

Pour la gratuité des TUB

« Faire valoir le droit à la mobilité pour tous »

Axe 6 du Plan de Déplacements Urbains 2006/2016 - Saint-Brieuc Agglomération

Le collectif pour la gratuité se crée en 2009.

À l'automne 2014, des citoyens et des organisations
(ATTAC, ENSEMBLE, LDH, MJC22, NPA, PG 22, AGV St-Brieuc agglo)
continuent leur réflexion et leur action.

Nous sommes confrontés aujourd'hui à une période de doute très fort de la population en l'avenir. Elle paie la politique libérale : chômage, inégalités, pollution... subit un modèle de développement qui nuit aux hommes et à l'environnement. En même temps, des alternatives multiples émergent, elles s'appuient sur le renforcement du Service Public, le rétablissement des valeurs de solidarité, de partage, de collectif, de bien commun, et démontrent que des mesures de progrès bénéficiant à tous peuvent être décidées localement.

La gratuité des bus pour tous en est une.

...

1• Une réponse à 3 urgences 2

Une urgence sociale : *se déplacer est un droit élémentaire*

Une urgence écologique : *amoindrir le diktat de l'automobile*

Une urgence démocratique :

la décision est commune aux citoyens et à leurs élus

2• La gratuité des bus, c'est possible 3

A- La voiture : un coût qui pèse lourd

B- La gratuité des bus : un coût raisonnable

C- Des choix financiers de l'agglomération à réorienter

3• La gratuité des bus ailleurs, ça marche 5

A- Une fréquentation qui explose

B- Pourquoi des communes ont-elles fait ce choix ?

C- Quels moyens se sont-elles donnés ?

D- Quels sont les résultats aujourd'hui ?

E- Quel est impact sociologique ?

4• La gratuité, une avancée à décider maintenant 7

1• Une réponse à 3 urgences

Une urgence sociale :

se déplacer est un droit élémentaire

L'utilisation des transports en commun est cruciale pour la population en situation de précarité : recherche de travail, démarches administratives, formations, école, activités, soins, rencontres. La demande d'attribution d'aides aux transports nécessite justification de son état de pauvreté et est donc discriminatoire.

La précarité va de pair avec l'isolement. Les temps de transports peuvent devenir des temps conviviaux et attractifs où les contrôleurs d'aujourd'hui seraient les médiateurs de demain.

Les zones de travail¹, de commerce, de loisirs, d'habitat, souvent très éloignées les unes des autres, entraînent des déplacements contraints. L'accessibilité du territoire à tous et de la même manière créent de l'égalité et constitue un choix politique majeur.

Une urgence écologique :

amoindrir le diktat de l'automobile²

Le véhicule individuel impose la division de l'espace urbain en zones génératrices de gaspillages de carburants polluants. À l'heure où les réserves naturelles diminuent et que les émissions de CO2 contribuent au changement climatique, il est plus que temps d'effectuer une diminution drastique de l'utilisation de carburants fossiles. **D'ailleurs, lors de pics de pollution la gratuité est pratiquée**³.

L'automobile génère la dégradation de la qualité de vie : pollution sonore, insécurité (accidents), embouteillages, stress, troubles respiratoires.

L'automobile nécessite d'onéreuses infrastructures : parkings, rocade, etc. et génère des coûts élevés pour les automobilistes et les non automobilistes, puisque assurées par la collectivité. Préserver des espaces naturels cultivés ou non en limitant les constructions d'infrastructures routières est un choix écologique.

Diminuer l'utilisation de l'automobile rencontre une force d'inertie phénoménale. Pourtant, sans mesure répressive et dans le cadre du projet gouvernemental de diminution de la pollution, la gratuité permettrait d'encourager les citoyens à délaisser leur véhicule⁴.

Une urgence démocratique :

la décision est commune aux citoyens et à leurs élus

Proposer une alternative améliorant la vie quotidienne invite à l'implication citoyenne grâce aux débats qui alimentent la réflexion sur les modes de vie souhaités et l'utilisation de l'argent public, ce qui est non seulement possible, mais indispensable.

Une culture de la gratuité doit se développer, fondée sur le respect du bien commun géré et protégé ensemble : impliqués dans l'organisation des transports collectifs (horaires, fréquence, dessertes, véhicules utilisés, tracé des lignes), de même que pour le vélo et la marche, les citoyens s'approprieraient leur espace.

