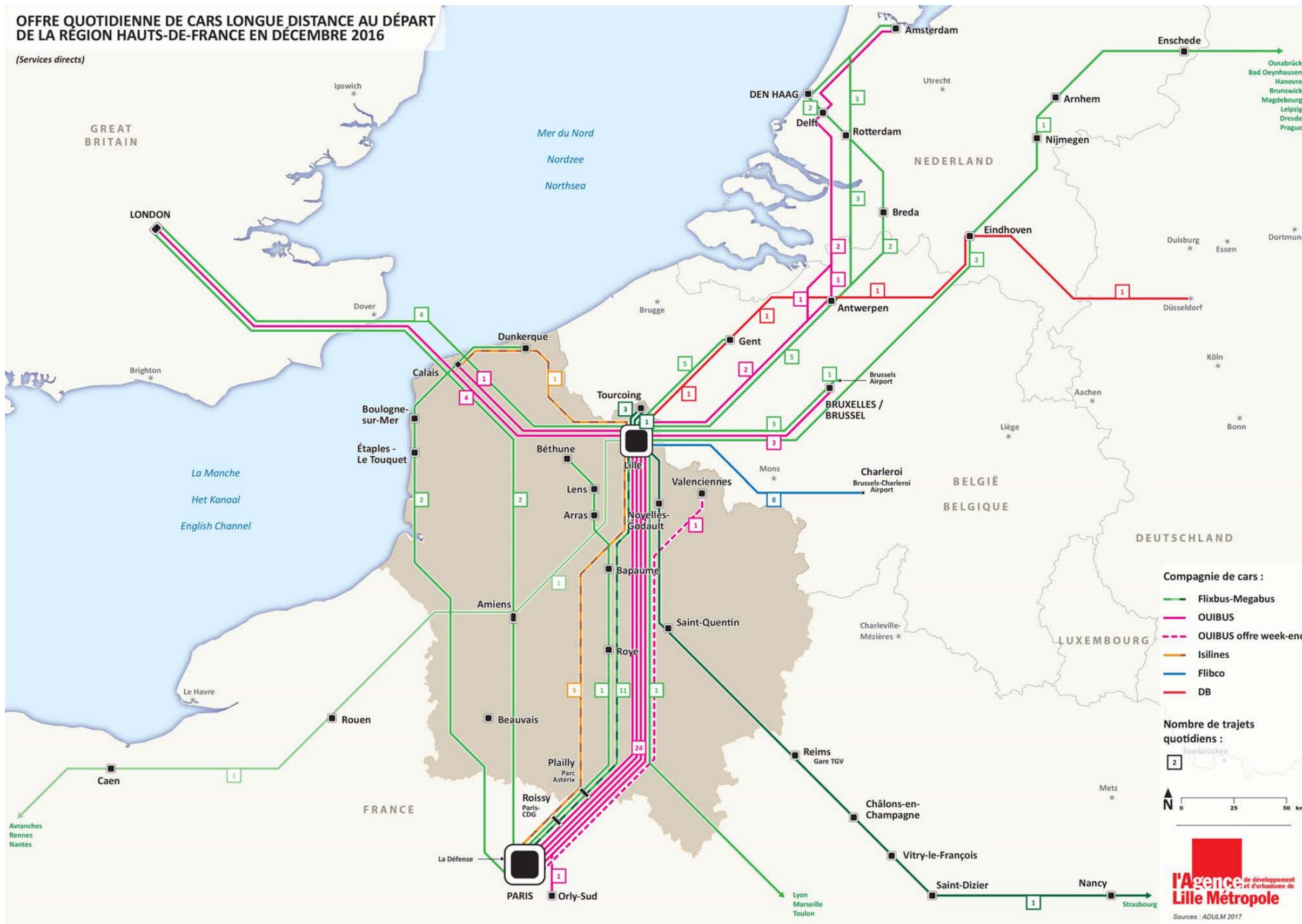
Plusieurs facteurs peuvent expliquer l'évolution rapide du réseau dans les Hauts-de-France. Il est probable que certaines lignes ont été mises en sommeil. Il sera intéressant de voir l'évolution sur une année, avec une comparaison 2016-2017.

