



POUR MARSEILLE, ALLAUCH,
PLAN-DE-CUQUES ET SEPTEMES-LES-VALLONS

PROJET 2025 : VOTRE NOUVEAU RÉSEAU DE BUS

7 QUESTIONS POUR COMPRENDRE LE PROJET

- | | |
|-------------------------------------|-----|
| 1. Quels constats ? | p4 |
| 2. Quelle ambition ? | p10 |
| 3. Quel réseau pour demain ? | p14 |
| 4. Où ? | p18 |
| 5. Quand ? | p22 |
| 6. Comment ? | p24 |
| 7. Qui ? | p28 |

Donner son avis p30

ÉDITO

MARSEILLE EN BUS : ENSEMBLE FAISONS BOUGER LES LIGNES !

La refonte du réseau de bus à Marseille et dans les communes voisines d'Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons est une étape cruciale pour la mobilité du territoire.

Ce projet, indispensable à la réalisation des objectifs du plan de Mobilité métropolitain que nous avons lancé, s'inscrit dans la stratégie globale de développement des transports en commun et des mobilités durables que je conduis à l'échelle de la Métropole.

Vous le savez, pour rattraper le retard du territoire, j'ai fait de la mobilité, ma priorité.

À la tête du Département et de la Métropole, j'ai mis en œuvre ce que personne n'a fait en 60 ans.

Notre volonté est claire : augmenter de moitié le nombre d'usagers des transports en commun à l'horizon 2030 !

Avec le renouvellement du métro de Marseille, l'extension du réseau de tramway, le déploiement de bus à haut niveau de service et de pôles d'échanges multimodaux sur l'ensemble du territoire..., j'ai entamé une profonde révolution des mobilités qui va changer la vie !

Cette révolution passe inévitablement par la reconfiguration totale du réseau de bus de la capitale de la 2^e métropole de France !

Ce mode de transport est le plus utilisé à Marseille mais date des années 1950 !

Malgré les améliorations apportées au fil des années, l'adapter aux besoins et aux usages est une exigence, voire une urgence !

Pour relever ce défi, il nous faut améliorer la fréquence, la régularité, la ponctualité et réaliser un meilleur maillage des bassins de vie.

C'est l'ambition de cette démarche, que nous lançons dans la plus grande concertation, pour construire un réseau de bus qui fonctionne mieux, capable de transporter plus de voyageurs et dans de meilleures conditions.

Selon la méthode de dialogue que j'ai toujours privilégiée, le projet ne sera finalisé qu'à l'issue d'une phase d'écoute et d'information avec le public.

Ce nouveau réseau de bus, qui verra le jour d'ici trois ans, ne pourra se faire sans vous, sans ceux qui vivent sur le territoire !



Martine Vassal

*Présidente de la Métropole
Aix-Marseille-Provence,
Présidente du Conseil
départemental
des Bouches-du-Rhône.*

1. QUELS CONSTATS ?

Le bus est le mode de transport en commun le plus utilisé à Marseille, mais la construction de son réseau remonte aux années 50. Celui-ci s'est adapté aux créations et prolongements de lignes de métros et tramways, tout en offrant au fil des années une meilleure qualité de service. Pour autant, il doit désormais être en phase avec les évolutions urbaines et les besoins de mobilité actuels des habitants.



PLAN DU RÉSEAU ACTUEL



LES PROJETS STRUCTURANTS D'EXTENSION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COURS DE DÉVELOPPEMENT :

- BHNS* B4 et B5
- Tramway Nord-Sud Phase 1 (Gèze/La Gaye) et Phase 2 (La Castellane/La Rouvière)
- Tramway 4 Septembre
- Tramway National-Belle de Mai
- Réseau Express Métropolitain**
- Création de pôles d'échanges multimodaux (PEM)

En attendant la mise en service de ces projets entre 2025 et 2030, le réseau de bus restera l'offre de mobilité de référence pour les voyageurs marseillais. Il est donc essentiel de la faire évoluer.

*Bus à Haut Niveau de Service / **Réseau de car à haut niveau de service reliant les Villes métropolitaines entre elles