¹ « Seuls 39% des habitants de l'Agglomération travaillent dans leur commune d'habitation » PDU 2004.

² De 1992 à 2004, la part de la voiture, est passée de 68 à 77%, celle du bus de 8 à 6%, celle des cyclistes de 5 à 1%, celle des piétons de 19 à 15%. (PDU St Brieuc agglomération 2004).

³ En cette année 2014, on a dépassé sur Saint-Brieuc le "seuil d'alerte" (80 mg/m³) du 12 au 14 mars, et le "seuil d'information et de recommandation" (50 mg/m³) le 8 septembre.

⁴ Alors que : « La part des transports publics est également très faible : seuls, 2 % utilisent ce mode, bien que 44 % habitent à moins de 10 kilomètres de leur travail (périmètre adapté aux transports locaux). 1 914 automobilistes et 48 utilisateurs de deux-roues motorisés effectuent quotidiennement un trajet de 36 km (AR). Sur l'année 2008, le total des émissions correspondantes est de 2 077 tonnes EqCO2 pour les déplacements domicile-travail. » (Enquête 2008 de 2 200 salariés de la ZI des Châtelets - Saint-Brieuc agglomération).

http://www.saintbrieuc-agglo.fr/fileadmin/synthese_enquete_deplacements2008.pdf

2- La gratuité des bus, c'est possible

Dans le contexte actuel de recul généralisé, des usagers, séduits par la perspective de la gratuité des bus, s'interrogent sur sa faisabilité : Qui va payer ?

Rappelons-nous simplement que la gratuité s'est déjà imposée en 1945, malgré le manque de moyens : le choix politique de mettre en place la Sécurité Sociale, financée par les cotisations, hors de la sphère marchande, a assuré le bien-être de la population et contribué à l'essor économique.

A- La voiture : un coût qui pèse lourd

- 1) Au niveau national une enquête éditée par l'Ifen⁵ montre que 154 M€ de recettes publiques sont destinés à la voiture : Dépenses publiques 60 M + Coûts environnementaux 49,4 M + Coûts accidents 76,7 M ; Solde négatif de 32,1 milliards. Quant aux coûts sanitaires, ils font réfléchir...⁶.
- 2) En milieu urbain, l'automobile mobilise 80 à 90% des budgets publics consacrés aux déplacements ; les transports collectifs seulement 10% environ.⁷
- 3) Les coûts externes de l'automobile, bruits, accidents pollution, espace... sont aussi supportés par la collectivité.
- 4) Au niveau local, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit, dès 2006, la réduction de la place de la voiture, l'agglomération consent des dépenses d'investissements en faveur des bus, mais l'extension du suburbain se poursuit.
- 5) La tentative de faire du centre de Saint-Brieuc un centre commercial avec des parkings très coûteux échoue : ceux-ci peinent à se remplir. En 2013, 900 000 € sont versés par la Ville pour équilibrer les comptes des parkings (cela correspond à 750 000 billets de TUB et prouve qu'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer la gratuité et l'augmentation de l'offre).

B- La gratuité des bus : un coût raisonnable

- 1) En 2013, la billetterie a rapporté 2 740 340 €, soit **seulement 18% des dépenses de fonctionnement** des transports, soit moins de 2 % du budget global de l'agglomération ; Les autres dépenses (voirie, immobilisations) étant, de toute manière, assurées par la fiscalité locale, la gratuité ne représente pas de risque démesuré pour la collectivité.⁸
- 2) **Mais la gratuité supprime des dépenses** : les tarifs sociaux financés par les communes. Ils représentent plus d'un cinquième des recettes de la billetterie : à Saint-Brieuc en 2013, 473507,50€ ont été dépensés pour financer les tarifs sociaux correspondant à l'achat des billets de bus. Ce chiffre correspond à environ 90% de l'aide totale versée par les 14 communes de l'agglomération. Les aides aux transports versées par le CCAS, entraînent donc des frais de fonctionnements élevés qui n'auraient pas lieu d'être avec la gratuité des TUB.
- 3) Comme à Châteauroux ou Aubagne, **la gratuité peut être financée par le Versement Transport (VT) affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains...**⁹ est une taxe appliquée en fonction de la masse salariale (nombre de salariés : + de 9) et du secteur. Actuellement, le VT maximum s'élève à 1,75% si la collectivité (+ de 100 000 habitants) s'équipe d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), + 0,05 si intercommunalité, + 0,2 % si au moins une commune touristique, soit 2,00%¹⁰. Lors du passage à 10 salariés, l'employeur bénéficie de 3 ans d'exonération et de 3 ans de tarifs progressifs. Sur l'agglomération briochine, le taux du VT est à 1,55 % (seulement !). Il passe à 1,60 % en juillet 2015 et pourrait atteindre 1,80 % du fait de la construction d'un Transport en Commun en Site Propre (TEO).