On notera également au passage le recentrage des opérateurs sur les créneaux porteurs que sont les liaisons entre Lille et les grandes métropoles européennes (Paris/Bruxelles/Amsterdam). Cela permet à la fois d'améliorer sur ces liaisons la proportion des sièges occupés dont le chiffre au niveau national est passé en moyenne de 30% à 47% en 9 mois.

Une troisième explication est peut-être également la « phase de maturation » des réseaux avec un recentrage du nombre d'opérateurs passé de 5 à 3 au cœur de l'été 2016. Les ajustements ont notamment été faits au détriment des lignes dont les taux de remplissage étaient les plus faibles, notamment celles passant par Amiens.

OFFRE QUOTIDIENNE DE CARS LONGUE DISTANCE AU DÉPART DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE EN DÉCEMBRE 2016

(Services directs)



ÉVOLUTION DE L'OFFRE ENTRE JUIN 2016 ET JUIN 2017

En l'espace d'un an, le réseau de cars interurbains au départ de la Région Hauts-de-France a particulièrement évolué.

Le réseau à l'échelle européenne s'est à la fois ouvert et développé vers l'Allemagne (Düsseldorf, Aix-la-Chapelle, Cologne, Osnabrück) qui n'était pas reliée en 2016 depuis la Région. Le réseau s'est également particulièrement consolidé vers la Belgique (Liège, Bruxelles, Gand, Bruges) et les Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven). L'offre vers Londres s'est cependant réduite passant de 10 à 7 aller/retours quotidiens au départ de la Région Hauts-de-France.

Dans le détail des relations avec nos voisins européens, il est à noter la forte évolution de l'offre Lille/Gand qui passe de 3 à 6 A/R quotidiens, l'offre vers Bruxelles passant de 2 à 10 A/R par jour et l'offre vers l'aéroport international de Zaventem qui passe de 1 à 5 A/R quotidien. Ces ouvertures venant conforter le rôle de hub intermodal de la plateforme « EuraFlandres » avec son lien à la grande vitesse, au TER, aux cars interurbains et aux transports urbains métropolitains.

Concernant les liaisons avec les autres régions françaises, les relations au centre de Paris centre sont restées plutôt stables en passant de 40 à 41 A/R sur une année. Elles se sont cependant rationalisées sur le tronçon Paris/ Lille passant de 30 à 27 A/R, mais développées entre Paris et Valenciennes avec 3 A/R quotidiens. L'autre évolution notable est également la multiplication des relations à l'Île de France. Au-delà de l'aéroport Charles de Gaulle et de Paris centre, les relations gagnent La Défense, Saint-Denis et l'aéroport d'Orly desservis en août 2017 par deux compagnies différentes.