LE RÉSEAU DE BUS ACTUEL EN QUELQUES CHIFFRES

1^{er}

mode de transport en nombre de voyageurs



425 000 voyageurs par jour



48% des déplacements quotidiens

1^{er}

mode de transport en terme de maillage du territoire



674 km de lignes



2 500 points d'arrêt

81

lignes de bus



et 12 lignes fonctionnant en soirée



Un fonctionnement quotidien assuré par

600 bus opérés par 1 500 conducteurs



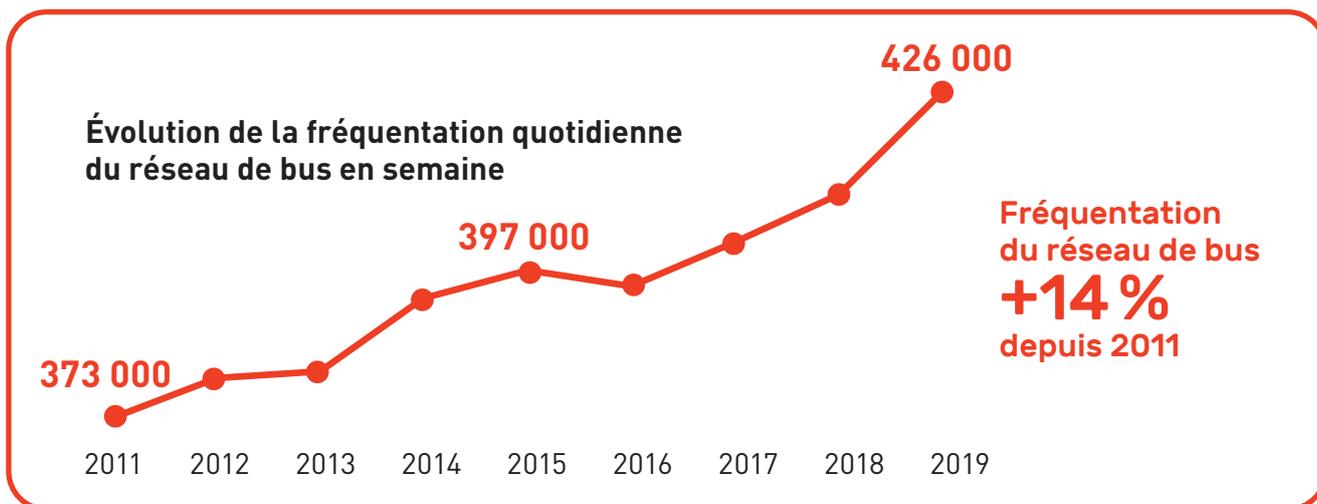
répartis dans 4 dépôts

horizon 2035

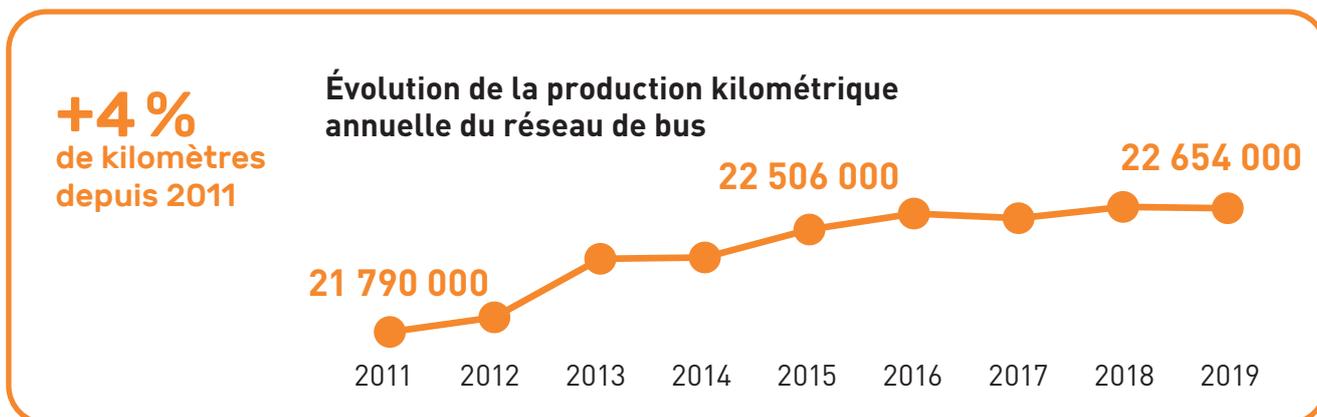


Un objectif d'excellence environnementale avec 100% de bus électriques!

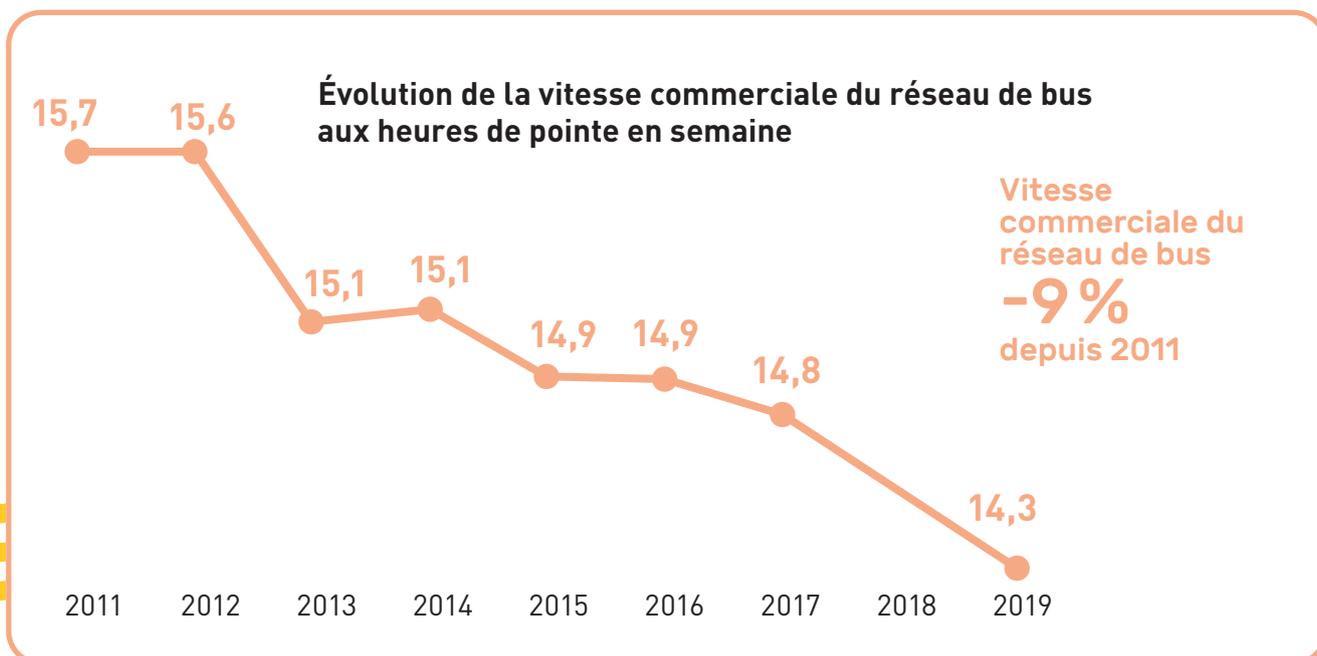
Une fréquentation en constante augmentation depuis 2011...



... mais une offre qui a peu augmenté depuis 2011...



... et des conditions d'exploitation qui ne cessent de se dégrader



QUELLES ÉVOLUTIONS DEPUIS LES ANNÉES 50 ?