⁵ Ifen (note de méthode n°14) - Les coûts environnementaux de l'automobile - Annexe 7, page 188.

⁶ InVS Institut de Veille Sanitaire, Effets de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en France : publication du rapport sur les 9 villes françaises ayant participé à l'étude Aphekom - 2011.

⁷ Annexe 1 : PREDIT 3 / ADEME - La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la clientèle et intérêts (rapport final) ADETEC – janvier 2007 « Un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer à la fois la gratuité (ou une tarification attractive) et l'augmentation de l'offre. »

⁸ Budget annexe transports de Saint-Brieuc Agglo - Comptes administratifs 2012 et 2013.

⁹ Article de loi L 2333-67 et 68.

¹⁰ CEREMA Mobilités et transports n°30 - Le point sur le versement transport.

Même cette approche comptable montre que la gratuité des bus pour tous n'est pas utopique.

Les bénéfices induits par la gratuité doivent aussi être pris en compte.

1. Plus de voyageurs, donc plus de véhicules et d'emplois de conducteurs de bus.
2. Meilleur remplissage des bus donc valorisation de l'investissement public.
3. Augmentation du dynamisme local: les « recettes du VT » sont réinjectées dans l'économie locale, les déplacements sont plus nombreux, on sort davantage de chez soi, l'espace public est plus investi...
4. Une façon de faciliter le « vivre ensemble »

C- Des choix financiers de l'agglomération à réorienter

Dans un contexte de contraintes financières de plus en plus remises en cause, il convient de réfléchir sur des choix coûteux et de les mettre en débat.

- Les aménagements : le coût de l'attractivité

Au niveau de l'agglomération est menée la politique de marketing territorial : la volonté d'attirer hommes d'affaires, touristes et consommateurs solvables a conduit à aménager des espaces susceptibles de séduire entrepreneurs et visiteurs :

- rénovation du Légué,
- aménagement des Champs,
- rénovation du quartier de la gare à l'occasion de l'arrivée de la LGV Bretagne,
- aménagement de Brézillet avec le plus grand palais des congrès de Bretagne (20 M€)

Ainsi que bien d'autres exemples qui favorisent l'attractivité compétitive pour les entreprises.

Cette politique coûte cher sans résoudre les problèmes locaux de chômage, de pauvreté, d'inégalité.

Le CESM, citant le géographe breton Yves Lebahy, suggère de l'abandonner au profit d'un « *développement endogène* » (rapport du CESM du 8/10/ 2013).

- L'extension du suburbain : des coûts induits

La multiplication des Zones d'Activité commerciales et artisanales génère des déplacements toujours plus nombreux et longs. Placées à proximité des voies rapides, elles perpétuent le diktat de l'automobile. Les coûts induits sont faramineux :

- 89 M€ pour l'échangeur et 16 kms de rocade entre le Perray (Yffiniac) et le Sépulcre (Plérin).
- 800 000 € pour la surveillance du secteur où passent chaque jour 60 000 véhicules.
- 550 000€ / an pour le déficit de l'aéroport ; en 2013, 3000 passagers au lieu des 200 000 espérés¹¹.

En parallèle à des quartiers résidentiels peu denses, la gestion de l'habitat par des sociétés immobilières s'est traduite par la construction de lotissements difficiles à desservir en bus et en services sociaux, destinés à des habitants aux revenus modestes ainsi éloignés du centre-ville.

Cet étalement urbain, remis en cause régulièrement dans les documents officiels (SCOT- Agenda 21...), se poursuit : il s'autoalimente, exigeant de nouveaux investissements pour « fluidifier » la circulation automobile. Un aménagement urbain prenant en compte la densification serait un moyen de réduire le coût des bus.

- Et quid de la carte KorriGo ?

