

Glossaire

à chaque profession, son langage. Et le monde des transports n'échappe pas à la règle.

Plan de déplacement urbain (PDU)

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, du 30 décembre 1996, institue l'obligation pour les agglomérations de plus de 100000 habitants de mettre en œuvre des plans de déplacements urbains pour définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Les orientations des PDU s'inscrivent dans une démarche de développement durable et portent sur la diminution du trafic automobile et le développement des transports en commun. Celui du SITCA est en cours d'élaboration. Une fois adopté, il fixera le cadre de la politique globale des déplacements sur le territoire pour les dix prochaines années.

Territoire, ou bassin, du SITCA

Le territoire du SITCA (Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne à l'origine) est plus large que ses deux dernières initiales le laissent penser. D'ailleurs si le sigle n'a pas changé, son nom usuel est désormais Syndicat Mixte des Transports des cantons d'Aubagne et Roquevaire. Chargé par délégation de la mise en œuvre du service public des transports urbains, le SITCA assure le déploiement du réseau des Autobus Aubagnais sur le territoire des dix communes qui le compose : les 6 de GHB (La Penne-sur-Huveaune, Cuges-les-Pins, Roquevaire, Auriol, Saint-Zacharie et Aubagne), 4 des 7 communes de l'Etoile Merlançon (la Bouilladisse, la Destrousse, Peypin, Belcodène), auxquelles s'ajoute Gémenos, desservie par le SITCA par convention avec la Communauté urbaine de Marseille.

Transport en Commun en Site Propre (TCSP)

Le site propre est une voie exclusivement réservée aux transports en commun et isolée physiquement - grâce à un muret, par exemple - du reste de la circulation. Les voitures ne peuvent y pénétrer, contrairement aux simples couloirs de bus ou s'y retrouvent aussi taxis, véhicules de secours et voitures mal stationnées. Les bus, trolleybus ou tramway peuvent être en site propre, les métros le sont systématiquement.

Transport intermodal ou multimodal

Consiste en l'utilisation de deux ou plusieurs modes de transport pour un même trajet : voiture particulière et bus, vélo et train et/ou métro, ou tramway. Les combinaisons sont multiples.

Migrations alternantes ou pendulaires

Désigne les déplacements quotidiens qui vont du lieu de domicile au lieu de travail le matin, et inversement le soir.

Population captive

désigne les usagers des transports commun qui n'ont aucun autre recours, si ce n'est la marche ou le vélo, pour se déplacer. Il s'agit principalement des jeunes, des personnes sans permis ou sans véhicule individuel, et des personnes âgées.

TAD

transports à la demande

4-5 L'asphyxie guette

6 Les autobus aubagnais à l'heure du changement

7 Les transports en commun sur simple appel

8 Les Paluds, une des priorités du PDU

9 Transports scolaires : une copie à remanier

10 La route, ça se partage

11 Une opportunité unique à saisir

12-13 Quel réseau de transport pour le territoire pour la prochaine décennie ?

14 Une navette sur orbite

15 2005-2010



Sommaire

Edito



Le transport est un droit. Ce n'est ni une revendication, ni le cri du cœur d'un voyageur désabusé, c'est la loi qui le dit. Il concourt même « à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire. » Ni plus, ni moins.

Ce droit si important pour la Nation est pourtant de plus en plus difficile à exercer. Ce n'est un secret pour personne, l'aire métropolitaine marseillaise accuse un sérieux retard en matière de transports urbains, et la politique du « tout routier » menée pied au plancher depuis tant d'années nous conduit tout droit à l'asphyxie. Matin et soir, sur l'A50 comme sur la RN96, les embouteillages sont le lot quotidien d'automobilistes toujours plus nombreux. A défaut d'une politique nationale ambitieuse en matière de transports publics, les adeptes du volant n'ont à vrai dire pas vraiment le choix.

Faut-il alors baisser les bras face à un Etat qui contraint les collectivités à réduire le trafic automobile, mais efface les crédits alloués à ce pieux objectif ?

Ou plutôt concrétiser cet aménagement équilibré et ce développement durable stipulés par la loi et envisagés par le projet de PDU sur le pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon ? A l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, qui se déroule du 16 au 23 septembre et qui sera ponctuée de rencontres organisées par GHB et les 10 communes du syndicat des transports, La Marseillaise se penche sur cette question à l'échelle du territoire du Sitca. En détaillant l'existant, tout en regardant l'avenir.

Groupe La Marseillaise et l'Hérault du Jour

Édité et imprimé par la S.A.
S.E.I.L.P.C.A. (capital de 160.000 €)
Siège social : 19, cours Estienne
d'Orves - BP 91862 - 13222,
Marseille cedex 1
Tel. 04.91.57.75.00
Durée de la société : 99 ans
Président directeur général : Maurice
Verdier. Associés : Robert Bret,
Louis Calisti, Danielle de March,
Gilbert Millet, Michel Montana, Jean-
Louis Bousquet.
Directeur de la publication :
Paul Biaggini
C.P.P.A.P N° 0210 C 86188

Contenu éditorial et rédaction :
Geoffrey Dirat
Conception graphique : Delphine Henry,
Naja presse.
Crédits photos : Philippe Mougeot,
Patrick Massaia, Marc Munari, Geoffrey
Dirat, Région PACA, Siemens.

Questions Réponses

Quels enjeux pour les transports du XXI^{ème} siècle ? Croissance démographique, capacité du réseau routier, conséquences sur le cadre de vie, impacts sur l'environnement... derrière l'organisation des transports urbains se cache bien d'autres enjeux que le simple fait de se déplacer d'un point à un autre. Parmi les questions à se poser, La Marseillaise en a retenu six.

Aujourd'hui, le pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon compte près de 94 000 habitants, soit 10% de plus qu'il y a dix ans. D'ici à 2010, selon les perspectives démographiques, il devrait accueillir près de 13 000 résidents supplémentaires, avec des pics de croissance de la population de certaines communes de plus de 40% (Roquevaire, la Bouilladisse). Sans parler des 2 500 nouveaux salariés attendus avec l'extension de la zone des Paluds et de la ZAC des Gargues. Au final, les flux de déplacements devraient augmenter de 17%. Soit 55 000 trajets quotidiens en plus à gérer.

Combien de déplacements en plus dans dix ans ?

Chaque automobiliste en fait lui-même le constat : les heures de pointes s'allongent, dans l'espace comme dans le temps. Et les bouchons se multiplient, notamment dans les villages. Entre l'A50 vers Marseille, où passent chaque jour près de 130 000 véhicules, le couloir urbain de la RN96 sur lequel circulent quotidiennement près de 45 000 voitures, et les 70 000 véhicules recensés sur les différentes voies d'accès aux Paluds, les secteurs à conflit ne manquent pas. Et cela risque bien d'empirer si rien n'est fait pour diminuer le trafic. Compte tenu des perspectives démographiques, le réseau routier devra d'ici 2013 absorber près de 20 000 déplacements en voitures supplémentaires !

Le réseau routier est-il déjà saturé ?

Incontestablement, oui. Chaque année, une voiture rejette trois fois son poids de polluants. Elles sont responsables de 70% des rejets d'oxydes d'azote, les fameux Nox, de 66% de ceux de monoxyde de carbone (CO), de 75% des émissions de composés organiques volatils (COV), et de 33% de celles de particules en suspension. L'automobile est également coupable du tiers des rejets de gaz carbonique (CO₂), principal gaz à effet de serre dont l'accumulation dans l'atmosphère est l'une des causes majeures du changement climatique.

Les transports routiers sont-ils les premiers pollueurs ?

Avec ses "villes à la campagne", le pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon s'est développé grâce à l'automobile. A tel point qu'elle s'est même petit à petit appropriée le cœur des villages. Déjeuner en terrasse loin des pots d'échappements n'est plus une mince affaire. Sans parler du stationnement sauvage tous azimuts. Trop souvent, c'est la voiture qui profite de l'ombre des esplanades. Pour des citoyens en manque de lieux de vie, il est nécessaire de reconquérir l'espace public.

La voiture met-elle en péril notre cadre de vie ?

Sur un plein de 40 litres de sans plomb 95, dont le prix affiché à la pompe s'établit désormais à 48,4_ (en hausse de 15% depuis janvier), 38,57_ tombent directement dans l'escarcelle de l'Etat. Avec un carburant taxé à 79,7%, la France est la championne d'Europe des prélèvements sur l'essence. Entre la fameuse TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) et la TVA appliquées à chaque litre vendu, 13% des ressources du budget de l'Etat, soit un peu plus de 32Md_, dépendent de la générosité bien obligée des automobilistes. Une coquette somme pour financer des projets de transports collectifs...

A qui profite la route ?

Regarder l'avenir le change " disait le poète René Char. Mais il ne suffit pas d'être contemplatif. Sans une offre publique de transports en commun, pratique et compétitive, les gens continueront à préférer leurs voitures. Et sans élus déterminés à porter et à défendre de tels projets, il n'y aura donc pas de changement de cap. Il n'empêche. Le choix d'un mode de transport plutôt que d'un autre relève avant tout d'une décision individuelle. Chacun d'entre nous peut donc aussi être le moteur de ce changement en coupant le contact.

Attendre ou agir ?

L'asphixie guette

Sept déplacements sur dix sont aujourd'hui réalisés en voiture. Sur le Pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon, la circulation, déjà pénible, risque bien de devenir infernale.



Sur le papier, le pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon est bien loti en infrastructures de transports. Traversé par trois tronçons d'autoroute et quatre routes nationales, il dispose de deux gares SNCF et d'un Pôle d'échanges - le plus fréquenté du département avec 8500 voyageurs par jour - qui sert de pivot à l'intermodalité entre le rail, le réseau Carreize et celui des Autobus Aubagnais. A part peut-être un aéroport, il n'y a rien à ajouter, ou presque.

En y regardant de plus près, les choses se compliquent un peu. Voie rapide urbaine jusqu'à la sortie des Solans, l'autoroute devient payante dès le péage de la Barque. Les Carnussiens, les Martégaux et les Aixois roulent gratuitement vers Marseille, les Auriolais doivent eux s'acquitter d'un droit de circuler de 0,90... Avec de nombreux points d'accès partiels, la trame autoroutière est surtout incomplète.