1950



À partir des années 1950, remplacement progressif des tramways par des bus

Création du terminus central Canebière Bourse

sept. 1973

15 ans de métro

De 1973 à 1992



Rabatement progressif du réseau de bus sur le métro

77

M1 St Charles / La Rose
Rabatement ligne Nord-Est

78

M1 Castellane
Rabatement lignes Sud

83

84

M2 Joliette / Castellane
Rabatement lignes Est

86

M2 Ste Marguerite Dromel
Rabatement lignes Sud

87

M2 Bougainville
Rabatement lignes Nord

92

M1 La Timone
Rabatement lignes Est

Mars 2021



Lancement des arrêts à la demande pour les bus de soirée

déc. 2019



Gèze
Rabatement lignes Nord

juillet 2019

La Métropole piétonnise le centre-ville de Marseille
Réorganisation des terminus dans le centre



juin 2016



Première ligne 100% électrique de France

mai 2015



Rabatement des lignes 18 et 21

mai 2010



La Fourragère
Rabatement lignes Est

juin 2007



Restructuration de 25 lignes dans le centre

DES ATTENTES CLAIREMENT EXPRIMÉES PAR LES USAGERS

La RTM mène chaque année une enquête utilisateurs afin d'estimer le niveau de satisfaction des voyageurs des différents modes de transports, parmi lesquels le bus. Si ces enquêtes font ressortir un niveau global de satisfaction positif concernant le mode bus, elles permettent aussi de prioriser différents axes de progression :

1. Des bus plus fréquents
2. Une ponctualité à améliorer
3. Une circulation moins aléatoire
4. Davantage de sécurité pendant les déplacements
5. Des bus plus confortables
6. Une information plus claire

UN NIVEAU DE SATISFACTION VARIABLE EN FONCTION DES TYPOLOGIES D'USAGERS

Les enquêtes menées par la RTM permettent également une analyse plus fine du niveau de satisfaction, par typologie d'usagers.

Au global, on constate que **le niveau de satisfaction est plus élevé chez les voyageurs réguliers**. En effet, ceux-ci maîtrisent davantage le réseau de bus et savent l'utiliser de la façon la plus adéquate. Le taux de satisfaction est en revanche **moins élevé pour les profils plus occasionnels**. Ce résultat souligne l'importance d'œuvrer notamment à l'amélioration de la lisibilité et de l'attractivité du réseau dans le cadre du projet de nouveau réseau de bus 2025.

Si le taux de satisfaction générale exprimé par les usagers du bus en 2021 est satisfaisant (**88%**), il peut cependant être modéré au regard du taux de satisfaction exprimé cette année-là par rapport à l'ensemble du réseau RTM. Les usagers expriment ainsi un **taux de satisfaction de 94% et 97% pour les modes métro et tram**.



2. QUELLE AMBITION ?

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE PORTÉE PAR LA MÉTROPOLE POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ

Créée en 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence a, dès son origine, porté une ambition nouvelle pour les transports en commun, sur l'ensemble de son territoire. Cette vision renouvelée prend corps avec le Plan de Mobilité approuvé en décembre 2021.

La nouvelle approche métropolitaine se structure autour d'un objectif clair :
augmenter de 50% le nombre d'utilisateurs des transports en commun à l'horizon 2030 !

LES DATES CLÉS DU PROJET MÉTROPOLITAIN DE MOBILITÉ

janv.
2016

Création
de la Métropole
Aix-Marseille-
Provence

2018

Lancement
de la marque
 **LAMETROPOLE**
Mobilité

déc.
2021

Adoption
du plan de Mobilité
métropolitain

Un plan de Mobilité construit de manière collaborative



En 2019 une large concertation
publique déclinée sur...

6

bassins
de mobilité

25

bassins de
proximité

Des modalités de participation
variées autour de questionnaires
et d'ateliers.



Une mobilisation au rendez-vous :

520

participants
aux ateliers

3 000

réponses aux
questionnaires

LA FEUILLE DE ROUTE DU PLAN DE MOBILITÉ

7 leviers d'action :

- Un système de transport performant
- Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable
- Un système vélo global
- Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux
- Des espaces publics partagés et attractifs
- Des services de mobilité agiles et accessibles
- Une organisation adaptée pour se donner les moyens de réussir

4 enjeux... :

- Une métropole polycentrique aux densités contrastées
- Une combinaison des modes de déplacement
- Un cadre de vie remarquable et respirable
- Une métropole attractive, fluide et accessible à tous

... traduits en **17 objectifs**
dans le plan de Mobilité métropolitain





Zoom sur...

... l'objectif 15

du plan de Mobilité métropolitain :

Augmenter de + 50% le nombre d'usagers des transports en commun

- + 50% d'usage des transports en commun urbains.
- Doubler l'usage des transports en commun sur les trajets les plus longs avec le développement du réseau lecar.

... l'objectif 16

du plan de Mobilité métropolitain :

Connecter les modes et passer aisément d'un mode à un autre

- Grâce au renforcement des pôles d'échanges multimodaux, à la facilitation des correspondances et de l'intermodalité dans le cadre du déploiement du Réseau Express Métropolitain (connexion physique).
- Grâce au renforcement des outils numériques de billettique, téléphonie mobile, site web... (connexion digitale).

3. QUEL RÉSEAU POUR DEMAIN ?

Le projet de nouveau réseau de bus du bassin marseillais s'inscrit dans la stratégie plus large de **développement des transports en commun et des mobilités vertueuses** portée par la Métropole à l'échelle de son territoire. Il s'agit d'une étape indispensable à la réalisation des objectifs du Plan de Mobilité métropolitain à l'horizon 2030.

Cet ambitieux programme de transformation consiste à repenser en profondeur le fonctionnement du bus et l'offre de mobilité qui lui est associée, pour en faire une alternative attractive à la voiture sur l'ensemble du territoire.

Pour relever ce défi, des améliorations sur tous les leviers de performance sont recherchées : **plus de fréquence, un meilleur maillage, plus de régularité, plus d'intermodalité**. Tout cela pour construire un réseau de bus qui fonctionne mieux, capable de transporter plus de voyageurs, dans de meilleures conditions, et répondre à des besoins de mobilité plus variés !

Dans l'air du temps, le projet du nouveau réseau de bus fait écho à plusieurs projets similaires déjà réalisés ou en cours de réalisation dans d'autres métropoles. Les projets lyonnais (2011) et parisien (2019) ont, en effet, été précurseurs tandis qu'à Rouen, Rennes ou Clermont-Ferrand (2022), des projets similaires de restructuration et d'optimisation des réseaux de bus viennent s'inscrire dans un contexte global de mutation des mobilités.

