

FEDERATION DES CIQ

Compte rendu de la réunion transports en commun du 2 juin 2023

Cette réunion a été tenue en présence d'Eric Chevalier (adjoint à la voirie et aux transports) avec :

- les représentants de la direction générale adjointe mobilité de la métropole (Loïc Trelleu, Eric Dognon),
- les représentants de Keolis (Catherine Renault, Serge Loqué, Philippe Boulet)
- les CIQ Arc de Meyran, Célony, Cézanne -Torse, Cuques Saint Jérôme, Encagnane, Granettes Saint Mitre, Lauves-Platanes, Les Milles, Pasteur Tamaris, Pont de Béraud, Puyricard, Tassigny.

I Diaporama présenté par Keolis (en pièce jointe)

Ce diaporama détaillé donne de nombreuses informations sur la fréquentation globale du réseau, le bilan des nouveautés de 2022 et la rentrée 2023.

Secteur des Milles : les modifications induites par la fermeture du pont sur l'Arc ont permis de repenser les tracés qui ont ainsi pu être améliorés et vont être maintenus, ayant apporté satisfaction aux usagers avec les lignes 5 et 4.

Secteur de Luynes : la réorganisation des circuits a donné de bons résultats comme la modification de la ligne 14 dont l'offre a été doublée, qui dessert l'Arena avec des services supplémentaires les soirs de spectacle. En parallèle un nouveau secteur pour le transport à la demande (TAD) a été créé dans le quartier Malouesse) qui donne satisfaction.

Desserte du pôle d'activités : la ligne rapide 17 entre Aix et le PAAP a été totalement adaptée aux besoins des salariés du pôle. Elle répond à un besoin d'amélioration de la desserte avec une augmentation de fréquentation de 32%. Les mouvements pendulaires sont concentrés sur les créneaux horaires très fréquentés du matin et du soir. Les véhicules chargent dans un seul sens le matin (Aix – Les Milles PAAP) et rentrent à vide directement pour pouvoir ainsi être affectés sur d'autres besoins. Le soir ils rejoignent à vide le point de départ du pôle pour charger les usagers vers Aix.

A cette occasion, L Trelleu a aussi indiqué que depuis le 1^{er} janvier 2023, sa direction avait en charge l'ensemble du réseau interurbain de toute la métropole avec la perspective de mettre en place une nouvelle numérotation de l'ensemble des lignes et des tarifs harmonisés, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il y a des inquiétudes pour assurer les services à la rentrée 2023 du fait du manque de chauffeurs.

Ligne M1 : trajet modifié au Val Saint André pour améliorer la desserte.

Nouvelle politique de tarification dans les parcs relais, en particulier à Krypton et à Malacrida, pour mieux dédier les places aux pendulaires et pour mettre fin aux stationnements de très longue durée. Les étudiants autrefois clients du Krypton ont été redirigés vers le parc relais Colonel Jean-Pierre pour leurs stationnements longue durée. Ce parc-relais a doublé sa fréquentation. E Chevalier souhaite une présence d'un gardien sur place dans ce parc-relais pour assurer la sécurité et répondre à des dysfonctionnements qui ont été récemment constatés.

II Echanges

Manque criant de chauffeurs : compte tenu des difficultés de recrutement actuelles qui concernent au demeurant tous les réseaux, la direction mobilité est contrainte de gérer quotidiennement la pénurie, n'est plus en capacité de développer le réseau et doit rationaliser les lignes existantes notamment dans l'interurbain pour récupérer des conducteurs. Le manque de chauffeurs (- 33 depuis 2022) conduit à la dégradation du fonctionnement des lignes (93 à 94 % de l'offre est assurée avec des réductions de fréquences sur certaines lignes). En dépit de ces fortes contraintes, le trafic a atteint en mars 2023 son niveau le plus élevé avec 1,2 millions de validations supérieur à celui de 2019 avec une forte augmentation sur la ligne 1 (BHNS) de 25% entre 2021 et 2022.

Le climat social reste tendu (cf la grève de 3 semaines constatée sur le réseau aixois) pour des causes diverses notamment des difficultés à se loger sur Aix. 1/3 des chauffeurs réside sur Aix, 1/3 sur Marseille, 1/3 sur le reste du territoire mais à plus de 30 km. Ces employés démissionnent donc dès qu'ils ont la possibilité de se faire embaucher plus près de leur domicile. En 2022 il y a eu 97 embauches mais 132 démissions.

Stationnement des autocars de tourisme : il pose problème car le dispositif de stationnement négocié avec l'office de tourisme (dépose des usagers sur le boulevard du roi René, reprise des usagers au Jas de Bouffan hors vacances scolaires) est loin d'être respecté et ces véhicules sont nombreux à stationner en attente du retour de leurs passagers sur les voies réservées aux bus du boulevard du Roi René ou Carnot par exemple, empêchant ainsi l'utilisation normale de ces voies.

Service de nuit : expérimenté en janvier 2020, il a été arrêté le 17 mars de la même année en raison de la covid mais il n'est pas question de le reprendre dans le contexte actuel et ce d'autant qu'il a été observé que le BHNS n'est guère utilisé le soir. Il n'y aurait donc pas un véritable besoin...

Trafic des TAD : les contraintes de gestion n'ont pas permis de faire évoluer le réseau avec des zones toujours non desservies et dans certains secteurs le service est en recul. Organisé en 9 secteurs, le dispositif ne permet toujours pas de passer d'un secteur à un autre, sauf, seule avancée depuis cette année, la possibilité de passer d'un secteur à un autre pour les TAD destinés aux PMR (personnes à mobilité réduite).