Un enjeu collectif

Engoncée au cœur du triangle autoroutier, Aubagne en est la parfaite illustration. La ville est bien desservie à l'est, au niveau des Paluds, et au nord, à hauteur des Solans, avec des bretelles d'entrée comme de sortie. En revanche, à l'ouest, l'échangeur n'est voué qu'aux déplacements vers Marseille. Il ne dispose ni d'accès en direction d'Aix, ni d'issue pour les automobilistes qui viennent de Pas de Trets. Du coup, tout ce petit monde se retrouve sur l'avenue Roger Salengro. Ceux qui vont à la Penne-sur-Huveaune, ceux qui se rendent au Pôle d'échanges comme ceux qui filent vers le centre-ville. En tout, ils sont plus de 25 000 à s'entasser dans les bouchons aux heures de pointe. Sur les routes nationales, la situation n'est guère plus reluisan-

te. Véritable boulevard urbain, la RN96 est une source de conflits dans tous les cœurs villageois qu'elle traverse. Entre le stationnement sauvage et l'incivisme routier, malheureusement

Stress et temps de transport

Quelque soit le mode de déplacement, le transport est générateur de stress*. Mais certains le sont beaucoup plus que d'autres.

La marche à pied aurait plutôt tendance à détendre, sauf en ville où les voitures débordent aisément sur les trottoirs et les passages piétons. Qualité : ponctualité assurée. Défaut : la pluie.

Le vélo présente lui aussi des avantages, notamment pour la santé, mais peut s'avérer dangereux sur les routes fréquentées. Qualité : ponctualité certaine. Défaut : réseau routier sous-équipé en pistes cyclables.

Le bus peut être source de contraintes (horaires, correspondances) mais s'avère plus reposant en cas d'embouteillage. Qualité : convivialité possible. Défaut : ponctualité variable.

Moyen de transport le plus anxiogène, la voiture, s'il est parfois synonyme de liberté, se transforme en calvaire dans les bouchons. Qualité : pratique. Défaut : sécurité.

* données empiriques

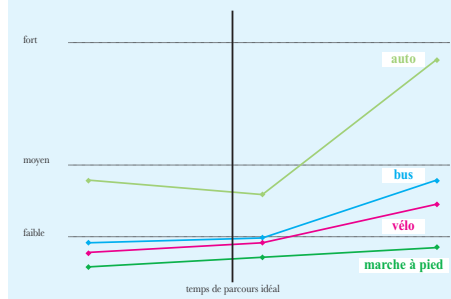
chroniques, la cohabitation s'avère délicate entre les usagers de la voirie. Personnes à mobilité réduite, piétons et cyclistes font d'ailleurs les frais de cette situation. Dans le meilleur des cas, ils sont réduits à slalomer sur les trottoirs. Au pire, ils sont victimes d'accidents. 49 % des tués sont des « non-automobilistes ».

En dépit de ce tableau, le Pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon reste le royaume de la voiture. Il détient même la palme de la motorisation des ménages. Un foyer sur deux possède au moins deux voitures, alors que ce taux est de 30 % sur le reste de l'aire métropolitaine marseillaise. L'étendu géographique du territoire est sans doute l'une des raisons de cette dépendance. Mais l'explication est aussi à chercher du côté de l'offre de transports publics.

Pour l'heure, les alternatives du rail ou du bus sont encore boudées par les usagers. Peu fiables, les TER attendent toujours la 3ème voie ferrée entre Marseille et Aubagne pour gagner en ponctualité. Quant au réseau des Autobus Aubagnais, il doit lui aussi s'adapter. Après s'être transformé pour desservir chacune des dix communes du Sitca, un nouveau cap, qualitatif cette fois-ci, est à franchir. L'objectif : offrir un service fréquent, rapide et lisible pour concurrencer une voiture demeurant plus pratique à utiliser. Cela passe aussi par le développement de nouveaux services ou le lancement de grands projets structurants comme la voie de Valdonne.

Si l'asphyxie guette, elle n'est pas inéluctable. Question majeure pour le devenir de ce cadre de vie entre ville et campagne, les élus du Pays d'Aubagne et de l'Etoile-Merlançon ont pris le problème à bras le corps. Actuellement en cours de finalisation, le projet de Plan de déplacements urbains recense l'ensemble des pistes pouvant concourir à la réduction du trafic automobile. Mais, il s'agit aussi d'un problème concernant chacun d'entre nous, et qui relève souvent du bon sens. 25 % des trajets en voiture font moins d'un kilomètre. Une distance largement réalisable à pied ou à vélo...

Niveau de stress en fonction de la durée du déplacement



Une voiture certes pratique mais de plus en plus chère



A l'année, le bus coûte 36 fois moins cher.

La voiture assure 88% des déplacements motorisés sur le territoire. Pratique (on peut choisir son itinéraire et ses horaires), rapide (en dehors des heures de pointe) et confortable (musique, téléphone et autres gadgets la transforment en seconde maison), l'engouement ne semble pas avoir de limites. Si ce n'est, peut être, celle de son coût, déjà prohibitif pour de nombreux ménages, et qui ne cesse de grimper, notamment avec la flambée du prix du baril.

A l'année, en ajoutant le carburant pour une distance de 14000 kms, l'assurance, le coût d'un crédit sur 4 ans (pour un achat de 19000 €), l'entretien, l'usure et le péage, un véhicule de classe moyenne coûte environ 5800 euros, soit un peu plus de la moitié d'un Smic annuel net, dont près 25% passent à la pompe. Auxquels viennent s'ajouter les frais de parking, et, éventuellement, ceux pour la location d'un garage. Sans parler

des amendes pour mauvaise conduite ou excès de vitesse. Rien d'étonnant donc si le transport est aujourd'hui le deuxième poste de dépense dans le budget des ménages (16,7%), derrière le logement (22,2%) mais devant l'alimentation (16,3%).

Une fois sur trois, cette voiture est utilisée entre le domicile et le travail de son propriétaire qui dans 70% des cas voyage seul. En clair, l'automobiliste travaille en partie pour se donner les moyens d'aller travailler. En comparaison, la carte hebdomadaire pour la navette entre Aubagne et Marseille - qui donne aussi droit à la libre circulation sur le réseau des Autobus Aubagnais et à 14 trajets sur celui de la RTM - revient à 550 € à l'année, 10 fois moins qu'une voiture. Pour les salariés habitant et travaillant sur le territoire, le coût annuel du transport avec les Autobus Aubagnais (environ 160 € pour 220 jours de travail) est 36 fois moins cher.

pour aller où ?

Chaque jour, tous modes de transports confondus, le territoire du SITCA génère plus de 330 000 déplacements. Dans le détail, 60% d'entre eux (193 000) sont effectués à l'intérieur du territoire alors que les 137 000 autres sont tournés vers l'extérieur.

Ville centre, Aubagne polarise le plus grand nombre de déplacements. La part de ses échanges internes, au nombre de 85 000, représente à elle seule 45 % du flux global. Auxquels viennent s'ajouter les 50 000 déplacements entre Aubagne et les communes du SITCA, soit 25% du flux total. Les 40 % restants correspondant aux trajets effectués entre les dix autres agglomérations du territoire.

Les flux externes au SITCA sont à une écrasante majorité dirigés vers Marseille qui demeure la destination privilégiée avec 92 000 déplacements, soit 70 % du total des échanges vers l'extérieur du territoire. 15 % sont des trajets effectués vers les villes situés à l'est des Bouches-

du-Rhône, et principalement vers la Ciotat. 12 300 déplacements, soit 9 % des échanges externes, sont réalisés en direction des communes de la Communauté du Pays d'Aix, dont un peu plus de la moitié aboutissent dans sa ville centre, Aix-en-Provence. Les échanges avec le bassin minier (4 %) comme ceux avec le Var (3 %) sont eux beaucoup plus restreints.

pour quoi faire ?

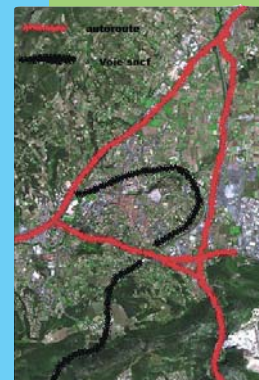
Il y a certes encore quelques personnes qui se déplacent pour le plaisir de se promener, mais, à une écrasante majorité, les déplacements ont toujours un motif bien précis. Le premier d'entre eux est tout simplement le retour au domicile. 37,2 % des trajets sont effectués pour rentrer chez soi. Les transports scolaires, et y compris universitaires, sont eux à l'origine d'un trajet sur trois (31%). Le travail arrive lui en 3^{ème} position des motifs avancés par les usagers. 14% des déplacements sont ainsi réalisés dans un cadre professionnel, et la majorité d'entre eux correspondent aux trajets entre le domicile et le lieu de travail. Une fois sur dix, la raison invoquée est le shopping, que ce soit pour aller dans une grande surface (7,3 %) ou chez un commerçant de proximité (2,4 %), 9,7 % des trajets ont pour origine un motif personnel (démarche administrative, santé, visite familiale) et seulement 3,1 % d'entre eux sont destinés aux loisirs. Enfin, même si chaque été le chassé croisé des vacanciers affole Bison Futé, à peine 1,5 % des trajets ont pour destination un lieu de vacances ou de villégiature pendant les week-ends.

Le saviez-vous ?

Un trajet en voiture sur deux fait moins de 3 kilomètres. Dans la plupart des cas, entre le temps de sortir le véhicule de sa place de stationnement et celui passé à en chercher une nouvelle, et les arrêts aux feux de circulation, le vélo et même la marche à pied sont souvent plus rapides.