Présentée comme un choix de simplification (un seul support, plusieurs utilisations...), cette carte à puces est aussi un système de surveillance (informations, suivi des usages, fiabilité, fraude...), dont le coût de mise en place est de 1 437 691 M€ sans garantie d'usage au-delà des 2 ans à venir.¹²

¹¹ Les Echos 28/03/2014

¹² Le CNIL a prononcé à l'encontre de la société Keolis Rennes un avertissement : « *eu égard aux manquements constatés relatifs au respect de la vie privée et à la liberté d'aller et venir, à la finalité du traitement, à la durée de conservation des données, à l'information des personnes et à la sécurité et la confidentialité des données* ».
<http://www.cnil.fr/documentation/deliberations/deliberation/delib/199/>

La mise en place de la carte KorriGo va coûter cher, nous lie de nouveau au privé (avec ce que cela comporte comme contraintes) et va générer du travail dans les différents services publics habilités à la délivrer.

De plus, elle ne permettra pas à l'utilisateur d'avoir un seul abonnement pour passer d'un moyen de transport à l'autre. Quelle est donc l'amélioration de service pour lui ?

Ces choix contestables coûtent cher aux contribuables. Ils sont hérités d'une époque où l'énergie était abondante et bon marché, où les problèmes écologiques étaient sous-évalués. Il est temps de les repenser ensemble en termes de biens communs à partager et protéger.

L'attractivité d'un territoire, à l'exemple de la mise en place de la gratuité des médiathèques et du musée, se mesure avant tout par la qualité du cadre de vie, porteur d'avancées pour toutes et tous, pour le bien commun.

3• La gratuité des bus ailleurs, ça marche

Au 14 août 2014, elles sont vingt-cinq en France¹³ et autant en Europe. D'une grande diversité, quelques-unes d'entre elles, réunies à Aubagne en septembre 2011, ont créé un réseau de collectivités « pionnières » avec pour but de « *partager leurs expériences et de briser quelques clichés* ».

Et « *cela fonctionne* », reconnaissent les sceptiques d'avant la gratuité.

A- Une fréquentation qui explose

Châtellerauld (86) : + 200 % depuis 2001,

Châteauroux (36)¹⁴ : + 187 %, soit pour 76 000 habitants, 1,5 M en 2001 et 437 M en 2010. Recul significatif du nombre de voitures dans les parkings du centre-ville.

Aubagne (13)¹⁵ : + 140 % (prévu + 87 % en 2017) soit pour 103 000 habitants, 1,9 M en 2008 à 3,8 en 2010. Le nombre de voyages par habitant et par an est donc passé de 18 à 38. Recul significatif du nombre de voitures dans les parkings du centre-ville.

Agglomération Moselle et Madon (54) : + 150 % la première année.

B- Pourquoi des communes ont-elles fait ce choix ?

- 1) Réduction de l'utilisation de la voiture
- 2) Promotion du droit effectif des citoyens à se déplacer
- 3) Réalisation d'une mesure sociale en faveur des habitants les moins favorisés

Par exemple, Châteauroux précise :

- Faciliter les trajets domicile/travail en diminuant les frais de transport par habitant.
- Faire bouger le cœur de l'agglomération et renforcer son dynamisme.
- Fluidifier la circulation et préserver la qualité de l'air.
- Rendre aux personnes isolées la possibilité de sortir de chez elles et de rencontrer d'autres personnes.

C- Quels moyens se sont-elles donnés ?

A la différence de ceux qui prétendent que le financement est un obstacle primordial, parmi ceux qui ont osé la gratuité des transports publics, certains ont imposé aux délégataires (Kéolis et Véolia par exemple) une réduction de la compensation financière ou/et, comme à Aubagne, où le coût est calculé par habitant, une rétribution de 40 centimes par voyage.

Ces communes ont, pleinement, utilisé le Versement Transport, les employeurs ayant compris les retombées positives (dynamique locale, temps de transport) de cette contribution au coût du billet.

¹³ Annexe 4 : Carte de France « Beau temps sur la gratuité ».

¹⁴ Annexe 2 : PREDIT 3 / ADEME La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la clientèle et intérêts (rapport final) ADETEC – janvier 2007 - *Evolution de la fréquentation à Châteauroux*, page 55 (p. 132 à 155 détaillent tous les paramètres de cette évolution).

¹⁵ Annexe 3 : Le livret des nouvelles lignes et services mis en place à Aubagne à la rentrée 2014.

D- Quels sont les résultats aujourd'hui ?