La Métropole, en collaboration avec la RTM, s'est attachée à concevoir un projet en phase avec les besoins de mobilité actuels et futurs des habitants du territoire. Leur démarche s'est fondée sur :

- Une lecture rigoureuse des données et des indicateurs issus des enquêtes voyageurs et une prise en considération des enseignements de l'enquête mobilité certifiée CEREMA* de 2019 (avant COVID).
- Un diagnostic de performance des lignes actuelles et une analyse des besoins futurs.
- Des propositions concrètes et à l'échelle de l'utilisateur, secteur par secteur et ligne par ligne.
- Une maîtrise des coûts d'exploitation pour garantir la pérennité du réseau.
- Une volonté de concerter avec l'ensemble des parties prenantes pour enrichir le projet.

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement*

UNE AMBITION ARTICULÉE AUTOUR DE 7 OBJECTIFS



Renforcer l'offre,

notamment en adaptant la fréquence aux besoins de déplacements par une hiérarchisation du réseau et une amplitude horaire aux différents rythmes de vie : le soir, la nuit, le week-end, en période de vacances scolaires et pendant les pics de fréquentation touristique de la période estivale.

Consolider le maillage partout où il y en a besoin,

pour renforcer et accompagner la desserte des quartiers en développement que ce soit de l'habitat ou de l'activité économique.

Améliorer la lisibilité du réseau :

avec des lignes hiérarchisées et des itinéraires plus simples. Il sera ainsi plus aisé pour un utilisateur occasionnel de se repérer sur le réseau et de préparer son trajet.

Augmenter la qualité de service en agissant sur l'expérience voyageurs :

l'information, le confort à bord, la performance de tous les services digitaux associés.

Améliorer la performance,

en proposant aux voyageurs des temps de parcours plus fiables, plus rapides et ainsi plus de régularité dans leurs trajets au quotidien.

Favoriser l'intermodalité,

en facilitant et en développant le passage d'un mode de transport à l'autre et en augmentant le nombre de destinations possibles pour sortir de Marseille et rejoindre les pôles d'emplois de la Métropole grâce à une meilleure desserte des principaux pôles d'échanges dans le cadre général du déploiement du Réseau Express Métropolitain reliant les villes métropolitaines.

Améliorer l'image et l'attractivité du bus,

en élargissant son usage à de nouveaux publics, et en particulier aux automobilistes. Pour séduire ces nouveaux utilisateurs, le réseau sera plus agréable à utiliser, plus lisible et plus simple à appréhender.

LA NOUVELLE HIÉRARCHISATION DES LIGNES

TYPE DE LIGNE	fréquence aux heures de pointe	amplitude
Les lignes « principales » ont une fréquence élevée et circulent en soirée en cohérence avec les lignes de métro et de tramway.	de 6 à 10'	de 4h30 à 1h 7 jours sur 7
Les lignes « standards » complètent la desserte du territoire.	de 10 à 15'	de 6h à 21h 7 jours sur 7
Les lignes « locales » assurent un service de proximité.	de 20 à 30'	de 7h à 19h 6 jours sur 7
Les services de transport à la demande permettent de couvrir les zones les moins denses.	sur réservation	

LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES

Un réseau plus agile et adapté aux besoins des territoires

En 2025



20 lignes principales circulant sur les axes majeurs

50 lignes standards et locales pour assurer les dessertes de proximités

Une complémentarité renforcée avec les autres modes de transport



Renforcement de la desserte des différents pôles d'échanges multimodaux du territoire, et en particulier les plus stratégiques comme la gare Saint-Charles. Création de nouveaux pôles d'échanges à Arenc, La Fourragère, La Blancarde, La Barrasse et Frais Vallon.

Une amélioration de la permanence de l'offre et de l'amplitude horaire pour un réseau adapté aux différents rythmes de vie

2 fois plus de lignes en service en soirée

(24 contre 12 aujourd'hui)



Par rapport à la situation actuelle :

+ 12% de kilomètres en semaine

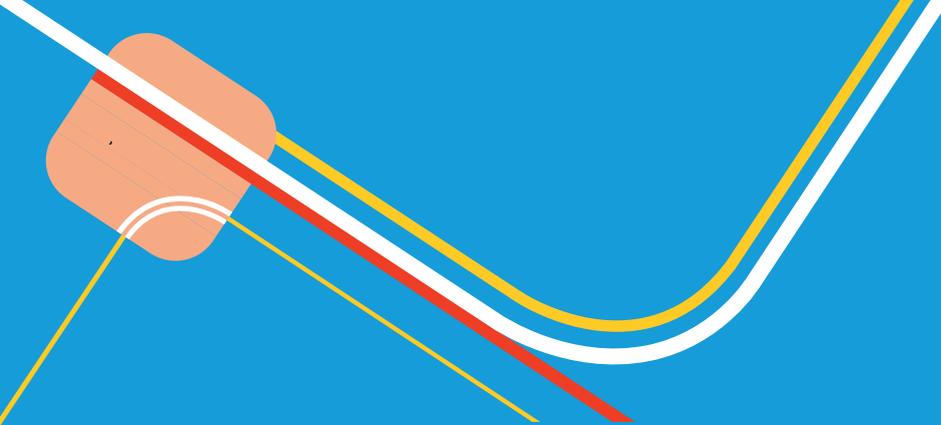
+ 19% de kilomètres le samedi



+ 33% de kilomètres le dimanche

+ 15% de kilomètres pendant les petites vacances

+ 19% de kilomètres l'été



4. OÙ ?

Le projet de nouveau réseau de bus du bassin marseillais répond à des objectifs de déplacement d'échelle métropolitaine, tout en s'adaptant aux besoins de chacune des communes qu'il dessert. Il s'agit ainsi d'un projet global, qui se décline à l'échelle locale tout en prenant en compte l'ensemble des enjeux de déplacements.