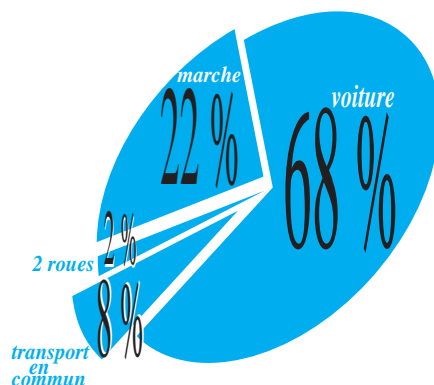
Pour faire 3 km en ville, il faut en moyenne...

- > 30 mn à pied
- > 10 mn à vélo
- > 8 mn en voiture si le trafic est fluide et le stationnement facile
- > 27 mn en voiture si le trafic est embouteillé et le stationnement rare
- > 7 mn en bus si le trafic est fluide
- > 18 mn en bus si le trafic est embouteillé



Des déplacements...

Les déplacements ont toujours un motif bien précis



Les Autobus Aubagnais à l'heure du changement

La concession du service public des transports urbains des Autobus Aubagnais arrive à échéance fin 2006. Son renouvellement est l'opportunité d'adapter le réseau aux nouveaux besoins.



Sésame des transports urbains, la carte à puce est le premier pas vers l'intermodalité.

Sept ans. C'est le temps qu'il aura fallu aux Autobus Aubagnais pour accomplir un prodigieux bon en avant. D'urbain au départ, le réseau s'est transformé pour traverser les 11 communes que compte désormais le Sitca, devenant de fait interurbain. La population desservie a ainsi progressé de 50 %, le nombre de lignes a été multiplié par deux, et la fréquentation a augmenté de 45 %. Et pourtant. Les transports en commun n'assurent aujourd'hui que 7,3 % des déplacements quotidiens. Ici, chaque habitant prend en moyenne le bus 20 fois par an, plus de deux fois moins qu'ailleurs. L'explication de cette disparité n'est pas à chercher du côté des tarifs, parmi les plus bas de France. A 0,35 € le prix moyen du voyage, ils sont inférieurs de moitié à ceux pratiqués sur les

réseaux équivalents. Pas plus qu'elle n'est à trouver dans le service rendu à bord. 65 % des usagers en sont satisfaits, grâce notamment à une flotte récente (3 ans d'âge moyen), à la présence d'hôtesse d'accueil et au nouveau système de billetterie par carte à puce. L'explication tient davantage au réseau lui-même, qui a eu un peu de mal à digérer son expansion rapide. Structuré en étoile, il s'organise autour du Pôle d'échanges d'Aubagne qui est le point de passage presque obligé. 13 des 18 lignes régulières y aboutissent, au détriment parfois des dessertes directes entre les villages. Dans l'ensemble, les bus souffrent d'une fréquence peu attractive. Seules deux lignes régulières sont cadencées au quart d'heure, les autres oscillant entre 30 et 60 minutes. L'absence de couloirs réservés freine également la vitesse commerciale qui reste limitée à 17km/h. En résumé, le bus n'est pas encore assez pratique pour concurrencer la voiture.

????????????????????

Ces faiblesses ne sont pas une fatalité. Le renouvellement de la concession des Autobus Aubagnais est justement l'occasion de franchir une nouvelle étape, plus qualitative. L'objectif : rendre le réseau plus lisible, avec des itinéraires plus rapides, des horaires cadencés et respectés, et des correspondances à heures fixes. La première piste concerne sa hiérarchisation. Elle s'articulerait autour de lignes principales à fortes fréquences (au _ d'heure) sur les grands axes, sur lesquelles se rabattraient des lignes transversales (à la _ heure). Pour les zones moins denses, des solutions nouvelles comme le transport à la demande sont à l'étude (voir page 7). D'autres services, notamment vers les Paluds, sont également envisagés pour renforcer la desserte des zones d'emplois (voir page8). Autant d'aménagement qui n'ont qu'une finalité : offrir une alternative séduisante pour réduire le trafic automobile.

Les jeunes, premiers usagers des transports en commun

L'usager type des Autobus Aubagnais est plutôt une femme (60 % des voyageurs) ; elle n'est pas majeure (50 % de la clientèle a moins de 18 ans) ; elle suit ses études (55 % sont écoliers, collégiens, lycéens ou étudiants) ; et habite à Aubagne (49 % des usagers). Quand elle emprunte le bus, elle y monte ou en descend dans le centre ville d'Aubagne dans 95 % des cas. Quatre fois sur cinq, elle présente au chauffeur une carte d'abonnement (seuls 15 % des voyages sont effectués avec des billets vendus à l'unité et 49 % des usagers sont titulaires d'une carte réservée aux jeunes). Une fois à bord, elle se rend soit à son domicile (38 %), soit dans son établissement scolaire (31 %), soit sur son lieu de travail (14%). En général, elle effectue au moins un à deux trajets par jour (62 % des voyageurs).

Vu de l'intérieur

A territoire équivalent, le réseau de transports en commun du SITCA est assez peu fréquenté. Les explications sont nombreuses, mais pour les salariés des Autobus Aubagnais, cette réticence à prendre le bus est avant tout une question de contrainte.

Chauffeur depuis 1992, Jean-Michel Cervantes circule tous les jours sur le réseau urbain d'Aubagne : « Malgré tous ses inconvénients, la voiture a un atout indéniable : elle démarre dès qu'on en a besoin. Le bus, lui, il faut l'attendre. Les gens sont prêts à passer une demi-heure dans les bouchons, mais ne veulent pas patienter dix minutes sous un abribus. Ils considèrent ce temps-là comme perdu, au-delà du quart d'heure, ce délai devient même répulsif. Il faudrait donc que les lignes soient mieux cadencées et plus fréquentes. Pourtant, temps d'attente compris, nous sommes au moins aussi rapides. Car une fois arrivé, l'usager, lui, n'a pas besoin de se trouver une place de parking. »



Valérie Ciaramaglia est hôtesse d'accueil dans les bus. Que ce soit pour contrôler leurs billets ou leur faciliter l'accès à bord, elle est toute la journée au contact des usagers : « Le bus a certes des inconvénients, mais les usagers ne voudraient que les nôtres comme le respect du temps de roulage ou des arrêts desservis. Ils ne veulent ni attendre dans la rue, ni marcher à pied. Dès que l'arrêt est un peu éloigné de leur domicile, ils bougonnent. Ils aimeraient qu'on les preme ou qu'on les dépose sur le pas de leur porte. En clair, ils souhaiteraient que le bus fonctionne comme un taxi, à la demande. »



Pour Carole Paumier, la responsable du service commercial, les usagers doivent trouver un intérêt à prendre les transports en commun : « Les usagers ne veulent qu'une chose : aller d'un point A à un point B, le plus rapidement possible. Ils réfléchissent en termes d'avantages et d'inconvénients. Le succès de la navette Aubagne-Marseille en est l'illustration. Stationnement gratuit au pôle d'échanges, départs tous les 10 minutes, décontraction dans les embouteillages, la navette ne génère aucune contrainte. Au contraire, elle en débarrasse ses usagers, et c'est ça qu'ils recherchent. »



Les transports en commun sur simple appel

« Allo, je voudrais réserver un bus pour 14h45 ». A plus ou moins long terme, ce type d'appel téléphonique pourrait être le préalable à de nombreux déplacements sur le réseau.



Principal défaut de cette qualité tant prisée par les citadins qui s'y installent, le territoire du Sitca est à cheval entre ville et campagne. Composé de 66 hameaux éparpillés, il se caractérise par un habitat diffus, majoritairement individuel (76 % des habitants hors Aubagne sont logés en villa) et donc délicat à desservir en transports en commun. Pour conserver des temps de trajets attractifs, le réseau des Autobus Aubagnais ne peut techniquement pas être déployé dans tous les recoins. Des zones peu denses sont ainsi bien desservies avec des arrêts à moins de 500 mètres des domiciles, mais d'autres quartiers ruraux ne le sont pas du tout. A certains endroits, la largeur de la voirie ne permet d'ailleurs même pas le passage d'un bus classique.

Pour désenclaver ces zones, il n'y a pas des centaines de solutions. Pour Sinan Havsali, du cabinet Horizon Conseil, « il n'en existe même qu'une : le TAD », le transport à la demande (voir-ci contre). « C'est la seule réponse à l'éparpillement de l'habitat », assure celui qui s'est penché sur la question en réalisant une étude sur le développement d'un tel service à l'échelle du Sitca. Ce type d'offre existe déjà depuis 2003 sur les communes de l'Etoile-Merlaçon, avec les minibus des lignes 18 et 19. Peu souple - le trajet est une boucle et ne varie pas selon la destination des usagers - et peu fréquenté - envi-

ron 400 voyageurs l'an dernier -, le service doit nécessairement être amélioré.

Point fort de ces deux « Bus à dispo », le principe de la réservation du trajet serait conservé. Le nouveau dispositif gagnerait cependant en souplesse en adoptant le système de la ligne virtuelle : les arrêts restent fixes mais l'itinéraire se constitue en fonction de la demande, comme les horaires. « Cette organisation permettrait d'aller chercher les gens sur les écarts et de les ramener sur les axes principaux où circulent les lignes régulières » indique Sinan Havsali. Une solution qui a surtout l'avantage de répondre à tous les besoins : elle s'adapte aux horaires de travail des salariés, comme à ceux des cours des collégiens qui varient d'un jour sur l'autre et permet en outre une meilleure desserte en heures creuses.

En l'état actuel du projet, qui est encore en phase d'étude, la création de plusieurs lignes à la demande est ainsi envisagée. « Elles desserviraient uniquement des bassins d'habitat diffus », explique l'ingénieur en déplacement. Sur le territoire, nous avons identifié neuf secteurs. Ils correspondent à des zones d'environ 10 000 foyers où 30 000 personnes pourraient profiter d'un service entièrement adapté à leurs besoins. »

Vu par ici on est jamais mieux servi que par soi-même

Avec l'idée que l'intégration sociale des handicapés passe forcément par leur mobilité, Boulégan a développé dès le début des années 90 son propre service de transport spécialisé. Répondant à un besoin que les transports publics ne pouvaient alors assumer, l'association s'est organisée pour offrir une prestation de qualité à ses 150 adhérents. Avec cinq véhicules adaptés à la prise en charge de personnes en fauteuil roulant, ce service à la demande fonctionne tous les jours de l'année, sur réservation (24 heures à l'avance), pour des courses de porte à porte à l'intérieur du pays d'Aubagne, ou vers d'autres destinations proches, et ce quelque soit le motif : loisirs, démarches administratives ou de santé, travail... Si elles le veulent, les personnes peuvent être accompagnées avant et après leur montée dans le véhicule. En dépit de son coût relativement élevé (1,1 le Km, malgré les 53 000 de subventions de GHB), le service de Boulégan est plébiscité par ses adhérents : l'an dernier, 5000 courses ont été effectuées.