L'augmentation de la fréquentation révèle l'adhésion des usagers. Les résultats chiffrés (voir plus haut) parlent d'eux-mêmes. Le bilan de la gratuité¹⁶, publié dans une étude « *les trajets déclenchés après la gratuité* », est éloquent :

- 32 % des usagers disposent d'un véhicule motorisé
- 20 % n'utilisaient jamais le bus auparavant
- 40 % sont des scolaires, 1/3 des actifs.

Parmi les « nouveaux trajets » :

- 44 % conduisent à l'école et au travail,
- 31% sont des trajets de loisirs ou de visites à des proches,
- 66 % font plus de 3 kms,
- 22 % sont liés à la création de la mobilité,
- 78 % sont des transferts modaux, dont 63 % à partir de transports polluants.

La gratuité a donc¹⁷ :

- 1) attiré de nouveaux usagers et déclenché des nouveaux trajets en bus,
- 2) créé de la mobilité, pour les anciens comme pour les nouveaux usagers,
- 3) bénéficié très fortement aux jeunes, y compris aux jeunes actifs,
- 4) conquis des automobilistes,
- 5) entraîné une modification des comportements (transfert modal) de déplacements, qui a ainsi évité des déplacements polluants.

E- Quel est impact sociologique ?

Avec un très bon accueil de la population et des conducteurs, avec des sentiments de liberté et de plus grande autonomie des jeunes, avec une convivialité (80% des usagers l'attestent) et une simplicité d'utilisation (93% des usagers l'attestent), cette mesure a eu aussi un fort impact « sociologique », et ceci bien au-delà de la question des transports.

La gratuité mettant tout le monde sur le même plan, la stigmatisation sociale diminue.

En parallèle à la création de liens par des actions de partenariat en direction de la jeune population (campagne d'information sur les règles à bord du bus, jeux-concours, découverte de la conduite d'un bus), les incivilités¹⁸ ne s'aggravent pas, voire diminuent. En 2013, le maire d'Aubagne remarque une « *baisse drastique de la délinquance dans les transports de l'agglomération* »¹⁹ La population se sent écoutée par les élus et est reconnaissante des réponses apportées à ses besoins de liberté et d'autonomie.

La gratuité pour tous permet l'égal accès à un droit humain essentiel : se déplacer, sans discrimination, sans obligation de justifier de sa pauvreté, sans suspicion, sans effet de seuil contrairement aux gratuités ciblées qui ne vont pas sans condescendance et contrôles multiples.

¹⁶ Extraits du bilan de la gratuité publié par l'agglo d'Aubagne : *Liberté, Egalité, Gratuité*. Depuis le 15 mai 2009, les bus de l'agglo sont gratuits.

¹⁷ Id. Bilan de la gratuité publié par l'agglo d'Aubagne : *Liberté, Egalité, Gratuité*.

¹⁸ Contrairement à ce qu'annoncent les points n° 8 et 9 du communiqué de l'UTP : « *Dix raisons de proposer une tarification solidaire des transports urbains et de ne pas céder aux sirènes de la gratuité* »¹⁸.

http://www.utp.fr/images/stories/utp/20140127_CP_gratuit.pdf

¹⁹ Marianne, n°825, février 2013.

4• La gratuité, une avancée à décider maintenant

Nous avons conscience que la gratuité des bus pour tous est une mesure qui bouleverse les habitudes et les façons de penser. Pourtant, la gratuité intègre l'économique, le social et, de surcroît, a une action écologique. Elle est perçue comme une mesure de bonne gestion car conciliée avec une politique de qualité (bonne couverture du territoire, parc de véhicules renouvelés). Elle est une mesure qui montre que la conquête de nouveaux droits est possible.

Contrairement aux détracteurs de la gratuité, le "sans prix" n'est pas sans valeur, c'est au contraire un luxe : « ça n'a pas de prix ». C'est, dans un autre "champ d'action", le même plaisir et la même attention que de cueillir un fruit sauvage : nous viendrait-il à l'idée d'abimer l'arbre qui nous l'a procuré ? La gratuité pour tous responsabilise chacun.

Cette gratuité n'est aucunement un privilège, elle est solidaire et égalitaire, elle s'adresse à tous ! Pour la plupart des usagers à qui les transports en commun sont indispensables, l'accès gratuit n'est que la fin d'une de leurs multiples difficultés.

La gratuité aplanit toute distinction de niveau social : tout contrôle devenant, nous l'avons vu, inutile, puisque chacun ayant droit à la même chose, tous nous nous embarquons sur un pied d'égalité.