Le bassin de déplacements marseillais est divisé en quatre bassins de proximité répondant à des enjeux spécifiques. Pour répondre à ces enjeux, les équipes de la Métropole, en collaboration avec la RTM, ont travaillé au plus près du terrain, sur la base d'un diagnostic des pratiques de mobilité actuelles et d'un travail d'anticipation des besoins futurs. Mais également, en s'appuyant sur l'expression des acteurs du territoire, sur la base des enquêtes et réclamations des usagers, ainsi qu'à partir des demandes exprimées par les élus locaux.

LE BASSIN MARSEILLAIS : PREMIER BASSIN DE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE

Le bassin de Marseille comprend les communes de :

- **Marseille** (870 000 habitants)
- **Allauch** (21 300 habitants)
- **Plan-de-Cuques** (11 650 habitants)
- **Septèmes-les-Vallons** (11 190 habitants)

... il concerne près de



915 000
habitants

349 000
emplois
sur une superficie de
25 000 hectares



+ de
5 millions
de touristes
qui visitent chaque année
le territoire !

Le bassin de Marseille c'est aussi **4 secteurs** présentant des besoins de mobilité bien spécifiques :

- **Centre de Marseille**
- **Quartiers Sud**
- **Est de Marseille et communes d'Allauch et de Plan-de-Cuques**
- **Nord de Marseille et commune de Septèmes-les-Vallons**



LES ENJEUX DU PROJET, TERRITOIRE PAR TERRITOIRE

Dans le centre-ville : conforter le maillage, optimiser la performance

Le cœur d'agglomération de Marseille concentre le plus grand nombre d'habitants et d'activités, c'est de loin le secteur où l'usage des transports en commun est le plus développé. C'est aussi là où le réseau est le plus complet pour répondre à une forte demande de mobilité des habitants et des actifs.

Le projet permettra de faciliter les déplacements à l'intérieur du centre-ville et de mieux accueillir les personnes arrivant des différentes communes de la Métropole pour y travailler.

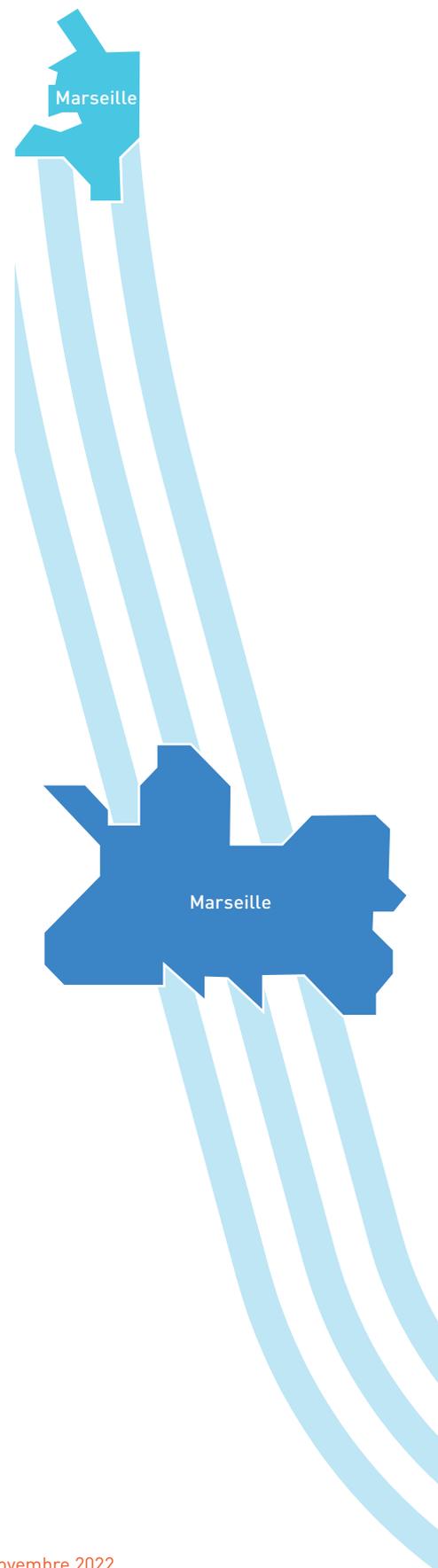
L'accès aux grands équipements du centre de Marseille depuis les arrondissements périphériques sera également grandement facilité.

Dans les quartiers Sud : adapter la desserte aux besoins du territoire

Se caractérisant par une absence de tram et de métro, le sud de Marseille exprime des besoins de mobilité croissants. Ce secteur ne bénéficie pas d'une desserte bus suffisante pour répondre à cette demande, en particulier le soir et les week-ends.

Dans les quartiers Sud, le renforcement de la fréquence et de l'amplitude horaire des différentes lignes permettra de proposer un saut qualitatif à même de satisfaire les usagers actuels et de créer une alternative attractive pour les habitants et actifs qui n'utilisent pas encore le bus au quotidien.

Les usagers pourront bénéficier de liaisons directes pour rejoindre les grands pôles d'activité et le centre-ville, mais également circuler plus facilement vers l'est et le nord-est de Marseille grâce à la création de nouvelles liaisons transversales.



Dans l'Est, à Allauch et Plan-de-Cuques : rééquilibrer et harmoniser le réseau

Dans l'est de Marseille, les chiffres de la fréquentation du réseau sont modestes au regard de l'offre de bus qui y est plutôt importante sur le plan quantitatif.

Le projet permettra donc d'adapter le réseau, pour l'adapter aux évolutions urbaines et au développement économique du territoire.

De nouvelles liaisons seront créées et plusieurs lignes verront leur fréquence et leur amplitude augmenter fortement.

Le réseau Bus des Collines, qui dessert actuellement Allauch et Plan-de-Cuques, sera pleinement intégré au réseau marseillais. Un changement attendu par les usagers du secteur.

Dans le Nord de Marseille et à Septèmes-les-Vallons : accompagner le développement économique du territoire et la desserte des quartiers

Le secteur nord de Marseille et la commune de Septèmes-les-Vallons sont marqués par une forte croissance urbaine et un dynamisme économique grandissant.