Vu ailleurs les Proxi bus aixois

Aix-en-Provence, ses thermes, son cours Mirabeau, ses facultés, et ses quartiers périphériques bien éloignés du centre-ville. Dans ces zones d'habitat diffus, le déploiement d'un service de transports en commun classique n'était plus pertinent. A cause notamment de voiries parfois trop étroites et aussi de fréquences souvent inadéquates aux besoins. Depuis 1999, six Proxi Bus ont donc remplacé les lignes régulières dans six zones périurbaines. Ces petits véhicules d'une vingtaine de places circulent à la demande du lundi au samedi de 6h30 à 20h30. Ils roulent sur des lignes dont le trajet varie suivant les réservations, et où seuls les points de montée et de descente sont fixes (entre 15 et 30 par ligne). Leur circulation est déclenchée à partir du premier voyageur qui réserve une course, par téléphone au moins une heure avant, en indiquant l'arrêt et l'horaire qui lui convient (l'horaire peut être modulable en fonction des demandes déjà enregistrées). Les minibus desservent le quartier, ou accompagnent les voyageurs jusqu'à un point de rabattement en correspondance avec des lignes urbaines régulières. Le déplacement s'effectue d'ailleurs avec les titres habituellement utilisés sur le réseau Aix en Bus. L'an dernier, près de 60 000 usagers ont fait appel à ce service et 80% d'entre eux s'en disent complètement satisfaits.

20
septembre

Agenda

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « Nouveaux services : les transports adaptés à la demande » qui se déroulera le mardi 20 septembre, à 18 heures, à la salle des Fêtes de l'hôtel de Ville de la Bouilladisse. Les discussions seront notamment animées par Claude Ines (vice-président du SITCA), Vincent Aubert (directeur général du groupe Sud Car, exploitant les Autobus Aubagnais) et Marc Di Benedetto (bureau d'étude Horizon conseil).

20
septembre

Les Paluds, une des priorités du PDU

Principal pôle d'emploi du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, la zone industrielle des Paluds ne bénéficie pas d'une desserte satisfaisante.



Entre les 10 000 à 16 000 clients quotidiens du centre commercial, et les 8000 salariés des Paluds, la cohabitation est parfois délicate. Surtout lorsque les premiers sont pressés d'aller faire leurs courses, et les seconds de rentrer à la maison. Entre 17 et 18 heures, chacun des trois ronds-points aux entrées de la zone voit ainsi passer une voiture à la seconde. En y ajoutant les livraisons, près de 54 000 déplacements sont effectués par jour, à partir ou en direction, du premier bassin d'emploi du Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Parmi les actions du PDU, l'amélioration de la desserte de la zone industrielle figure au rang de priorité. Pour l'heure, trois lignes de bus y circulent. Parmi les plus performantes du réseau, la 7 et la 17 assurent 300 000 voyages par an, dont près de 40 % effectués par des salariés se rendant sur leurs lieux de travail. A destination de Gémenos et de Cuges, la ligne 11, beaucoup moins fréquentée, ne la dessert en revanche que par-

tiellement. Toutes trois souffrent d'une fréquence inadaptée (entre 40 et 60 minutes) et sont au départ du Pôle d'échanges, obligeant le habitant du nord de la vallée à passer par Aubagne. Du coup, elles n'attirent pratiquement que des clients captifs. Des défauts à gommer dans le cadre de la réorganisation du réseau.

Mais, l'amélioration de la desserte de la zone industrielle s'insère en fait dans un schéma bien plus large. En proie à la saturation, le Pôle d'échanges doit être soulagé. L'idée d'un deuxième pôle aux Paluds, au confluent des flux du territoire, a donc germé. Il devrait accueillir une nouvelle navette à destination de Marseille (voir page 14), pourquoi pas un prolongement de la voie de Valdonne ou de la 3^{ème} voie TER, mais aussi, et surtout une liaison en site propre vers le pôle d'Aubagne. Cet axe, sur lequel le temps de trajet n'excéderait pas les quinze minutes, pourrait accueillir une part notable des 8 000 déplacements quotidiens entre le centre-ville et les Paluds. Connecté au réseau ferré, il délésterait l'avenue Roger Salengro des usagers du TER venant du nord de la vallée, et offrirait une alternative complémentaire à celle de la Valdonne.

La dernière piste envisagée concerne directement les entreprises. Comme les collectivités sont invités à mettre en place des PDU, elles doivent elles aussi se pencher sur la question des transports en concevant des PDE (voir ci-contre). Tout du moins celles qui comptent plus de 250 salariés. « Il s'agit d'une démarche globale, d'analyse et de réflexion, indique Jérôme Cicile, de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la Maîtrise de l'Energie). Elle consiste à proposer un bouquet d'alternatives à l'automobilisme, comme le co-voiturage, les transports en communs ou le e-travail. » Elle s'accompagne d'une réorganisation des méthodes de travail pour neutraliser un maximum de déplacements, ou s'adapter aux horaires des bus. « Ce n'est pas une révolution, tempère l'expert en transports dont l'agence soutient logistiquement et financièrement les entreprises qui se lancent dans l'aventure. Le changement est progressif, mais chacun trouve son compte dans cette réflexion partagée. Les salariés réduisent leurs frais de transports et leurs stress, et les entreprises diminuent et optimisent l'ensemble de leurs coûts. Au final, le climat social s'apaise. »

C'est quoi un PDE ?

La gestion des transports est devenue un enjeu majeur pour les entreprises. Le Plan de déplacements entreprise résulte d'une démarche visant à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les échanges liés à l'activité professionnelle. L'objectif : prendre un ensemble de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activités, et développer des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Il s'agit d'optimiser la gestion des déplacements, en proposant aux salariés d'autres moyens de transport que la voiture individuelle. Un PDE peut par exemple se concrétiser par un encouragement à l'utilisation des transports publics (en développant un partenariat avec les opérateurs de transport pour adapter l'offre existante aux besoins de l'entreprise en termes de dessertes et de fréquences, et bénéficier de tarifs préférentiels), une incitation au co-voiturage, un aménagement des horaires de travail...

Les bénéfices d'un PDE sont d'ordre économique, social et environnemental. Pour les collaborateurs, sa mise en place peut aboutir à une réduction de la fatigue et du stress liées aux déplacements et à une diminution des coûts de déplacements qui se traduisent par une amélioration de l'accessibilité au site de travail et du climat social. Du côté de l'entreprise, les avantages sont nombreux. Le PDE diminue les coûts liés aux aires de stationnement, renforce la desserte du site, améliore l'image interne et externe et augmente la productivité.

Agenda

9
septembre

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « Dessertes des zones d'activités et Plan de déplacements d'entreprises » qui se déroulera le vendredi 16 septembre, à 9 heures, au Centre des congrès Agora à Aubagne.

9
septembre

Les discussions seront notamment animées par Antoine Di Ciaccio (président de la commission « Développement économique et tourisme » de GHB) Jérôme Cicile (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie), Pascal Faucher (bureau d'étude Eurèca), Gérard Jalade (Eurocopter) et Christian Chatelain (membre du Conseil local des usagers des transports).

Le saviez-vous ?

- > Le coût au km d'une voiture particulière oscille entre 30 et 40 centimes d'euros
- > Un automobiliste, qui habite à 20 kilomètres de son lieu de travail, dépense environ 3 000 €/an pour aller travailler
- > Dans une entreprise, le budget moyen consacré à une voiture particulière est de 6100 €
- > Le prix d'investissement pour une place de parking en surface (25m² €, hors investissement foncier) varie de 1500 à 2500 €
- > Le prix annuel moyen de location d'une place de stationnement en centre-ville est de 900 €
- > Les accidents de circulation sont la première cause d'accidents mortels parmi les accidents du travail et de trajet (57 %)
- > Pour un accident lié à un déplacement, la durée moyenne d'arrêt de travail est de deux mois

T ransport scolaire : une copie à remanier

La moitié des usagers des Autobus Aubagnais a moins de 18 ans et emprunte quotidiennement le bus pour aller étudier. Priorité de la réorganisation du réseau en 2007, l'offre de transports scolaires doit être davantage adaptée à la demande.



Vu par ici marchons vers l'école

Diminuer l'usage de la voiture revient à réhabiliter l'utilisation des modes doux. Et pour que la sensibilisation fonctionne, autant la commencer dès le plus

4 collèges, 4 lycées, une multitude d'écoles primaires et maternelles. Le ramassage scolaire est un casse-tête à organiser.

Marc et Lysiane ont concrétisé leur désir de « villa à la campagne ». L'an dernier, avec leurs deux enfants, ils se sont installés à côté de Pont de Joux. Lui est informaticien et travaille à Roussel, elle, secrétaire dans une agence immobilière à Marseille. Gaëlle, leur aînée, rentre cette année en première au lycée Joliot-Curie et Maxime, leur cadet, est lui inscrit au collège d'Auriol. Avec leurs emplois du temps respectifs, les amener en cours tous les deux est un véritable casse-tête. Lysiane arrive parfois à déposer Gaëlle à Aubagne, mais Marc ne peut vraiment pas s'occuper de Maxime. Le collégien emprunte donc tous les jours la ligne 21. « Il y a certes des inconvénients, mais sans les ramassages scolaires, je ne sais vraiment pas comment nous ferions », observent les deux parents.

