

Le casse-tête des

Malgré les millions d'euros dépensés en Provence pour les transports, les critiques sont nombreuses contre les retards, l'état du matériel et la coordination. Un vrai repoussoir pour ceux qui rêvent d'abandonner leur voiture

Par Fred GUILLEDOUX
fguilledoux@laprovence-presse.fr

Parmi les rendez-vous de septembre, la Semaine de la mobilité et de la sécurité routière qui a lieu actuellement figure en bonne place. Appuyée sur une communication tout-terrain, elle voit notamment dans plusieurs villes de Provence des opérations de gratuité des transports en commun, histoire de séduire les dingues de la voiture. Problème, les réseaux de transports en commun sont-ils au niveau de l'attente? Bien sûr, des millions d'euros sont dépensés chaque année par les collectivités de la région et des centaines de milliers de Provençaux utilisent le train, le car, le bus, le tramway ou le métro... Pour autant, les critiques restent nombreuses, tant contre les retards ou l'état du matériel que sur l'insécurité, que démentent toutes les statistiques. Plus encore, c'est la question de la coordination des réseaux couplée à des horaires pas toujours très adaptés qui refroidit bien des Provençaux. Et ce qu'ils vivent dans un petit village ou dans une ville de près d'un million d'habitants comme Marseille. La voiture reste trop souvent indispensable, faute d'offre alternative cohérente. D'ailleurs, personne n'imagine fêter vraiment la Journée sans voiture prévue ce mercredi. Un signe qui ne trompe pas...



Malgré les retards trop fréquents sur certaines lignes, le train reste le transport en commun le plus utilisé dans la région. / PHOTO ANGE ESPOSITO

Pourquoi les transports collectifs restent insuffisants en Provence

Tout le monde en est désormais convaincu: avec la pollution de l'air, la hausse du prix du pétrole, l'engorgement des axes routiers et la paralysie quasi permanente des centres-villes, la seule planche de salut pour qui veut continuer de se déplacer en toute liberté et sans se ruiner, ce sont les transports collectifs. L'idée semble aujourd'hui partagée par une majorité d'usagers, mais comme le souligne Olivier Domenach, directeur du cabinet Jonction à Aix-en-Provence, "il y a de plus en plus de croyants, mais encore trop peu de pratiquants".

Il est vrai que dans la région, vouloir se déplacer sans bagnole relève souvent de la gageure, alors que c'est devenu naturel en région parisienne ou dans la métropole lyonnaise. La faute à près d'un demi-siècle d'incurie politique, qui a abouti à un sous-équipement dramatique en termes d'infrastructures et à une offre largement sous-dimensionnée par rapport aux besoins d'une population en croissance exponentielle.



À Salon, on distribue des "autopatch" pour guérir les drogués de la voiture. Un clin d'œil loin d'être suffisant... / PHOTO AURÉLIE FERIS

Pour ce qui concerne la grande métropole régionale, Marseille, le péché originel remonte au milieu des années 60, quand furent créées les communautés urbaines. Si Lyon, Bordeaux, Lille et Strasbourg compriment d'emblée l'intérêt qu'elles avaient à adopter ce nouveau statut, notamment pour les dotations supplémentaires qu'elles pouvaient en espérer, Marseille, elle, refusa d'y souscrire. Pour des raisons strictement politiques, Gaston Defferre, préfère en effet renoncer à ces moyens plutôt qu'à une parcelle de son pouvoir. Résultat: au moins 10 milliards d'euros de perdus en 45 ans pour l'aire métropolitaine marseillaise. Le prix "de la liaison avec l'aéroport et des lignes de tram, de train et de métro qui nous manquent", rappelait la semaine dernière le maire (PS) des 1^{er} et 7^e arrondissements, Patrick Mennucci, lors d'une conférence de presse.

Par la suite, d'autres erreurs ont été commises, comme le sacrifice du réseau de tramway

dans les années 60 (il était alors le plus dense de France), surtout parce qu'il empiétait sur l'espace dévolu à la voiture. "Quand Defferre a compris que c'était une erreur, explique Olivier Domenach, il s'est lancé dans la construction du métro, dont le coût a plombé les finances de la ville pendant plus de 30 ans".