La gratuité a été avancée par de nombreuses listes en France lors des dernières municipales. A Saint-Brieuc, la gratuité des transports pour tous a été défendue par la liste A Gauche Vraiment. La liste conduite par Monsieur Le Buhan proposait une gratuité, mais deux jours par semaine. Enfin Monsieur Joncour a déclaré ne pas y être hostile.

C'est le moment d'oser la gratuité !

7.6. LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS : UNE QUESTION MAL POSEE ?

7.6.1. Les transports collectifs sont quasiment le seul mode de déplacement payant

Les rues et les routes, les trottoirs et les aménagements cyclables sont payés par la collectivité et non par les automobilistes, les piétons ou les cyclistes.

L'utilisateur des transports publics est donc quasiment le seul à payer en tant qu'utilisateur. Les automobilistes paient uniquement le stationnement en zone payante, alors qu'ils bénéficient d'un financement très important de la part de la collectivité.

Ainsi, dans l'agglomération du Puy-en-Velay (54 000 habitants), les chiffres étaient les suivants en 2001⁸⁵ :

	Transports collectifs	Automobile
Dépenses publiques	1 580 000 €	21 000 000 € (travaux de voirie et de stationnement + charges de personnel)
Contribution des usagers	420 000 €	760 000 € (stationnement payant)
Recettes / dépenses	26,5 %	3,5 %

7.6.2. La voiture est un mode de déplacement beaucoup plus coûteux pour la collectivité

En milieu urbain, l'automobile mobilise 80 à 90 % des budgets publics consacrés aux déplacements, les transports collectifs seulement 10 % environ.

Un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer à la fois la gratuité (ou une tarification attractive) et l'augmentation de l'offre.

En outre, rappelons les coûts externes de l'automobile, non inclus dans les chiffres ci-dessus, qui augmente encore le coût de celle-ci pour la collectivité. Voici, à l'échelle nationale, une évaluation financière des cinq principaux impacts monétarisables :

	Voitures	Utilitaires légers	Deux-roues motorisés	Poids lourds	TOTAL
Bruit	- 1 100 M €	- 400 M €	- 100 M €	- 100 M €	- 1 700 M €
Pollution	- 1 400 M €	- 500 M €	- 300 M €	- 300 M €	- 2 500 M €
Effet de serre	- 300 M €	- 300 M €	- 10 M €	- 40 M €	- 650 M €
Accidents	- 2 300 M €	- 100 M €	- 700 M €	- 60 M €	- 3 150 M €
Congestion	- 2 200 M €	- 1 100 M €	0 M €	- 200 M €	- 3 500 M €
Total coûts externes	- 7 300 M €	- 2 400 M €	- 1 100 M €	- 700 M €	- 11 500 M €

Jean-Pierre ORFEUIL, INRETS, 1997

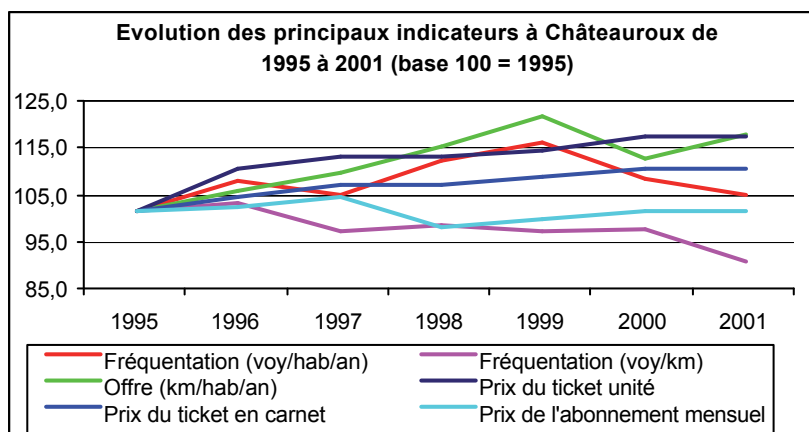
⁸⁵ Source : PDU du Puy-en-Velay (ADETEC, 2003).