Si Marc et Lysiane ne sont pas les seuls à considérer les transports scolaires comme un service public indispensable (60 %

des parents s'estiment d'ailleurs plus ou moins satisfaits par le service actuel *), un certain nombre de critiques sont néanmoins à prendre en compte. Horaires parfois inadaptés ou non respectés à cause d'embouteillages, bus de temps en temps bondés, trajets quelquefois trop longs, arrêts à sécuriser ou encore relativement éloignés du domicile... En grossissant le trait, les plus exigeants voudraient que le bus s'arrête devant le pas de leur porte et emmène leurs chérubins directement en classe.

Certes, les problèmes existent. Mais la difficulté d'organiser les transports scolaires se résume à une question : au nom de l'égalité de tous les élèves devant l'école, comme devant le service public, le ramassage doit-il s'effectuer en porte à porte, au risque d'allonger les temps de parcours dans les zones d'habitat diffus ? Aujourd'hui, tous les collèges et lycées sont desservis, soit par les lignes régulières, soit par des lignes essentiellement scolaires (au nombre de 10). En outre, trois communes - Peypin, la Bouilladisse et Aubagne - ont aménagé cinq lignes spécialisées pour leurs écoles primaires et maternelles. Chaque jour, les transports en commun assurent ainsi près de 5000 voyages à caractère scolaire.

Des ajustements d'horaires et de fréquences

En 2007, l'organisation des transports scolaires sera elle aussi repensée dans le cadre du futur réseau des Autobus Aubagnais. Mais que faut-il changer ? « Pas grand chose », assure Christiane Mametz. *Les lignes existent, il suffit juste de faire coïncider leurs horaires avec ceux des cours.* Pour la représentante de la FCPE sur Auriol, l'accueil à bord doit également être renforcé : « le chauffeur ne peut pas à la fois conduire et s'occuper des enfants. Il faudrait un accompagnateur dans chaque bus » ajoute-t-elle. Son homologue aubagnaise est peu ou prou du même avis. « Il faut que les transports scolaires soient adaptés aux besoins », explique Mireille Dapon. *Au-delà du manque de véhicules, la plupart des soucis relèvent simplement d'ajustements d'horaires et de fréquences. Je crois qu'il est nécessaire de remettre tout ça à plat en tenant compte des flux futurs.*

En quinze ans, sur le bassin du SITCA, le nombre d'élèves scolarisés a déjà augmenté de 20 % et certaines communes comme Auriol, Cuges ou St-Zacharie ont même enregistré une croissance de leur démographie scolaire de plus de 100 %. La tâche s'annonce donc ardue.

* enquête menée dans les établissements scolaires au printemps 2005

Garantir le calme et la sécurité

Il y a quelques jours à peine, Marie a effectué sa 3^{ème} rentrée scolaire. Non pas sur les bancs d'une des deux écoles de Peypin, mais dans l'un des trois bus qui chaque matin y conduisent les élèves. Depuis maintenant trois ans, Marie est en effet hôteesse d'accompagnement. Son rôle : contrôler, matin et soir, que les enfants inscrits ce jour-là prennent bien leur bus, et veiller à ce que le trajet s'effectue en toute sécurité, et si possible dans le calme. « On accueille aussi bien des petits bouts de chou de trois ans qui vont à la maternelle que des grands de CM2 », explique-t-elle. *Il faut donc s'assurer que leur cohabitation se déroule sans soucis.* Dans l'ensemble, les problèmes se font plutôt rares. « Il y a toujours quelques turbulents, et le chauffeur hausse parfois le ton. Mais à force on les connaît » observe Marie qui admet tout même qu'elle doit souvent se montrer sévère envers les primaires. « Ils ont certes le droit de rigoler, mais pas de perturber le conducteur » ajoute-t-elle. Même si ce tumulte, bien naturel après une journée d'école, lui monte parfois à la tête, Marie considère ses deux heures de trajet quotidiennes comme des moments de détente. « Il y a tant de choses à apprendre des enfants » assure cette toute jeune grand-mère de 49 ans.

jeune âge. " Marchons vers l'école " est née de cette idée avec une seule volonté : pacifier l'espace public en réduisant le nombre de voitures circulant à proximité des écoles sur des distances souvent très courtes. Cette opération, soutenue par la région PACA et l'Ademe, consiste en fait à créer de véritables " autobus pédestres ". Encadrés par des accompagnateurs, les écoliers circulent en toute sécurité, à pied ou en vélo, sur des itinéraires qui sillonnent les quartiers limitrophes aux établissements scolaires. Sur le parcours, des arrêts déterminés permettent aux enfants de rejoindre la caravane. Les villes d'Aubagne, Cuges, la Destrousse, Belcodène et Peypin ont déjà expérimenté cette alternative aux transports scolaires motorisés, plus ou moins ponctuellement, mais à chaque fois avec succès. Cette année, sur la région PACA, plus d'une vingtaine de communes mettront cette opération en place au moins une fois par mois.

16
septembre

Agenda

16
septembre

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « Les transports scolaires, que faut-il changer ? » qui se déroulera le vendredi 16 septembre, à 20h30, à la salle des fêtes d'Auriol. Les discussions seront notamment animées par Patrick Arnoux (président de la commission « Transports » de GHB) et des représentants des parents d'élèves.

La route, ça se partage

Le vélo et la marche à pied sont de bonnes alternatives à la voiture pour les trajets de proximité. Simples à encourager, leur pratique ne se heurte qu'à une contrainte : la sécurité.



« **Q**uand on partait de bon matin, à bicyclette ». A sa sortie en 68, la chanson d'Yves Montand fleurait déjà bon la nostalgie. 37 ans plus tard, elle tient presque du cliché suranné, à ranger à côté du béret et de la baguette. Sur le territoire du SITCA, la « petite Reine » n'a pas vraiment la cote. Aujourd'hui, le vélo assure à peine 1 % des déplacements quotidiens, essentiellement pour de courts trajets. De prime abord, plusieurs obstacles semblent se dresser sur la route des cyclistes : une topographie plus ou moins accidentée, des distances relativement élevées entre les communes, une quasi-absence de pistes cyclables comme de parcs vélos

dans les centres-villes, une météo parfois récalcitrante, notamment les jours de mistral... Mais pour les experts, l'explication se trouve ailleurs.

« *Les Hollandais, les Suisses et les Italiens ne font pas du vélo par plaisir, assure Gilbert Lieutier. Si nos voisins européens pédalent, c'est parce qu'ils ne peuvent plus prendre leur voiture* » poursuit ce spécialiste en déplacements urbains du Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE). Dans ces trois pays, la plupart des villes ont ainsi restreint l'accès à leurs centres historiques (voir ci-contre). « *Il ne s'agit pas d'interdire l'usage de la voiture, mais de le limiter*, souligne Gilbert Lieutier, en insistant sur la différence. *Il ne faut surtout pas culpabiliser les gens. Au contraire, cette contrainte doit davantage être perçue comme un nouveau système, équilibré, où les usagers peuvent choisir leur mode de déplacement.* » Un système qui, au final, rétablit aussi l'égalité entre les utilisateurs de la route.

Une responsabilité collective

Car de partage de la voirie, il en est aussi question pour les piétons. Second mode déplacement après la voiture (21,7 % des trajets), la pratique de la marche à pied se heurte à de trop fréquents conflits d'usage. Notamment dans les villages traversés par la RN96. Des aménagements ont été réalisés (rehaussement et élargissement de trottoirs, mise en place de feux tricolores), et d'autres, comme la création de zones limitées à 30km/h, sont encore à l'étude. En attendant, la marche demeure une activité à risque : les piétons sont impliqués dans 5 % des accidents de la route et « *représentent* » 12 % des tués. Des chiffres alarmants qui devraient interpeller tous les adeptes du parking sauvage.

Voir plus de marcheurs et de cyclistes ne relève pas de la chimère. Il faut certes créer des cheminements piétons, développer des axes réservés aux vélos et reconquérir l'espace public abandonné à la voiture, mais il faut aussi que tous les usagers de la route apprennent à la partager. Il en va de la responsabilité de chacun.

Vu ailleurs, le partage de la voirie à l'italienne

Au milieu des années 80, de nombreuses villes italiennes ont pris à bras le corps le problème de la circulation urbaine avec trois objectifs : diminuer la pollution atmosphérique, préserver le patrimoine historique, et améliorer la qualité de vie en ville. Pour cela, elles n'ont pas cherché à développer l'offre de transports collectifs ou à accroître la longueur des pistes cyclables. Pour limiter l'usage de la voiture, elles n'ont rien trouvé de plus efficace que... de limiter l'usage de

Seuls de nombreux pelotons de cyclotouristes marseillais viennent tous les week-ends suer sur les contreforts du Garlaban.

la voiture. Pour restreindre l'accès des véhicules particuliers aux centres-villes, elles ont mis en place des zones à trafic limité où seules certaines catégories d'usagers, les résidents et les services de secours notamment, ont le droit de circuler en voiture. Les autres doivent donc se rabattre sur la marche, le vélo ou les transports en commun pour atteindre le cœur des villes. Des mesures d'accompagnement - tarifs attractifs pour les transports en commun, création de parking-relais en périphérie, service de prêts de vélos - sont venues compléter les dispositifs en place. En quelques années, Ferrara (au nord-est de Bologne) est ainsi devenue la ville européenne du vélo. Aujourd'hui, plus de 30% de ses habitants y circulent à bicyclette.

Agenda

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « *Pratiquer le vélo, utiliser les énergies propres... Illusion ou nécessité ?* » qui se déroulera le lundi 19 septembre, à 18h30, à la Maison de la vie associative à Aubagne. Les discussions seront notamment animées par André Sinet (vice-président du SITCA) Jérôme Cicile (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), M. Berthou (expert en véhicules électriques) et Marc Di Benedetto (bureau d'étude Horizon conseil).