Problèmes sur les bus mini électriques : leur fiabilité n'est pas bonne et leur capacité de charge ne permet pas toujours d'assumer la totalité de la journée. Ces problèmes techniques ne sont pas résolus à l'heure actuelle.

Services aux voyageurs :

- **les bornes d'informations des voyageurs (BIV)** utilisées notamment pour le BHNS ne fonctionnent pas depuis janvier 2023 et elles ne seront remises en activité que lorsque les dysfonctionnements constatés au niveau informatique seront définitivement réglés. Par contre, l'expérience fondée sur un QR code mise en place à la rentrée 2022 dans une cinquantaine de stations et permettant d'avoir sur un smartphone le temps réel de passage des 2 prochains bus a donné satisfaction et sera étendu à l'ensemble du réseau à compter de la prochaine rentrée. Rappel : il y a plus de 1000 arrêts de bus dans le Pays d'Aix. De même, la mise en place de distributeurs de tickets à la gare TGV cet été devrait faciliter l'accès aux bus de la ligne 40 et réduire ainsi les longues files d'attente constatées à certaines heures
- **l'open -paiement individuel** : ce paiement par carte bancaire très rapide car effectué directement en quelques secondes dans les véhicules est un succès puisque près de 70% des validations de billets à l'unité se font par ce moyen de paiement. Il sera étendu aux groupes d'utilisateurs et permettra de payer avec une seule carte bancaire jusqu'à 5 validations successives avec un système nécessitant une acceptation du payeur à chaque validation souhaitée pour éviter toute redondance
- **Digitalisation des dépliants horaires** : elle sera instaurée pour pouvoir suivre les changements successifs intervenant en cours d'année. Les impressions papier (250 000 en 2022) perdureront mais en nombre plus réduit (économies de papier, moins de déchets, coûts moindres). Par ailleurs, à terme il n'y aura plus qu'un seul site internet pour l'ensemble des services de transports de la métropole.

Nouveaux véhicules articulés : suite à un accord de la mairie, le recours aux bus articulés de 18 mètres notamment pour accroître la capacité des BHNS qui sont saturés aux heures de pointe est maintenant possible mais les délais de commande sont longs (délai de livraison de près d'un an).

Focus sur la ligne 13. Celle-ci qui dessert de nombreux quartiers depuis Puyricard jusqu'au Tholonet par le boulevard De Lattre de Tassigny ne passe plus, depuis la fermeture du Cours Sextius, par le centre-ville au retour. De ce fait, sa fréquentation a été réduite et elle n'assure plus correctement la desserte de certains quartiers notamment dans le nord-ouest et de la nouvelle clinique Axiom. Il est nécessaire de trouver une solution pour son retour par le centre-ville.

Couloir de bus à contre-sens sur le Roi René entre Gambetta et Victor Hugo qui concerne plusieurs lignes dont les lignes 3 et 13 : ce dossier est toujours à l'étude à la métropole avec un point d'achoppement pour le carrefour Roi René-Victor Hugo. Il a été précisé par Eric Chevalier que la ville avait proposé à la métropole de reprendre l'instruction de ce dossier. Il demande à la fédération d'appuyer cette démarche.

Desserte de l'hôpital : celle-ci n'est pas suffisante pour permettre l'accès normal des habitants aux services de l'hôpital avec notamment des trajets différents aux allers et retours pour certaines lignes. La seule solution semble être de relancer la ville pour la création de la ligne BHNS nord jusqu'au parking des Hauts de Brunet.

Allègement de la gare routière de centre-ville : celle-ci est de plus en plus saturée (avec seulement 20 places de stationnement pour les bus [et](#) le plus grand nombre de mouvements de quai de tout le sud-est de la France). La métropole a toujours pour objectif de déplacer le terminus de certaines lignes interurbaines vers les parkings du Krypton et du lieutenant-colonel Jean-Pierre.

Prolongation de l'Aixpress vers Malacrida : en cours d'étude. Des contacts positifs ont été noués avec le collectif de commerçants de Saint Benoit qui s'était violemment opposé à ce projet lors de la mise en place du BHNS.

Ligne directe entre Malacrida et Marseille : en cours d'étude, elle est destinée à désaturer la ligne 50 (qui, avec plus de 3 millions de voyageurs, est la plus fréquentée de France).

La Comtadine : la ligne de diablino entre le parking Rambot et la place des Prêcheurs mise en place pendant les travaux des 3 Places a été supprimée depuis la fin des travaux. Elle ne sera pas reprise par la métropole.

Rentrée 2023 :

- même organisation pour obtenir les titres d'abonnement. Un guichet sera rajouté à l'office du tourisme
- pas de changements notables sur les lignes standard. Par contre, pour les lignes scolaires qui sont saturées, il sera peut être nécessaire de créer des services

supplémentaires qui pourraient être ouverts, en fonction des possibilités, aux autres usagers.

Développement durable : Keolis souligne qu'à fin 2023 68% du parc sera électrique ou hybride : 43% électrique, 25% hybride.

Au cours de ces échanges, la fédération a rappelé les travaux en cours dans la commission mobilité et a indiqué notamment qu'elle avait procédé à une comparaison complète de l'ensemble des lignes urbaines ce qui a permis de mettre en évidence de fortes disparités en matière de desserte selon les quartiers, qu'il s'agisse de l'amplitude horaire durant la journée, de la fréquence des bus ou de la desserte durant le week end.

Les CIQ présents complèteront ce compte -rendu en tant que de besoin en fonction des échanges qui ont eu lieu sur des points particuliers concernant leur quartier.

Le bureau de la fédération