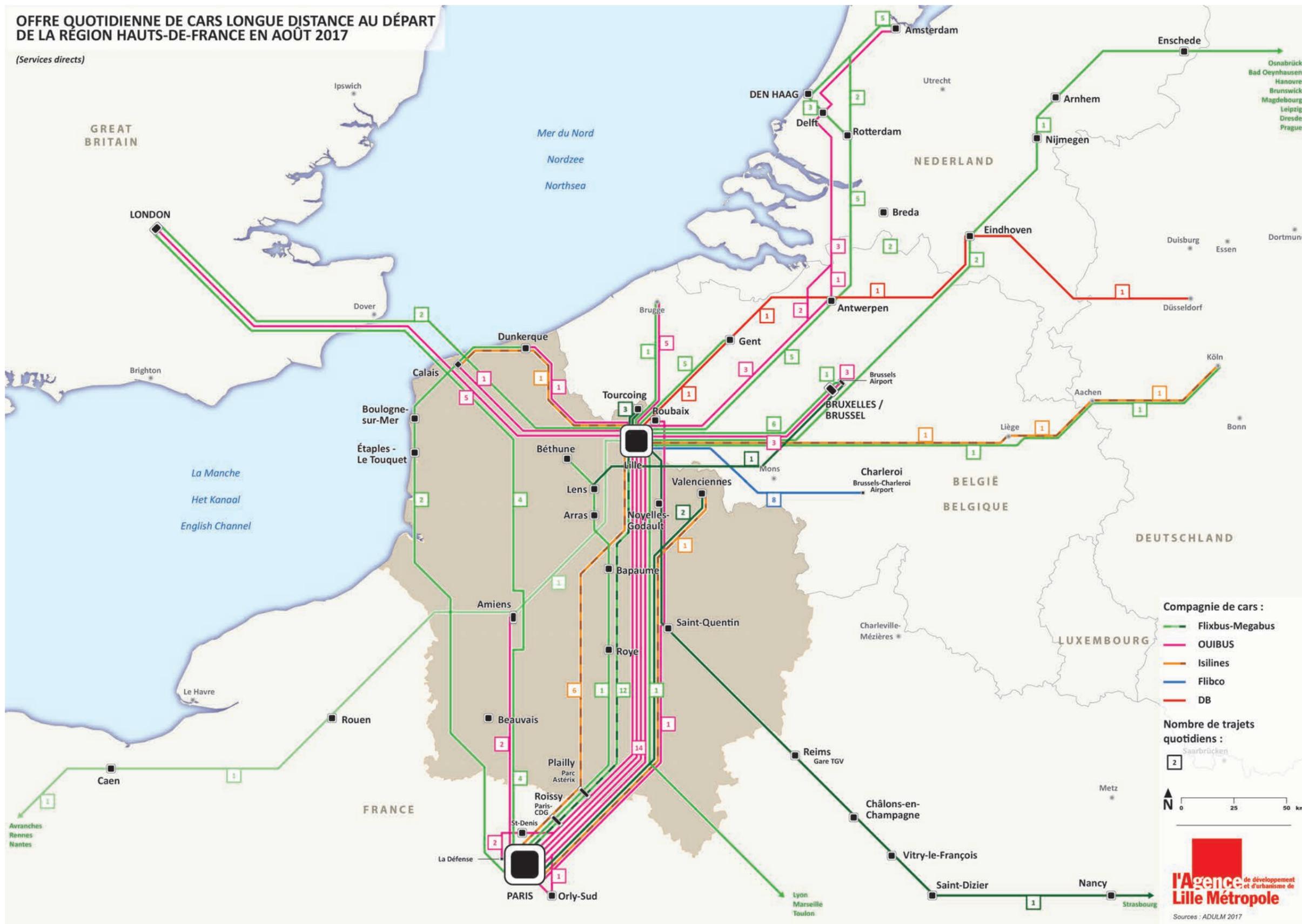
Parallèlement, la région Hauts-de-France perd plusieurs liaisons transversales. Lille-Saint-Quentin-Reims perd une desserte sur deux par jour, et la ligne Lille-Metz est supprimée. Lille-Amiens-Rouen perd également une desserte quotidienne sur deux. Ces fermetures de lignes ne vont pas dans le sens de la croissance rapide observée au niveau national avec la multiplication de nouvelles destinations. L'une des explications tient au fait que la région Hauts-de-France est dotée d'un réseau de transports ferroviaires développé, et compétitif par rapport aux réseaux de bus interurbains notamment dans sa partie nord.