19
septembre

Bon à savoir : une demi-heure par jour pour la santé... et la qualité de l'air

30 %, c'est la proportion d'adultes en manque d'exercice physique. 30 minutes, c'est la durée journalière d'exercice préconisée par les médecins. Un trajet sur deux en voiture est inférieur à 5 kms, une distance couverte en 25 minutes en vélo, soit la durée quotidienne d'exercice physique recommandée. Les bénéfices qui en découlent, tous démontrés scientifiquement, couvrent les pathologies les plus fréquentes. L'activité physique divise par deux les risques de maladies cardiovasculaires. Elle renforce les défenses immunitaires (le risque d'apparition d'un cancer est inférieur de 30 %) et réduit également les risques de diabète, d'obésité et d'hypertension (réduction des risques de 30 %). Elle améliore la qualité de la masse osseuse, l'endurance ainsi que le bien-être psychologique. Au vu du temps consacré aux déplacements domicile-travail et de leur proximité, l'occasion apparaît donc toute trouvée de faire un peu d'exercice, en marchant ou en se déplaçant en vélo.

Une opportunité unique à saisir

Traversant de part en part le territoire du Sitca, l'ancienne voie de Valdonne pourrait à terme devenir l'axe majeur du réseau de transports publics.



Dis sept kilomètres de rails, laissés à l'abandon, mais dont l'emprise a été conservée par Réseau Ferré de France (RFF). Une infrastructure « rare » selon les experts en transports qui la qualifie carrément de « pain béni ». Véritable solution d'avenir, la réouverture de la voie de Valdonne est le projet phare du Plan de déplacements urbains en cours d'élaboration. A terme, cet axe lourd de transport en site propre devrait même devenir l'épine dorsale du futur réseau de transports en commun.

Un peu d'histoire

Au début du 19^{ème} siècle, des gisements de charbon sont découverts un peu partout entre Gardanne, Trets et Auriol. Entre 1839 et 1866, une vingtaine de puits sont forés, la production s'industrialise et nécessite une main d'œuvre toujours plus nombreuse. Construite pour desservir les sites de l'Est du bassin minier, la voie dite de " Valdonne " est inaugurée le 27 janvier 1868. Au départ d'Aubagne, elle traverse les gares de Pont de l'Etoile, Roquevaire, Auriol, la Destrousse, la Bouilladisse, Valdonne, Cadolive, Saint-Savournin, Gréasque, Fuveau. Son terminus, à La Barque, se situe sur la voie ferrée reliant Gardanne à Carnoules. En 1939, le transport des passagers est interdit, sauf celui des mineurs. Avec la croissance de la productivité, les Houillères de Provence licencient massivement. Entre 1948 et 1961, l'effectif au fond est réduit de 75 %. Conséquence : en 1966, la ligne est mise en service restreint, seulement entre Aubagne et Valdonne. Le reste de la voie est déclassé en 1972 et déposée jusqu'à la Barque en 1973. A partir de 1974, un seul et unique train de marchandises circule quotidiennement sur les 16,8 kilomètres de voie restants. Il effectuera son dernier aller retour entre Aubagne et Pont de Joux au début des années 80. Depuis le 18 février 1988, la ligne est fermée aux circulations.

« Il serait dommage de gâcher cette chance unique de désengorger la vallée de l'Huveaune, souligne Bernard Camparmo, qui milite en faveur de la réouverture au sein du Comité local des usagers. C'est un projet qui va changer la vie des habitants. Il va simplifier les trajets vers Aubagne et offrir une alternative sérieuse et pratique aux automobilistes qui se rendent à Marseille. » Reliée aux lignes des Autobus Aubagnais - qui s'articuleraient autour des cinq gares du parcours où seraient créés des parkings de rabattement - et connectée au réseau TER comme aux navettes Aubagne-Marseille, la voie de Valdonne offrirait ainsi aux usagers l'intermodalité qu'ils réclament. Selon les estimations, entre 2000 et 6000 voyageurs pourraient donc transiter quotidiennement par cet axe. Un potentiel qui ne laisse plus indifférent RFF après le succès commercial de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse (voir ci-contre). « Il y a cinq ans ce type de projet n'avait pas d'avenir, admet Michel Croc, son directeur régional. Les petites lignes n'étaient maintenues que pour désenclaver les zones isolées. Là, il ne s'agit plus d'aménager le territoire mais bien d'offrir une solution, compétitive pour les usagers et rentable pour le gestionnaire, afin de désaturer la route » ajoute-t-il avant de reconnaître que ce projet est « envisagé et envisageable » mais de préciser dans la foulée que RFF n'a pas « encore réalisé d'étude de faisabilité ».

La voie, envahie par la végétation, doit en effet être entièrement rénovée, et les travaux sont évalués à environ 60M€. Un montant certes conséquent mais qui pourrait néanmoins être étalé dans le temps pour ne pas refroidir les différents partenaires financiers de l'opération (Etat, RFF, Région, Département). « On peut imaginer une réouverture par phases successives, indique Jean-Claude Pepe. Car, plus on attend, plus les problèmes se poseront », affirme ce membre du Conseil de développement qui défend « une stratégie du doigt dans l'engrenage. Avec un premier tronçon ouvert entre Aubagne et Roquevaire, nous prouverions l'intérêt de cette ligne et nous ferions la démonstration de son utilité. »

Bon à savoir

7,50 euros. C'est le prix d'un déplacement en voiture de classe moyenne entre Roquevaire et Aubagne. Il comprend : le carburant pour les 18 kms de trajet (1,70 euros), le stationnement (2 euros) et les coûts d'usure du véhicule (3,80 euros). En TER, le même trajet coûterait environ 3 euros.

Vu ailleurs un succès qui en appelle d'autres

200 000 voyageurs en un peu plus de trois mois. En moyenne, depuis sa réouverture le 26 mars dernier, 2000 usagers empruntent quotidiennement la ligne TER entre Cannes et Grasse. Un taux de fréquentation supérieur de 20% aux prévisions initiales, qui ne cesse de progresser. Inscrit au contrat de plan Etat-Région, ce projet res-

Fermée à la circulation depuis 88, la voie est restée en l'état

semble singulièrement à celui de Valdonne : une voie ferrée à l'abandon, un axe routier saturé, et une offre de transports publics peu compétitive. Acteur de cet aménagement, le Réseau Ferré de France n'est pas peu fier de cette réalisation qui devrait à terme accueillir 4 700 passagers par jour, à raison d'un train par heure dans les deux sens. Pour RFF, cette réouverture s'inscrit dans un contexte plus large de renouveau des lignes TER en Paca : pas moins de quatre autres réouvertures seraient à l'étude.

Agenda

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « La voie de Valdonne : quelles utilisations ? » qui se déroulera le mercredi 21 septembre, à 18h40, à l'ancienne salle des fêtes de l'hôtel de Ville de la Destrousse. Les discussions seront notamment animées par Alain Belyvisio (président de GHB), Jean Ledantec (historien) et Jean-Claude Pepe (membre du Conseil de développement).

21
septembre

21
septembre



Un train peut en cacher un autre

Le projet de la 3^{ème} voie ferrée entre Aubagne et Marseille, sans cesse reporté, pourrait à terme se faire doubler par celui de la LGV.



forte demande d'amélioration de l'offre TER » lors des débats, la réponse semble donc toute trouvée : « La LGV libèrera la capacité de la ligne Marseille-Vintimille pour y faire circuler plus de TER. » Soit. Mais pas avant une bonne vingtaine d'années. D'ici là, les usagers ont largement le temps de rester à quai.

Christian Estrossi, le Ministre délégué à l'aménagement du territoire et président du Conseil général des Alpes-Maritimes, a en effet annoncé que la LGV « devait passer par Marseille et Toulon ». Et donc par la vallée de l'Huveaune, où les rails ne peuvent cependant pas se superposer.

Comment l'Etat peut-il dans le même temps lancer un projet d'envergure, dont le montant avoisine les 7,5Md €, et dire que ses poches sont trop vides pour réaliser une voie estimée elle à 200 M € ? Pour RFF, qui admet pourtant « avoir entendu la

Difficile d'y voir clair dans le dossier de la 3^{ème} voie. En 2000, ses partisans pensaient enfin apercevoir le bout du tunnel. Inscrit au Contrat de plan signé entre la Région et l'Etat, le chantier devait démarrer en 2003, pour une mise en service programmée en 2006. Mais voilà, le gouvernement n'a pas respecté ses engagements. Suite à la révision à la hausse du montant des travaux, il s'est rétracté, prétextant un manque de crédits. Et renvoyant ainsi aux calendes grecques la réalisation d'une infrastructure reconnue comme une nécessité. Aujourd'hui, bien malin celui qui peut dire où en est concrètement ce projet. D'un côté, le Préfet annonce aux élus concernés qu'aucune enveloppe budgétaire n'est prévue au-delà de 2006. De l'autre, Réseau Ferré de France (RFF) assure que les acquisitions foncières se poursuivent en vue de procéder aux premiers travaux, notamment aux abords de la gare Saint Charles. Pendant ce temps là, les usagers, eux, attendent toujours le « TER toutes les 10 minutes » qu'on leur avait promis aux heures de pointes.

Et ils risquent d'attendre encore longtemps. Présenté et débattu à grands renforts de moyens au printemps dernier, le projet de la Ligne à grande vitesse entre Marseille et Nice pourrait bien griller la priorité à celui de la 3^{ème} voie. Au mépris de la consultation citoyenne engagée sur le choix de son tracé,

Des compétences territoriales, imbriquées

	Coût Global	Part du SITCA
L'amélioration des performances de la desserte TC "interne" du SITCA ; une desserte protégée vers les paluds	10 M €	10 M €
La rouverture de la Voie de Valdonne	58 M €	0 M €
Amélioration des dessertes externes : 3 ^{ème} voie SNCF et pôles d'échanges	179,5 M €	2,5 M €
Une politique tarifaire intégrée et combinée multi services	2 M €	0,5 M €
L' limitation du trafic de transit : sécuriser les traversées urbaines et élaborer des plans de circulation	18 M €	9 M €
Amélioration de l'accessibilité du triangle autoroutier aubagnais	11 M €	0,5 M €
Une nouvelle politique de stationnement	3,15 M €	3,15 M €
Favoriser et sécuriser les déplacements vélos	2,05 M €	1 M €
Encourager les déplacements de proximité des piétons	5,6 M €	5,6 M €
Une meilleure gestion des opérations de livraison de marchandises	1,1 M €	1,1 M €
Amélioration de la mobilité et de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite	3 M €	3 M €
Un projet de développement durable sensibiliser, informer et éduquer	2,35 M €	2,35 M €
TOTAL	295,75 M €	38,7 M €

Le PDU définit un certain nombre d'actions prioritaires pour réduire le trafic automobile. Certaines sont exclusivement du ressort de GHB et des communes du SITCA. D'autres dépendent de l'implication de partenaires institutionnels comme le Conseil général, la Région, l'Etat ou Réseau ferré de France. photo Légende

Quel réseau de transports pour la prochaine décennie ?