Pour accompagner l'évolution des besoins de mobilité des habitants, certaines des lignes caractérisées aujourd'hui par une fréquentation importante verront leur niveau d'offre et leur amplitude horaire renforcés ou confortés.

Le projet de nouveau réseau contribuera également à désenclaver les quartiers prioritaires de la « Politique de la Ville » en y proposant des bus plus fréquents et vers de nouvelles destinations.

Le projet permettra enfin de faciliter la liaison entre les grands pôles d'échanges et d'activités et de rejoindre aisément les autres secteurs de l'agglomération marseillaise et de la Métropole.



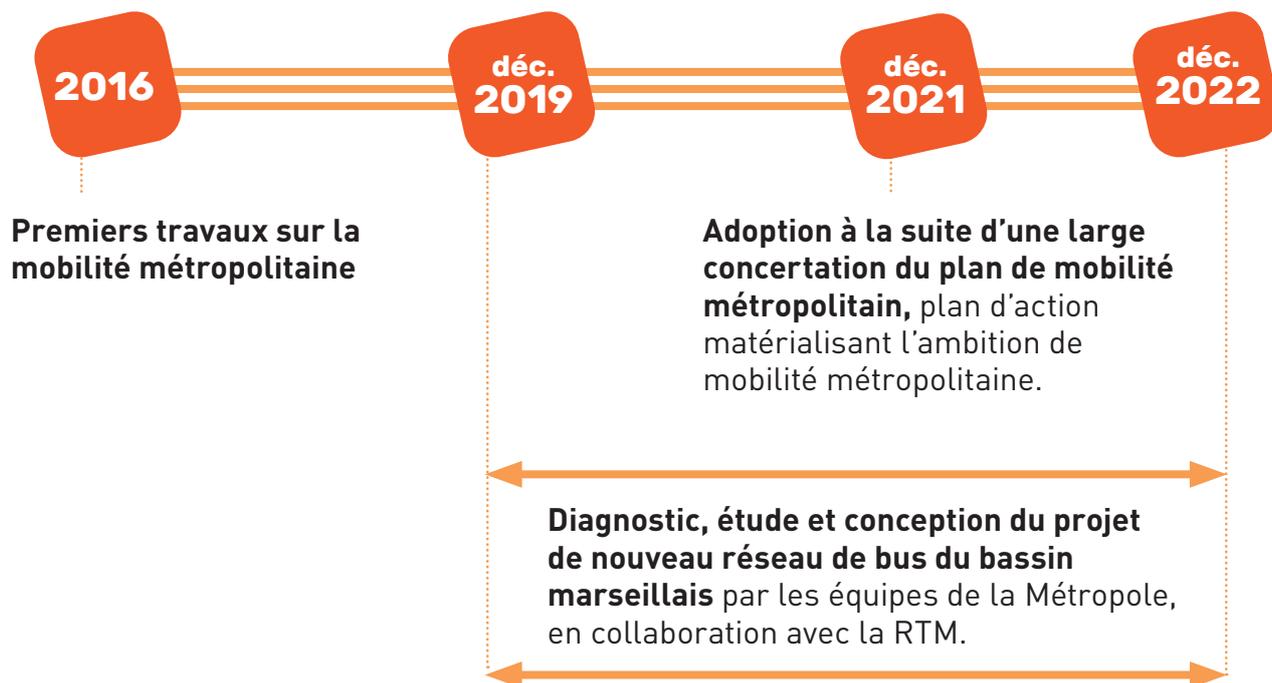
5. QUAND ?

Le travail de conception du projet de nouveau réseau de bus marseillais, initié par la Métropole à la suite de la concertation sur le plan de Mobilité métropolitain, a duré près de deux ans. Ainsi, le projet a dû suivre plusieurs phases successives de diagnostic, d'études et de conception avant de pouvoir être présenté à la concertation à la mi-décembre 2022.

À la suite de cette nouvelle démarche d'écoute et de transparence centrée sur le bus, deux années supplémentaires seront nécessaires afin de pouvoir préparer la mise en service du nouveau réseau envisagée début 2025.

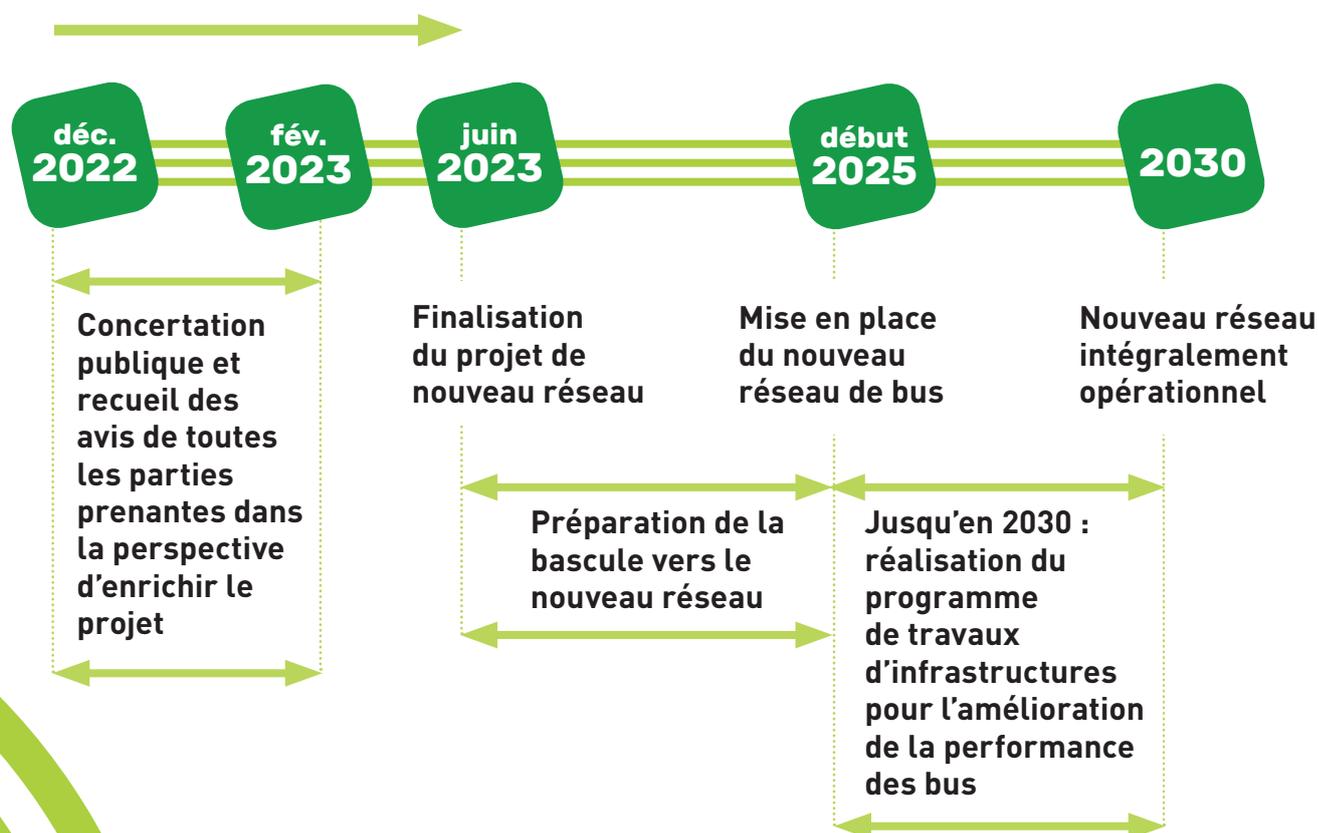
De manière plus large, le nouveau réseau de bus s'inscrit dans le projet global de renouvellement de l'offre de transports métropolitaine à l'horizon 2030.