4.4.8. Châteauroux

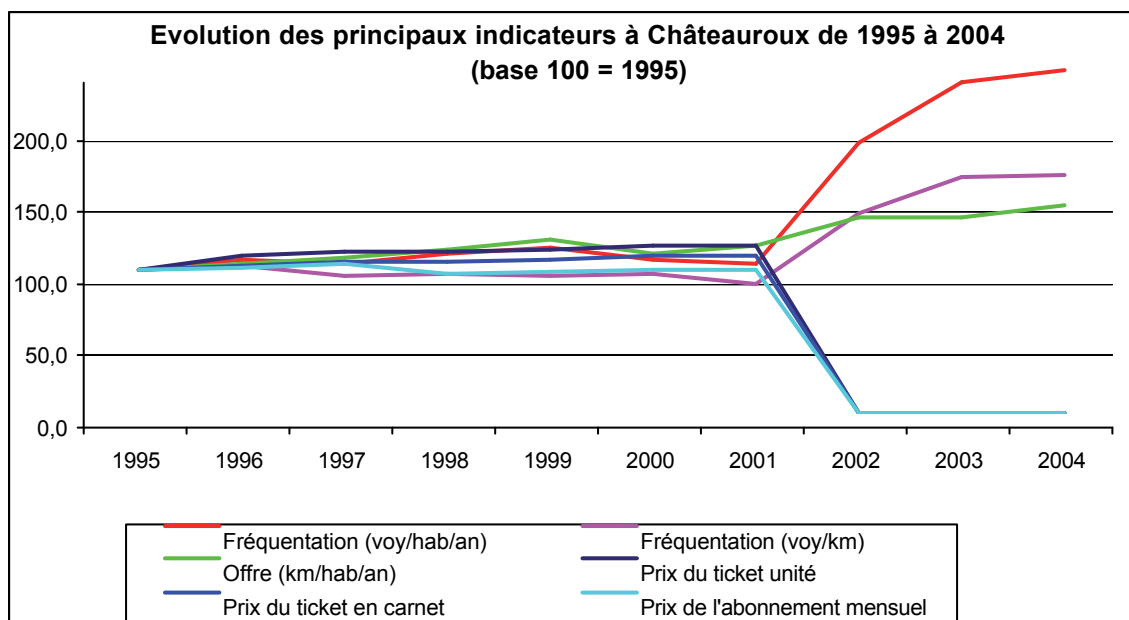
Le PTU de Châteauroux a connu les évolutions suivantes :

- ?? 4 communes jusqu'en 1999 (70 000 habitants).
- ?? + 2 communes en 2000 (+ 2 000 habitants, soit + 3 %).
- ?? + 3 communes en 2004 (+ 2 000 habitants, soit + 3 %).

Pour ce réseau, il convient de distinguer deux périodes. Tout d'abord, jusqu'en 2001, la fréquentation par habitant a suivi l'évolution de l'offre kilométrique, tandis que la tarification évoluait peu (l'abonnement est même resté quasiment au même prix). Toutefois, tandis que la gratuité s'étendait à de nouveaux publics en 1999, la fréquentation baissait à partir de cette date (voir chapitre 6).



A partir de 2002, sous l'effet conjugué de la gratuité totale (décembre 2001) et de la reconfiguration du réseau (juillet 2002), la fréquentation a très fortement crû.



La hausse de la fréquentation s'est poursuivie à un rythme élevé en 2003 puis s'est fortement ralentie en 2004.

Enfin, contrairement à ce qui est habituellement observé, l'intégration de 3 nouvelles communes au PTU, en 2004, n'a pas empêché la fréquentation par habitant de continuer à croître, tandis que le remplissage moyen des bus restait stable.

Quoi de neuf au Pôle d'échanges ?

- Le Pôle d'échanges devient Gare ! Avec l'arrivée du tramway, le Pôle d'échanges change de dénomination et devient « Gare d'Aubagne » !
- Une affectation définitive des quais à la Gare ! À partir du 1^{er} septembre, l'affectation des quais à la Gare d'Aubagne est modifiée. Pour faciliter les correspondances, un quai est dédié aux Lignes de l'agglo (il longe la voie de tramway, et l'autre est dédié aux lignes Carreze).

Quoi de neuf sur les lignes à la rentrée ?

Pour la rentrée 2014, le réseau s'adapte encore davantage aux besoins de nos voyageurs avec de nombreux changements à partir du 1^{er} septembre.

Ligne 1 Le tramway : plus de confort, d'accessibilité, de fréquence, de capacité !