Dix ans plus tard, l'État semblait prêt à investir sur la ligne ferroviaire Aix-Marseille. Des crédits avaient d'ailleurs été inscrits au plan État-Région, mais le Conseil régional, alors présidé par le socialiste Michel Pezet, n'engagea pas un franc sur ce projet. "À la même époque, rappelle l'expert aixois, les régions Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais ont, elles, puissamment investi dans les infrastructures et elles en recueillent les fruits."

Ce qu'Olivier Domenach qualifie "d'absence de volonté politique remarquable dans cette région" se retrouve à d'autres échelles, bien au-delà de Marseille. Exemple: le syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône (SMTB), qui a vo-

lonté à organiser l'ensemble de l'offre sur le département. Créées par la loi d'orientation sur les transports du ministre (PCF) Charles Fiterman, en 1983, ces structures de coopération ont connu d'emblée un franc succès. Les 57 communes du Grand Lyon y ont ainsi souscrit dès 1985, avec 7 communes limitrophes. Dans les Bouches-du-Rhône, il a fallu attendre... 2009. Et encore! Dans sa première mouture, le SMTB n'incluait pas les 34 communes de la Communauté du pays d'Aix. Qui ont finalement adhéré en juin dernier "après avoir reçu de solides garanties financières", explique André Guinde, président (PS) de ce syndicat. Le dossier prioritaire auquel il doit s'attacher concerne la création d'un titre unique pour tous les modes de transport disponibles dans le département (bus urbains et interurbains, train, métro, tramway, vélo...). Selon André Guinde, il faudra tout de même "au moins un an de travail" pour y arriver. Mieux vaut tard...

Hervé VAUDOIT

Le tram, pour se déplacer ou réhabiliter?

Les Marseillais, qui préfèrent un bon mot à la vérité, disent parfois que leur tramway est nommé désert. Injuste, même s'il ne transporte que 50 000 passagers au lieu des 100 000 escomptés.

En fait, même si la municipalité de Marseille ne l'a jamais avoué, le tram est ici moins un outil de transport en commun entre la périphérie et le centre qu'un outil de requalification urbaine. Une manière de réussir au XXI^e siècle la liaison lancée au XIX^e, avec le percement de la rue de la République, entre le Vieux-Port et les bassins de la Joliette. Aujourd'hui il s'agit de mettre en tension le Centre-Bourse et le futur complexe commercial des "Terrasses du Port" à La Joliette.

Le projet de tram d'Avignon vise plus un objectif de transport en commun, puisqu'il reliera le centre au Pontet et à Villeneuve-lez-Avignon.

Le projet de tram de l'agglomération d'Aubagne, qui se veut "pôle transport d'excellence" selon le leitmotiv de son président Alain Belviso - les bus y sont déjà gratuits - est mixte: les 10 km de la ligne serviront à réhabiliter le centre d'Aubagne mais il y aura peu de travaux de requalification entre la Penne-sur-Huveave et les Paluds. "Nous

repreons les emprises du tram de Pagnol, il n'y a pas d'expropriations, pas d'ouvrages d'art à construire. Nous devrions donc avoir le tram le moins cher de France, avec 16 millions d'euros par kilomètre, ce qui le rend accessible pour notre agglomération de 60 000 habitants, quand le tram n'est habituellement accessible qu'aux villes de 100 000 âmes", aime à dire Robert Abad, directeur de cabinet d'Alain Belviso. Il s'agit bien de transports en commun car l'écartement des rails sera le même que celui de Marseille "pour éventuellement, un jour, connecter les deux réseaux". L'idée d'un busway, un tram sur pneus sans rail a été écartée. Les véhicules sont moins chers à l'achat, mais ont une durée de vie inférieure de moitié.

Un tram-train pour Aubagne

Mais le grand projet de l'agglomération transports en commun, c'est le tram-train entre La Bouilladisse et le centre d'Aubagne. Un projet de 50 millions d'euros seulement, puisqu'il s'agit aussi de réutiliser une ancienne voie ferrée. L'idée est de rouler plusieurs kilomètres entre deux villages à une vitesse élevée comme dans un

train, puis, une fois en ville, de faire des sauts de puce entre deux arrêts, à la manière d'un tram. Arriver au plus près de sa destination finale sans avoir à changer de moyen de transport accroît la compétitivité par rapport à la voiture.

