

Pour un retour à une ligne 87 efficiente

A. Rappel des faits :

·La ligne 287 est une ligne mise en place en 2020 par la Métropole Aix-Marseille afin de remplacer l'ancienne ligne régionale 87 Aix-Cavaillon. Par rapport à cette ancienne ligne, le nombre de passages est très inférieur et Cavaillon n'est plus desservie.

·En 2021, la ligne fut supprimée pendant l'été (sans en informer les usagers) avant d'être remise en place ; mais bien que quatre passages aient été prévus, voilà plus d'un an qu'il n'y en a que deux. Des modifications de cette ligne avaient été prévues par la Métropole pour la rentrée 2022, déplaçant le terminus à Lambesc ; ce changement n'a heureusement pas eu lieu car cela n'était pas non plus une solution efficace pour rejoindre Aix-en-Provence.

·Le but de cette réunion est d'essayer de convaincre la Métropole de rajouter des horaires et passages de cette ligne le matin et le soir ou au moins empêcher sa suppression. Il s'agit de la seule ligne directe permettant de rejoindre Aix-en-Provence pour les communes d'Alleins, Charleval, Mallemort et Vernègues.

B. Une amélioration de la ligne nécessaire

·Ces quatre communes ont besoin d'une liaison directe vers Aix-en-Provence fiable et efficace, un nombre important de personnes travaillent à Aix-en-Provence. Selon l'Insee **les déplacements quotidiens vers Aix-en-Provence pour le travail sont supérieurs à 600¹ ; pour les études ils peuvent être estimés à environ 200**. Soit plus de 800 usagers potentiels uniquement vers Aix-en-Provence.

·Cette ligne permet également de rejoindre les communes de Lambesc et Saint-Cannat. Les déplacements quotidiens vers ces communes pour le travail sont supérieurs à 200. De plus les habitants de ces communes utilisent également cette ligne, améliorant la desserte de ces communes vers Aix-en-Provence.

·Au total le nombre d'usagers potentiels est de presque **1000 personnes** ; le fait qu'il n'y ait qu'un passage le matin n'est pas une situation normale. Cette ligne devrait au contraire être développée et optimisée.

·Le trajet du 287 suit principalement l'ancienne Route Nationale 7, devenue RD7N ; il s'agit d'un axe majeur de circulation déjà saturé ; créer une desserte efficace pour cette ligne permettrait de réduire les embouteillages et aurait un impact positif pour l'environnement et la circulation.

C. Une situation aberrante

·Actuellement il n'y a qu'un aller vers Aix-en-Provence le matin et un retour le soir ; ce manque d'horaires encourage les personnes ayant besoin de rejoindre Aix à prendre leur véhicule personnel, aggravant la circulation routière sur un axe déjà saturé.

·Il est cependant possible de rejoindre Aix-en-Provence en utilisant les transports en commun mais cela nécessite l'utilisation de correspondances, soit en passant par Salon ou la Roque en utilisant des lignes régulières ou par Lambesc en utilisant le Transport à la Demande (TAD).

·Ces correspondances sont une perte de temps, une source de fatigue inutile et découragent les usagers. Cela représente aussi un coût supplémentaire, nécessitant plusieurs abonnements ; de plus prendre des correspondances n'est pas un moyen fiable. Les aléas de la circulation sont tels qu'il n'est pas garanti de ne pas rater une correspondance et ainsi se retrouver bloqué. L'impact écologique est supérieur avec l'usage de correspondances.

·Pour permettre une optimisation des transports, les trajets doivent être le plus court et le plus direct possible ; plusieurs organismes tels que la RATP, CEREMA, ADEME... déconseillent l'utilisation de correspondances.