DANS LE RÉTROVISEUR



LA FEUILLE DE ROUTE

6 mois pour co-construire le projet





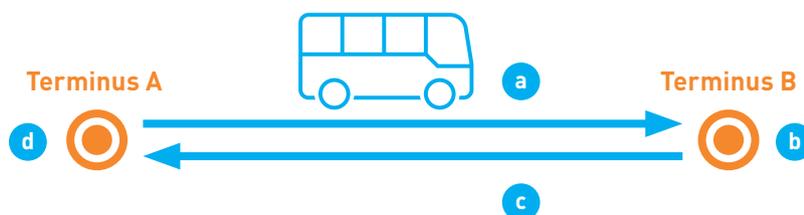
6. COMMENT ?

Le projet du nouveau réseau de bus nécessite de travailler à un meilleur partage de l'espace public et à la cohabitation entre les transports en commun, les vélos, les piétons et la voiture. Il s'agira, par exemple, de créer des voies réservées et de modifier des carrefours pour faciliter la circulation des bus. En aménageant le réseau plus efficacement et de manière plus lisible, il est possible d'en limiter significativement la congestion et d'améliorer les itinéraires, les temps de parcours, la fréquence et la régularité des bus : in fine c'est sa performance qui est visée. Le nouveau réseau déployé à partir de 2025 reposera ainsi sur deux piliers : une organisation optimisée et un service renforcé.



La vitesse commerciale : une solution d'optimisation

La vitesse commerciale conditionne le nombre de bus à engager pour assurer l'offre de transport



Un indicateur clé : le temps de rotation total.

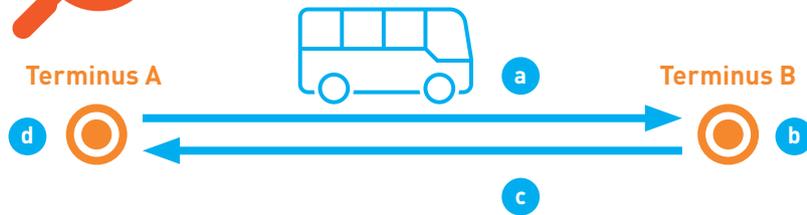
C'est le temps que met le bus pour effectuer son trajet aller/retour et se replacer au terminus initial prêt à repartir.

Il est composé de :

- a** temps de trajet « commercial » **aller de A à B**
- b** temps de régulation **au terminus B**
(pour absorber l'irrégularité et assurer un départ à l'heure)
- c** temps de trajet « commercial » **retour de B à A**
- d** temps de régulation **au terminus A**



Cas pratique :



Exemple

> temps de trajet 30' **a c**

> temps de régulation 10' **b d**

$$a + b + c + d = 30 + 10 + 30 + 10 = 80$$

Situation initiale

> Pour une fréquence à 10 min, il faudra 8 bus sur la ligne.

nb de bus	fréquence
8	10 min



La ligne circule dans la congestion :
Baisse de la vitesse et hausse de l'irrégularité

> **Le temps de parcours se dégrade**

Exemple : baisse de la vitesse de 12%.

Temps de rotation = 90 min

	nb de bus	fréquence	évolution offre	évolution coûts
moyens constants	8	11,5 min	-15%	-
offre constante	9	10 min	-	+12%

> Dans ce cas, le réseau coûte plus cher pour assurer la même offre



Ligne aménagée (couloirs, priorités...)
Augmentation de la vitesse et baisse de l'irrégularité

> **Le temps de parcours s'améliore**

Exemple : augmentation de la vitesse de 12%.

Temps de rotation = 70 min

	nb de bus	fréquence	évolution offre	évolution coûts
moyens constants	8	9 min	+10%	-
offre constante	7	10 min	-	-12%

> Dans ce cas, les moyens économisés peuvent être redéployés sans surcoût pour augmenter l'offre sur la même ligne ou renforcer une autre ligne





7. QUI ?

Autorité organisatrice unique des mobilités, la Métropole Aix-Marseille-Provence conduit le projet du nouveau réseau de bus en collaboration avec la RTM, en charge de l'exploitation du réseau de transports urbains du bassin marseillais.

La Ville de Marseille ainsi que chacune des Mairies de secteur, et celles des communes d'Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons, sont associées pendant toute la durée d'élaboration du projet.