La première ville à avoir développé ce concept est en Allemagne. Depuis 1992, Karlsruhe veut "emmener le train aux gens et non l'inverse". Le résultat est là: 175 millions de voyages validés en 2009 pour une ville de 302 000 habitants! Il faut dire que le tram-train a largement débordé des limites de la ville et dessert Aix-la-Chapelle et Baden-Baden, soit un rayon de 69 km autour de Karlsruhe. Chaque année, le réseau s'agrandit et le nombre de passagers augmente: + 10% en 2009 par rapport à 2008. Cette foule d'usagers a droit à 7 zones et quelque 260 arrêts. Une belle performance qu'ils plébiscitent en renonçant volontiers à la voiture au profit du tram-train: 90% des passagers ont un abonnement au mois ou à l'année. La puissance publique a mis les moyens, avec une tarification et des fréquences attractives. Même la nuit, il y a au moins un train-tram par heure qui circule.

Audrey DESANTO et Thierry NOIR



À Marseille, comme ici sur la Canènerie, le tram a moins été un outil de transport en commun qu'un outil de requalification urbaine. / PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

transports en commun

Arrêt-buffet en gare de Rognac avec les "damnés des retards"

Pascale le glisse dans un soufflé. Elle est femme de cheminot. "Et pourtant, le train me prend la tête." En entrant en gare de Rognac, joliment rénovée, elle jette un œil sur la télévision d'affichage et constate les retards. "Je travaille dans un centre de formation du 1^{er} arrondissement, près de la gare Saint-Charles. Pas question d'y aller en voiture et de payer 12 euros par jour de stationnement. Mais je compte les jours où j'ai pu débiter mon job à l'heure. Sans parler des stagiaires que l'on refuse quand ils subsistent eux aussi les galères de trains."



Olivier Monnot, le directeur régional délégué au TER en Paca. / PHOTOS P.H.L.

Ce mardi-là, Olivier Monnot, directeur délégué aux TER en Provence-Alpes-Côte d'Azur écoute les doléances des clients autour d'un café-croissant. "Ce matin, nous sommes confrontés à un feu près des voies à Cavailon. Cela nous échappe." Le vital 7 h 44 prend déjà dix minutes de retard dans cette gare qui accueille 39 trains par jour et 600 voyageurs.

Le responsable SNCF évoque la saturation de cet ancien "axe impérial" où les convois de marchandise, les Téo et les TER se

succèdent, qui a été longuement interrompu cet été après Miramas pour travaux dans le secteur. Et il écoute ces gens un peu désabusés qui restent malgré attachés au train.

"Le TER serait le moyen de transport idéal pour nous s'il n'y avait tous ces aléas, témoignent Élisa et Simone qui se rendent, elles aussi, à Marseille. Mais à l'issue d'une journée de travail,

pour rentrer sur Rognac, nous ne comptons plus le nombre de fois où le 17 h 14 est supprimé, sans raison, sans explication. Aujourd'hui, on nous accueille avec un petit-déjeuner mais nous avons la sensation d'être maltraités le reste du temps."

Pourtant, dans un secteur où les axes routiers sont saturés, les salariés à horaires réguliers devraient pouvoir basculer massivement sur le train.

"Franchement, nous voulons avoir une démarche citoyenne, écologique et c'est pour cela que nous prenons le train", explique un jeune couple de La Fare-les-Oliviers. Lui travaille chez un opérateur télécoms à La Joliette, elle à la Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail, rue Georges. Deux secteurs parfaitement desservis par le tram et le métro, après leur arrivée à la gare Saint-Charles. "Quand ça marche bien - mais c'est rare - nous mettons 45 minutes de porte à porte pour aller au boulot." Une sorte d'idéal quand on y réfléchit.

Agnès a elle aussi le souci d'une démarche "écocitoyenne". "J'habite à Istres. Je vais en voiture jusqu'à la gare de Miramas. Puis en train jusqu'à Rognac et ensuite je prends un bus pour rejoindre mon poste de secrétaire dans la Zac nord."