La comparaison entre l'offre d'août 2016 et d'août 2017 permet de confirmer le recentrage des opérateurs sur les créneaux porteurs que sont les liaisons entre Lille et les plus grandes métropoles européennes continentales (Paris/Bruxelles/Gand/Amsterdam/Rotterdam/Cologne). Cela permet d'améliorer sur ces liaisons la proportion de sièges occupés (le taux de remplissage moyen est passé au niveau national de 30% à 47% entre 2016 et 2017).

Une autre explication est également la rationalisation des réseaux et du nombre d'opérateurs. Les ajustements ont notamment été faits au détriment des lignes dont les taux de remplissage étaient les plus faibles pour recentrer et optimiser les offres en liens avec des marchés où le train est moins compétitif.

OFFRE QUOTIDIENNE DE CARS LONGUE DISTANCE AU DÉPART DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE EN AOÛT 2017

(Services directs)



CONCLUSION

Lille voit ses relations à Paris et à plusieurs métropoles nord européennes renforcées (Anvers, Bruxelles, Amsterdam, Gand...) alors que les transversales entre les Hauts-de-France et la Normandie ou l'est de la France perdent des liaisons.

Parallèlement, Amiens et la Picardie perdent plusieurs dessertes de leur territoire. La desserte des métropoles secondaires ou centres urbains régionaux (Abbeville, Hazebrouck, Maubeuge, Laon, Compiègne, Saint-Omer, Hirson...) sont absents du système des cars inter régionaux.

L'évolution récente ne permet pas d'avoir un recul suffisant. Il sera donc intéressant de comparer l'évolution sur plusieurs années. Cela permettra de voir plus clairement les tendances d'évolutions des services indépendamment des effets saisonniers qui peuvent exister.

Au niveau européen

Comment évoluera l'offre vers le Benelux qui semble se densifier ? Quelle évolution de l'offre vers l'Allemagne ? Va-t-elle se développer avec Aix-la-Chapelle, Cologne ou la Ruhr, alors que le réseau ferroviaire lui-même depuis Lille ne dessert pas l'Allemagne en direct ? Dans le contexte du Brexit, quelles pourront être les évolutions de services entre

Lille et Londres ? Lille pourrait-elle perdre sa place stratégique sur les parcours Paris-Amsterdam et Paris-Londres ?

Au niveau national

Quelle sera l'évolution des services en lien avec les grandes régions françaises hors Ile-de-France, vers Rouen, Caen, Rennes, ainsi que vers la Champagne, la Lorraine et Strasbourg ? Bien que les distances en bus soient très longues et très peu compétitives face au TGV, quel pourra être le développement des lignes vers Lyon et le sud de la France ?

Au niveau régional

Amiens va-t-elle voir se réduire sa desserte en cars inter-régionaux longue distance ? Dans un contexte régional où l'offre TER est particulièrement bien développée, les « cars Macron » ont-ils et peuvent-ils trouver une place pour la desserte des agglomérations comme Dunkerque, Calais, Boulogne, Arras, Douai, Saint-Quentin, Valenciennes, Amiens, Beauvais ? Quelle peut être la réorganisation des différents réseaux qui ne devraient plus croître rapidement mais s'optimiser en fonction des besoins et des taux de remplissage possibles ? Enfin au niveau local, quelle marge de manoeuvre existe-t-il pour l'intégration urbaine des gares routières (en plein développement) ?

GLOSSAIRE DES CARTES

Offre quotidienne de cars longue distance au départ de la région Hauts-de-France en juin 2016	5
Typologie des arrêts de cars longue distance au départ de la région Hauts-de-France en juin 2016	7
Offre quotidienne de cars longue distance au départ de la région Hauts-de-France en décembre 2016	9
Offre quotidienne de cars longue distance au départ de la région Hauts-de-France en août 2017	11



Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE

+33 (0)3 20 63 33 50
agence@adu-lille-metropole.org
www.adu-lille-metropole.org

 [adulm59](https://www.facebook.com/adulm59)

 [ADULM59](https://twitter.com/ADULM59)

 [adulm](https://www.linkedin.com/company/adulm)