L'utilisation d'un mode de transport plutôt qu'un autre relève certes d'un choix personnel, mais dépend aussi forcément de l'offre disponible. Sur le bassin du SITCA, l'élaboration d'un Plan de déplacements urbains doit conduire à un rééquilibrage entre la voiture et les autres moyens de déplacements plus respectueux de notre cadre de vie. Cette volonté se traduit à l'échelle du territoire par une politique des transports ambitieuse qui passe par le renforcement du service public des transports en commun, le développement de nouvelles infrastructures et la promotion de solutions alternatives.



Daniel Fontaine

maire d'Aubagne, conseiller général et président du SITCA.

Qu'est ce qui vous a poussé à vouloir mettre en place un nouveau réseau en 2007 ?

Comme le logement ou l'emploi, auxquels ils sont intimement liés, les transports publics sont devenus une question essentielle de notre quotidien. La concession de service public accordée aux Autobus Aubagnais arrivant à échéance fin 2006, nous avons souhaité apporter quelques changements à l'occasion de son renouvellement. Le bilan est certes bon, mais nous ne pouvons pas en rester là, car il y a des améliorations à apporter dans beaucoup de domaines, et dans toutes les communes.

Quelles sont ces améliorations ?

La nouvelle étape doit se traduire par une évolution plus qualitative que par le passé. De



Alain Belviso

président de GHB

Où en est-on avec le dossier de la 3^{ème} voie ferrée entre Aubagne et Marseille ?

Elle devait être réalisée en 2006. On parle maintenant de 2012. Le gouvernement prétend qu'il est à court de crédits pour un secteur qui, en plus, n'est pas sa priorité. L'Etat a donc annoncé qu'il n'était donc pas en mesure d'honorer ses engagements du contrat de Plan, d'autant que les coûts de la 3ème voie ont depuis été revu à la hausse. Nous refusons néanmoins de rentrer dans un scénario semblable à celui de la rocade de contournement, la L2, que Marseille attend encore... La Région et le Département sont prêts à faire démarrer les travaux avec leurs participations, mais l'Etat devra combler son retard.

Trois questions à...

« C'est l'avens

»



Patrick Arnoux

président de la commission transports du conseil communautaire de GHB

Qu'est devenu le Plan de déplacements urbains soumis à concertation en 2003 ?

Un projet a effectivement été élaboré. Il a simplement été suspendu dans l'attente d'un élargissement de son périmètre d'application. L'objectif assigné par la loi est celui d'un développement durable avec des modes de transports moins polluants et plus économes en énergie. Concrètement, nous devons déterminer des actions pour diminuer le trafic automobile et renforcer l'usage des modes doux de déplacements. Cette étape est achevée et nous allons bientôt pouvoir soumettre le PDU aux citoyens.

L'objectif vous semble-t-il atteignable ?

Il ne faut pas se le cacher, c'est un véritable défi. Mais nous n'avons plus le choix. Me

Agenda

23 septembre

23 septembre

La parole nourrit le débat citoyen. Et la votre comptera lors du débat « *Quel réseau de transports pour le territoire en 2007 ?* » qui se déroulera le vendredi 23 septembre, à 18h30, au Centre des congrès Agora à Aubagne. Les discussions seront notamment animées par Daniel Fontaine, Alain Belviso et Patrick Arnoux, auxquels se joindront Marc Di Benedetto (bureau d'étude Horizon conseil), Raoul de Grill (représentant du Conseil de développement) et Bernard Camparmo (représentant du Comité des usagers).

trois villes au départ en 1990, nous sommes passés à onze communes desservies. Le nombre de lignes des Autobus Aubagnais et leur fréquentation ont ainsi été multiplié par près de quatre. Une croissance quantitative qui a transformé notre petit réseau urbain en un véritable réseau interurbain, mais qui se heurte à la difficulté de desservir certaines zones pavillonnaires où les gens restent très dépendants de leur voiture. Il faut donc renouveler l'offre pour capter de nouveaux usagers.

Que faut-il donc changer ?

Nos concitoyens ne prendront pas les bus pour nous faire plaisir. Certains le feront pour diminuer leur frais, voir combattre la pollution. Mais ils ne les prendront volontiers que s'ils sont aussi performants, et donc aussi pratiques, que leur voiture. Le réseau doit donc répondre aux besoins de desserte de tous les publics, en adaptant davantage l'offre à la demande. Il faut par exemple créer de nouveaux services comme des minibus à la demande dans les zones peu denses et accroître les fréquences des grandes lignes structurantes. D'autres améliorations, telles la création de voies réservées ou de parc-relais, sont à envisager. Il y a en fait beaucoup de chose à débattre.

Ne pensez-vous que le projet de la LGV puisse à terme devenir un obstacle ?

La LGV est un grand chantier pour l'aménagement du territoire de la Région. Il doublera les capacités de la ligne unique Marseille-Vintimille pour y faire circuler plus de TER. Le TGV peut aussi servir pour des liaisons intercity. Mais d'autres tracés plus judicieux éviteraient d'impacter fortement le pays d'Aubagne. Ce projet ne verra pas le jour avant 20 ans, et la 3ème voie ne peut pas en dépendre. Je le dis, et je le répète, sa réalisation demeure notre priorité car elle répond à un besoin urgent. C'est même un préalable à d'autres projets comme la réouverture de la voie de Valdonne.

Là aussi, ne craignez-vous pas une nouvelle " arlésienne " ?

J'espère que nous pourrions nous détromper. Quand on a sur son territoire un site propre comme celui-là, qui dessert plusieurs communes, c'est de l'or pour l'avenir. On ne saurait plus le faire aujourd'hui. Nous sommes tombés d'accord avec la Région pour étudier les possibilités de sa réouverture. Il peut y avoir plusieurs scénarios, mais selon moi, il doit s'agir de transports collectifs.

tout-voiture n'a plus d'avenir. Le réseau routier est déjà saturé et l'élargir ne ferait qu'accroître le trafic. Aujourd'hui, les transports en commun n'assurent que 7% des déplacements. Notre objectif est de passer à 10%. Et ce n'est pas rien car pour réduire de 1% le trafic routier, il faut augmenter de plus de 10% celui des transports collectifs. Mais ce n'est pas une mission impossible.

Certaines actions du PDU correspondent à des projets lourds et coûteux. Comment comptez-vous les financer ?

Certaines réalisations dépendent de plusieurs autorités. L'extension du Pôle d'échanges implique ainsi le Département, la Région, la SNCF et l'Etat. Tous nos partenaires doivent se mobiliser, et ensuite tenir leurs promesses. Et notamment l'Etat, qui ne peut pas d'un côté créer de nouvelles obligations avec les PDU, et de l'autre supprimer les financements qui permettent aux collectivités de les assumer. En revanche, d'autres projets moins coûteux sont de notre ressort. Nous sommes par exemple en retard en matière piste cyclables. Dépassons nos débats locaux entre ceux qui y croient et ceux qui n'y croient pas, et regardons ce qui se fait ailleurs. En Italie, l'accès aux centres-villes est restreint et la pratique du vélo y est massive...

U ne navette sur orbite



Avec 55 allers-retours quotidiens, la navette « Aubagne-Marseille » séduit les salariés. Un usager sur deux l'utilise pour se rendre sur son lieu de travail.



Une intermodalité urbaine en construction

7h30. Etienne prend la ligne 9 à côté de l'église de Roquevaire. Il descend au Pôle d'échanges et monte aussitôt dans la navette Aubagne-Marseille. Une fois à Castellane, il emprunte le métro pour rejoindre son lieu de travail. 8h50, il arrive à la Joliette, sa journée peut commencer. En fin d'après-midi, après un dernier rendez-vous professionnel, Etienne se retrouve à deux pas de la gare Saint Charles. Il décide donc de rentrer à Aubagne en TER pour ensuite prendre le bus qui le ramènera chez lui. Au final, Etienne a circulé sur quatre réseaux différents, mais avec le même titre de transport : une carte à puce sur laquelle est enregistrée son abonnement « travail ».

Pour l'heure, ce scénario relève encore de la fiction, ou presque. Mais cette intermodalité

" L'an dernier, la navette a transporté plus de voyageurs vers Marseille que les TER.

dont les Franciliens profitent déjà avec la « carte orange » sera un jour une réalité sur l'aire métropolitaine marseillaise. En tout cas, le Conseil général des Bouches-du-Rhône s'y emploie. Après avoir généralisé la technologie de la carte à puce sans contact, nommée « Ticketreize », aux 70 lignes de son propre réseau, le département est passé à la vitesse supérieure en finançant l'équipement en billettique des réseaux de transports urbains. Entre le développement du système et l'équipement des bus, le CG13 a ainsi consacré un budget de 15M € à ce projet dont le but est de mettre les transports collectifs « en adéquation avec les besoins des usagers » en les rendant « plus facile d'accès et plus attractif ».

Aujourd'hui, seuls manquent à l'appel les réseaux de la RTM et d'Aix en Bus, ainsi que celui de la SNCF. Il n'empêche, à l'heure actuelle, « Ticketreize » fonctionne sur la totalité du réseau interurbain, ainsi que sur la plupart des lignes urbaines du département. Celles des Autobus Aubagnais ont été équipées au printemps dernier et 3 000 usagers utilisent déjà une carte à puce du réseau. L'intermodalité est en marche.