Comme souvent, elle a pris le train largement plus tôt pour être sûre d'avoir un train et un bus malgré les retards. Heures de sommeil en moins, attente dans le hall de la gare. Certains habitués parlent tout de même d'une relative amélioration, de meilleures informations. "J'ai appris que je pourrais avoir les infos sur les retards de TER sur mon téléphone portable", explique Odile. Vite, le 7 h 44 devenu 8 heures arrive. Les "patients" de Rognac se ruent dans le tunnel pour embarquer vers Marseille en face.



Trop souvent, les liaisons entre trains, autobus et tram ou métro ne sont pas suffisamment pensées. Ce qui rallonge parfois trop les trajets. / PHOTO JEAN-ÉRIC ELY



Ce couple de La Fare les Oliviers prend le train à Rognac, destination Marseille. La Blancarde pour elle, La Joliette pour lui.

Philippe LARUE plarue@laprovence-presse.fr

Les étudiants apprennent à bouger futé

S'il est globalement malaisé de trouver une offre de transports collectifs satisfaisante et fiable dans la région, c'est encore plus difficile pour les étudiants. D'une part parce qu'ils disposent le plus souvent de moyens limités; d'autre part parce qu'ils n'ont choisi ni la localisation du domicile parental, ni celle de l'établissement où ils sont inscrits. Qu'ils étudient à Aix, Marseille, Avignon, Gap ou Manosque, composer avec les horaires, la fréquence, le coût et les zones desservies par les différents modes de transports publics relèvent souvent du casse-tête.

Côté tarifs, on observe que la majorité des collectivités ont consenti d'importants efforts pour limiter leurs dépenses. Le Conseil régional offre ainsi une réduction de 50% sur les Trains express régionaux à tous les étudiants entre la gare la plus proche de leur domicile et le lieu de leurs études. Les Conseils généraux de la région font de même sur les bus qui relèvent de leur autorité et la plupart des structures intercommunales offrent des réductions sur les tickets de bus, voire la gratuité aux étudiants domiciliés sur leur territoire.

Sur le plan de l'offre globale, en revanche, de gros progrès restent à faire pour réduire les inégalités territoriales que subissent

les étudiants. Ceux qui habitent et étudient dans les grandes villes de la région ont en effet beaucoup moins de problèmes que leurs camarades domiciliés dans de petites communes mal desservies par les trains et les bus. Julie Gavelle, responsable de la plateforme "Bougez futé!" installée depuis 5 ans sur le campus de Luminy, à Marseille, explique ainsi que "dans les cas où les solutions transports sont trop compliquées ou inadaptées, on aide les étudiants à trouver une chambre sur place".

Pour les autres, tous les moyens sont bons pour faciliter les déplacements à moindre coût, comme le covoiturage étudiant. Lancé en 2005, ce système connaît un véritable succès. "Peu d'étudiants ont leur propre voiture, concède Julie Gavelle, mais ceux qui en ont une peuvent transporter 4 autres personnes et partager les frais. Tout le monde s'y retrouve." Autre solution, l'utilisation du vélo pour les trajets courts. La plateforme "Bougez futé!" en possède 55, dont 18 à assistance électrique. Les étudiants marseillais adorent. En attendant les Aixois, qui disposent prochainement d'une nouvelle plateforme "Bougez futé!" dans l'enceinte de la cité universitaire des Gazelles, en plein cœur du quartier des facultés. H.V.

69750

Elections Chambres de métiers et de l'artisanat du 29 sept. au 13 oct. 2010

ARTISANS, VOTEZ POUR LA LISTE DE VOS AVANTAGES

- Un numéro vert pour obtenir des réponses sur-mesure sous 48h
- Des centres de rencontre plus nombreux, sur tout le département
- Des agents plus mobiles pour être aidés sans vous déplacer
- La prise en compte de tous les artisans, syndiqués et non syndiqués

à suivre...

"Voilà pourquoi on parle d'ARTISANS DE NOTRE AVENIR 13 COMME DE GENS PROCHES À L'ÉCOUTE ET AU SERVICE des artisans... tous les artisans!"

La liste ARTISANS DE NOTRE AVENIR 13 est présentée par :

CGPME 13 BTP

Retrouvez-nous sur www.100pour100artisans.fr

VOTEZ ARTISANS DE NOTRE AVENIR 13

0910 - encore-mieux.com