Le tramway circule entre la Gare d'Aubagne et Le Charrel avec une fréquence de 10 minutes du lundi au samedi de 5h45 à 20h50. Il est remplacé par le Thus le dimanche (itinéraire La Garene - La Gare d'Aubagne). Pour vous rendre en centre-ville, le tramway vous dépose à la « Gare d'Aubagne » ou à l'arrêt « Martin Luther King ». Certaines correspondances sont possibles avec la ligne 3 à « Martin Luther King » (direction Pin Vert) pour rejoindre le centre-ville. Toutes les stations tramway sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, 2 places leur sont réservées dans les rames.

Ligne 1 Plus de fréquence et correspondances avec le tramway !

Cette ligne circule entre la Gare d'Aubagne et le Quartier de Jouques, avec un grand nombre de départs en correspondances avec le tramway. Elle propose une fréquence de 15 minutes du lundi au samedi, même pendant les vacances d'été.

Ligne 2 Des adaptations sur le scolaire !

Le double bus scolaire 2S est supprimé à la rentrée. Le fonctionnement du dimanche de la ligne 2 est reporté sur la ligne 3.

Ligne 3 Une offre enrichie aux entrées et sorties scolaires !

Un bus est proposé toutes les 25 minutes pour mieux satisfaire les entrées et sorties des collégiens et lycéens. Des doublages scolaires sont assurés par le 3S pour le collège Lakanal. La ligne 3 propose désormais un fonctionnement le dimanche.

Ligne 5 Nouveau terminus aux « Gisclans » !

Le terminus est désormais effectué aux « Gisclans ». Le départ de 7h07 du 5S est transféré à « La Halte Routière Peypin » pour permettre à un plus grand nombre de voyageurs de rejoindre la Gare d'Aubagne en liaison directe.

Ligne 6 Plus de fréquence et correspondances avec le tramway !

La ligne 6 offre plus de fréquence avec un bus toutes les 20 ou 30 minutes, en correspondance avec le tramway, toute la journée, même le samedi et l'été. Les correspondances se font quai à quai avec le tramway (arrêt Piscine). Elle propose une plus grande amplitude le matin et le soir.

Ligne 7 Des correspondances avec le tramway !

Les horaires de la ligne 7 permettent de nombreuses correspondances avec le tramway.



Ligne 8-9 Plus de confort en heures de pointes !

La ligne 8 est renforcée le matin avec un trajet supplémentaire à 7h10 aux « Artauds ». Les départs sont réajustés le soir pour mieux répondre à la fréquentation importante et offrir de meilleures correspondances aux heures de pointes, avec notamment un départ de la ligne 9 à 17h45.

Ligne 10 Un voyage supplémentaire !

Un départ supplémentaire est ajouté le soir à 19h15 en direction de La Treille.

Ligne 11 Plus de correspondances à Agora !

Les horaires sont harmonisés et les correspondances facilitées à Agora pour la navette 102 Aubagne Marseille et à la Gare d'Aubagne pour le tramway.

Ligne 13 Création d'une nouvelle ligne !

La ligne 13 offre une desserte de « La Garene » et du « Cimetière des Fenestrelles » toutes les 20 minutes en correspondance à « Avenue de la Paix » avec le tramway avec alternance d'un départ sur deux, direction « Cimetière des Fenestrelles » ou direction « La Garene ».

Circuit scolaire 0 Des départs supplémentaires !

Pour offrir plus de desserte scolaire, des départs sont ajoutés à 9h et à 16h.

Quoi de neuf sur le bus à la demande ?

Zone 101 Des circuits fixes toute la journée !

Le bus à la demande 101 fonctionne désormais en circuits fixes toute la journée, sans réservation, y compris au « Plateau des Espilières » avec des horaires redéfinis pour une meilleure desserte du Collège Lou Garlaban. Le « Cimetière des Fenestrelles » n'est plus desservi par le 101 mais par la ligne 13.

Zone 102 Le circuit 102 TS simplifié !

Le bus à la demande 102TS propose un itinéraire unique simplifié pour tous les horaires fixes, jusqu'à la Gare d'Aubagne et en connexion avec le tramway pour les élèves scolarisés au Collège Lou Garlaban et au Lycée Gustave Eiffel.

Zone 106 Nouveau terminus à « La Cougoulière » !

Le bus à la demande 106 effectue désormais son terminus à « La Cougoulière » sur les circuits fixes du matin. Le terminus « Eglise de Roquevaire » est toujours assuré le soir.

Zone 108 Plus d'offre et plus de correspondances !

Un départ est ajouté le mercredi midi sur le circuit fixe du 108. Les horaires sont adaptés pour offrir de meilleures correspondances avec la ligne 5 et le scolaire EF.