Les moteurs des bus bleus qui circulent entre le Pôle d'échanges d'Aubagne et la place Castellane à Marseille ont rarement le temps de refroidir. Particulièrement de 6h30 à 9h30 et de 16h à 19h. Pendant ces six heures de pointes, à raison d'un départ toutes les dix minutes, les navettes du réseau Carreize transportent la quasi-totalité des 2200 voyageurs qui les empruntent quotidiennement. A tel point que sur certains trajets, les bus affichent même complets. Pratique (elle délivre ses usagers de la contrainte du stationnement), économique (l'abonnement hebdomadaire coûte 12,50 € et donne droit à la libre circulation sur le réseau des Autobus Aubagnais et à 14 trajets sur celui de la RTM) et ponctuelle (au moins sur les horaires de départs), la navette a su s'accommoder de sa principale contrainte : le trafic sur l'A50. Suivant les

embouteillages, le temps du trajet oscille ainsi du quart d'heure à la quarantaine de minutes. En dépit de cet aléa, le service a su séduire une clientèle majoritairement composée de salariés travaillant sur l'Est marseillais (50,2 % des usagers) et de lycéens ou d'étudiants (35 %). Pour répondre à leur demande, et éviter que nombre d'entre eux restent sur le carreau victimes du succès de la navette, deux trajets supplémentaires (à 7h05 et 7h15) ont d'ailleurs été rajoutés.

Présentés l'an dernier durant la Semaine des transports publics, les véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite sont eux entrés en service il y a quelques jours à peine. « Les deux bus sont équipés d'un système d'agenouillement pour s'incliner vers le trottoir et d'une rampe électrique pour faciliter l'accès des personnes en fauteuils roulants. Il bénéficie également d'un procédé de signalisation vocale des arrêts pour les personnes mal voyantes, détaille Grégory Vandeville, le responsable de l'exploitation du réseau Carreize. Ils assureront douze allers-retours quotidiens et viendront notamment compléter l'offre actuelle avec deux départs intercalés à 6h55 et 7h25 ». Face à une demande croissante, le Conseil général a réfléchi à renforcer le service existant. Aujourd'hui, un nouveau projet est à l'étude. « Nous travaillons avec GHB sur l'ouverture d'une ligne supplémentaire au départ des Paluds, confirme Grégory Vandeville. Elle permettrait de désengorger le Pôle d'échanges, et peut être de rééquilibrer nos flux majoritairement orientés vers Marseille. Nous avons du mal à mesurer la part d'usagers actuels qui vont se reporter sur ce service, comme celle des nouveaux usagers » ajoute-t-il. Une donnée qui a son importance puisque l'ambition affichée serait de transporter 2000 voyageurs par jour sur cette nouvelle ligne. Mais pour l'heure, aucune date d'ouverture n'est encore avancée. Les élus de GHB attendent cependant une décision du Conseil général d'ici 2006.

Parole d'usager

Roquevaireoise travaillant à Marseille, Chantal Labruyère n'en demeure pas moins une fervente pratiquante des transports en commun : « C'est un vrai choix et je le revendique. Je dispose d'une voiture et si je la prenais, je pourrais gagner une demi-heure sur mes deux déplacements quotidiens. Mais au détriment d'un certain confort et d'une certaine tranquillité. Ce qui manque aujourd'hui, c'est titre de transport unique qui permettrait de prendre le train ou la navette du Conseil général, le bus ou le métro avec la même carte. Il n'existe aujourd'hui que des abonnements sur deux modes de transport. Pourtant, en fonction des heures, il peut être plus intéressant de prendre un jour la navette, un autre le train. »

Des journées qui ne se ressemblent pas



Légende photo, légende photo

2005

7h05. À Auriol, Antoine est déjà assis dans sa voiture. Se lever tôt n'est pas franchement sa tasse de thé. Mais depuis trois mois qu'il s'est installé avec sa famille du côté de Moulin de Redon, « à la campagne » comme il dit, il n'a plus vraiment le choix. Après quelques rendez-vous matinaux manqués, le comptable a pris l'habitude de partir avant l'heure de pointe, et ses bouchons. Ce matin, il ne s'en sort pas trop mal. Après quarante minutes de trajet, il arrive à son bureau dans les quartiers sud de Marseille.

Antoine a bien tenté de prendre les transports en commun, mais il s'est vite ravisé. Il a essayé l'option « bus » en enchaînant la ligne 9A, la navette Aubagne-Marseille et le métro. Les départs de la navette toutes les 10 minutes et la correspondance avec le métro étaient pratiques, « mais le car n'avancait pas plus vite que ma voiture sur l'autoroute » déplore-t-il. Autre solution abandonnée : le TER. « *Esquiché comme une sardine le matin, et incertain de rentrer le soir, très peu pour moi* » lance-t-il pour résumer cette expérience. Dans les deux cas, il met moins de temps avec sa « berline tout confort » puisqu'il peut encore se garer sans « tourner ».

8h10. Sylvie, sa femme, s'en va faire son marché à Aubagne avec la deuxième voiture qu'ils ont récemment achetée. Malgré l'encombrement habituel aux abords de l'école, elle arrive à lâcher Emilie, leur cadette, juste avant la sonnerie. Aujourd'hui, Bastien, l'ainé, ne rentre qu'à 9 heures, elle pourra donc le déposer au collège. D'habitude, il prend le bus. Arrivée à destination, Sylvie se gare sur le parking du cimetière des Passons et prend la navette gratuite qui la dépose sur le cours Foch. « *C'est idéal, surtout au retour avec les casab pleins* » glisse-t-elle en descendant du minibus.

9h25. À la Penne-sur-Huveaune, Angéla s'apprête à se rendre à l'entretien d'embauche qu'elle a dégoté. Elle a rendez-vous à

11h15 aux Paluds, du côté de la plaine de Jouques. Bruno, son fiancé, est déjà parti travailler avec leur voiture. Il aurait pu emprunter la ligne 10 qui monte à La Treille, « *mais les horaires ne collaient pas* » indique la jeune femme. C'est donc elle qui prendra le bus. Au Pôle d'échanges, un peu stressée, Angéla se précipite pour ne pas rater sa correspondance. Sinon, elle devra attendre une heure avant le prochain départ de la 17. Finalement, elle arrive à bon port, un peu en avance.

Son entretien terminé, Angéla décide de passer par Auchan pour se changer un peu les idées. Aucun bus à l'horizon. Elle fait le trajet à pied, en slalomant sur les trottoirs entre les voitures et les camions. De retour à l'arrêt de bus après une bonne demi-heure de lèche-vitrine, elle a tout le temps de rêver au vélo qu'elle pourrait s'acheter avec sa première paye. Mais tout compte fait, elle hésite : « *Vu la circulation et l'absence de pistes cyclables, je me demande si c'est vraiment une riche idée* » réfléchit-elle à voix haute.

16h30. Sylvie récupère Emilie à l'école. L'institut lui parle d'un Pédibus, un curieux projet d'accompagnement à pied. « *A voir* » pense la maman poule qui ne veut pas confier sa fille à n'importe qui. Trois quarts d'heure plus tard, sur le chemin du retour après les cours, Bastien se retrouve dans un bus bondé. Pendant ce temps-là son père est pris dans un énorme bouchon. Du coup, la journée de « *maman-taxi* » de Sylvie continue. Elle ressort une nouvelle fois la voiture pour amener son fils au judo.

Ce soir là, Antoine met son nez dans les comptes du budget familial. Une fois ajoutés les deux crédits des voitures, les deux contrats d'assurance, l'essence, l'entretien, il reste bouche bée. Cette année, ils ont dépensé 11 700 €, rien que pour se déplacer ! Il était loin de croire qu'en s'installant à la « *campagne* », il passerait plus de temps dans sa voiture que dans son jardin.

2015

7h20. Antoine est toujours comptable à Marseille. Il franchit le péage d'Auriol avec son Pass qui donne droit à une réduction combinée avec le parking-relais et le transport en site propre des Paluds. Là, il monte dans le train-tram, arrive au Pôle d'échanges et file sur le quai de la gare. Il attend à peine trois minutes avant de prendre un TER. Désormais « *le train toutes les 10 minutes* » est bien une réalité depuis que les travaux de la 3^{ème} voie sont terminés. Il a bien un deuxième changement à la Blancarde, où il prend le tramway, mais il ira toujours plus vite qu'en voiture. A cause du trafic, l'autoroute est devenue un véritable piège.

Au même moment, Angéla, qui s'est mariée avec Bruno, entame une nouvelle journée de déplacements sans stress. Elle est devenue une véritable adepte du bus. Les tarifs ont augmenté, mais l'offre s'est considérablement améliorée. Son bus pour les Paluds où elle travaille depuis 10 ans, circule désormais sur un couloir réservé. Il est plus fréquent (un départ tous les 15 minutes) et son trajet est plus direct. Pour garder la forme et accompagner son fils à l'école, Bruno, lui, prend son vélo. Tous les jours, il emprunte la nouvelle piste cyclable. Au début, ils étaient quasiment seuls. Petit à petit, beaucoup d'autres s'y sont mis.

8h30. A Moulin de Redon, Emilie a réservé par téléphone le minibus du transport à la demande. En attendant la fin du chantier de la voie de Valdonne, elle prend le car direct par autoroute pour être à l'IUT Image et son d'Aubagne, où l'attend un cours de cadrage. A midi, avec ses copines, elle ira peut-être faire du shopping dans le centre grâce la navette électrique.

10h15. Sylvie ne fait plus le taxi, mais utilise toujours sa voiture pour son travail d'assistante à domicile. Parfois, grâce au site Internet du « *Pilote* », elle arrive quand même à organiser certains de ses déplacements professionnels en transports collectifs. Comme Bastien il y a quelques années, Emilie va bientôt s'en aller de la maison, et la retraite approchant à grands pas, Sylvie songe à habiter plus près d'un centre-ville, pourquoi pas dans les environs d'Aubagne. Son mari aime toujours s'occuper du jardin, mais ça le fatigue.