¹: Selon Recensement Insee 2019

D. Un trajet vers Aix-en-Provence clairement défavorisé pour ces communes

·Un autre problème se pose : les dessertes ne sont pas les mêmes selon les communes ; pour les quatre communes, Salon-de-Provence est très bien desservie mais la desserte vers Aix-en-Provence ignorée. Pourtant le nombre d'actifs travaillant sur Salon pour ces quatre communes est un peu plus élevé que 700 et il n'y a presque pas d'étudiants. En additionnant les passages des différentes lignes desservant Salon (ligne 13 et 86), il y a 60 passages, contre 2 pour Aix. Pour la commune de Mallemort, 38 passages de la ligne 86, seulement 2 pour Aix. Il y a clairement un problème de desserte pour Aix-en-Provence qui ne semble absolument pas justifié.

·Autre situation ubuesque, il existe une différence de traitement selon les communes : La Roque d'Anthéron est très bien desservie. Cette commune présente un profil similaire à Mallemort en nombre d'habitants et en distance par rapport à Aix-en-Provence. Pourtant elle bénéficie d'une ligne directe, la ligne 250 avec 42 passages quotidiens, proportionnellement 20 fois mieux desservie que Mallemort tout en ne se trouvant pas sur un axe de circulation majeur et historique. Bien que, comparé à Mallemort, plus d'habitants de La Roque d'Anthéron travaillent à Aix-en-Provence, une telle différence ne peut être justifiée et montre une inégalité de traitement flagrante entre différentes communes de la Métropole.

E. Une Métropole désintéressée

·La Métropole est chargée de l'organisation des transports en commun au sein de son territoire mais elle n'a fait que dégrader la desserte vers Aix-en-Provence depuis plusieurs années. La Métropole reconnaît à travers des études qu'elle a menées qu'il existe une insuffisance de desserte vers Aix-en-Provence pour la commune de Mallemort ainsi que le désir des habitants d'avoir plus de possibilités pour rejoindre directement Aix-en-Provence².

·Pourtant aucune solution efficace n'a été proposée, et même pire la Métropole a choisi d'ignorer ses propres études et de rendre très difficile et pénible l'accès à Aix-en-Provence qui est pourtant la sous-préfecture dont dépendent les communes d'Alleins, Charleval, Mallemort et Vernègues.

·Au vu des solutions proposées, les responsables métropolitains semblent faire preuve d'une méconnaissance du terrain, arguant que ces communes ont une activité agricole ou dépendent principalement de Salon-de-Provence. Les chiffres de l'Insee montrent que ce n'est pas le cas ; il s'agit aussi de communes ayant une activité touristique importante. Le manque de desserte vers Aix pénalise les habitants de ces communes et nuit au développement économique de ces dernières.

·D'autres arguments tels que le manque de fréquentation ou la rentabilité de la ligne ont également été évoqués comme justificatifs pour la suppression de la ligne. Au vu de la situation dégradée de la ligne depuis plusieurs années, ces arguments ne sont pas valables. Pour que les gens prennent les transports en commun, ces derniers doivent être pratiques, fiables, efficaces et directs. De plus il s'agit d'un service public, la rentabilité ne semble pas être un argument adapté dans ce cas-là.

·Les problèmes sont probablement dus à l'organisation des transports : six bassins de mobilité correspondant aux anciennes intercommunalités existent, avec très peu d'interconnexion entre ces derniers. Les quatre communes ayant fait partie de l'ancien territoire du Pays Salonais, n'y aurait-il pas une volonté politique de ne pas favoriser les trajets directs des habitants de ces communes pour rejoindre Aix ?

·La Métropole doit mettre plus de passages pour cette ligne,- il n'existe aucun argument logique et valable pour sa suppression- et à tout le moins arrêter sa dégradation. Si elle ne dispose pas des moyens afin d'améliorer cette ligne, elle peut faire appel à la Région afin de régler ce problème.

²: VoirExtrait des Registres des délibérations du conseil de territoire Marseille Provence, séance du 24/09/2019 et 13/07/2017 et bilan de la concertation PDU 2019