Ainsi, si le projet est piloté par la Métropole, les collectivités locales sont des partenaires privilégiés pour la mise en place et la définition du futur réseau.



LES ACTEURS DU PROJET

La Métropole Aix-Marseille-Provence

La Métropole Aix-Marseille-Provence est un établissement public de coopération intercommunale qui regroupe 92 communes et compte plus de 1 850 000 habitants. Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence est en charge de toutes les questions de mobilité sur son territoire. Elle veille à développer les modes de déplacements vertueux et alternatifs à la voiture individuelle en multipliant les solutions de mobilité et travaille à l'optimisation des liaisons entre les différentes aires urbaines qui la composent en créant le Réseau Express Métropolitain. Dans le cadre du Plan de Mobilité, elle conduit une refonte de l'ensemble de ses réseaux urbains à l'horizon 2030.

La RTM

La Régie des Transports Métropolitains (RTM) exploite les réseaux de transports urbains ainsi que des services complémentaires de mobilité qui lui sont confiés par la Métropole sur le périmètre de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons. Les objectifs d'exploitation et les relations juridiques, administratives et financières entre l'exploitant et son autorité organisatrice sont fixés dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public. Pour remplir sa mission, la RTM s'appuie sur l'expérience et l'expertise de 3 600 salariés.

Les collectivités partenaires

Les collectivités sont pleinement associées à la conception du projet du nouveau réseau et contribuent à en fixer les objectifs et les déclinaisons au niveau local. Elles jouent également un rôle clé dans le relais de la démarche de concertation impulsée par la Métropole. En amont de la concertation, la Métropole a ainsi mené plus de 15 rencontres avec les mairies de secteur et les communes du bassin de mobilité marseillais.

Les parties prenantes constituées, collaborateurs de la RTM et représentants de la démocratie locale sur le territoire

Sont également associés à la concertation les membres du comité des partenaires métropolitain dont la composition a été définie en conseil métropolitain en 2019, les collaborateurs de la RTM et les représentants des Comités d'Intérêt de Quartier.



Le comité des partenaires

Instauré en 2019 par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le comité des partenaires est consulté avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan de mobilité.

Le comité des partenaires est composé de la façon suivante :

- **Un collège de représentants des institutions métropolitaines** (10 membres) ;
- **Un collège des organisations syndicales et patronales** (8 membres) ;
- **Un collège de représentants des employeurs et du monde économique** (24 membres) ;
- **Un collège de représentants des habitants et usagers** (21 membres).

DONNEZ VOTRE AVIS !



De la mi-novembre à la mi-décembre, aura d'abord lieu une concertation ciblée. Celle-ci permettra, d'un côté, de recueillir l'avis des collaborateurs de la RTM sur le nouveau réseau projeté, et, de l'autre, d'impliquer les parties prenantes constituées en amont de la concertation grand public.

Cette concertation ciblée fait suite aux rencontres d'acteurs qui se sont tenues durant les deux ans d'élaboration du projet de nouveau réseau de bus.

Dès la mi-décembre et jusqu'à la fin février, le grand public et l'ensemble des parties prenantes seront invités à se mobiliser ! Pour cette concertation, la Métropole met en place un dispositif basé sur la transparence et le dialogue, dans l'objectif de recueillir et d'intégrer au maximum l'avis des usagers et des habitants du territoire.

Puis, de mars à juin, ce sera le temps du bilan, des enseignements, des enrichissements issus de la concertation pour finaliser, en collaboration avec les élus des communes concernées, le projet de nouveau réseau en juin 2023.

Au total, 6 mois de dialogue et d'échanges permettront ainsi d'aboutir à un nouveau réseau de bus au service des besoins des habitants et des territoires.

LES PARTIS PRIS DE LA CONCERTATION

Des possibilités d'expression pour chacun, y compris à distance :

- Des rencontres terrain sur l'ensemble du territoire concerné, dans différents lieux de vie, la journée ou en soirée, afin d'aller à la rencontre directe des habitants ;
- Des espaces et des temps dédiés à la pédagogie, à la discussion et à la contribution ;
- Une écoute attentive de toutes les parties prenantes qui favorisent la mobilité sur le territoire métropolitain ;
- Une période dédiée à l'approfondissement des observations recueillies, sous la forme d'un cycle d'ateliers thématiques.

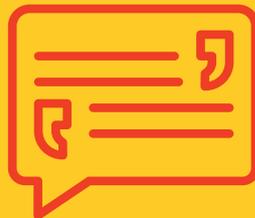
> Une démarche de concertation ambitieuse associant l'intégralité des publics et des territoires concernés...

... pour que chacun puisse s'informer et donner son avis

... pour que le futur réseau de bus réponde au mieux aux besoins de ses usagers actuels et futurs !



LES OUTILS DE LA CONCERTATION



Pour s'informer

- **Le dossier de la concertation**, disponible en ligne et mis à disposition lors des rencontres terrain.
- **La plateforme participative en ligne.**
- **Les boîtes à idées**, présentes en permanence dans les mairies concernées et dans différents lieux de vie et d'usage.
- **La cartographie interactive** présentant le réseau actuel et les évolutions prévues.



Pour donner son avis

- **Le questionnaire**, modalité de contribution de référence, disponible en format papier (sur les boîtes à idées et lors des rencontres terrain) et en version numérique.
- **Les espaces de contribution complémentaires** (cahier d'acteurs), mis à disposition sur la plateforme participative en ligne.



Pour participer aux rencontres terrain

- **19 stands de la concertation pendant ½ journée sur chaque arrondissement ou commune concerné par le projet** pour aller à la rencontre des habitants.
- **4 forums d'échanges en soirée**, dédiés à la présentation du projet, au dialogue et à la contribution.
- **3 ateliers thématiques d'approfondissement**, pour préciser les besoins exprimés tout au long de la concertation.
- **Les rencontres avec les parties prenantes**, pour croiser les premiers enseignements de la démarche avec les professionnels de la mobilité présents sur le territoire métropolitain.



À l'issue de la concertation

- **Rédaction et publication d'un bilan**, restituant la démarche et visant à nourrir les études et identifier les évolutions attendues du projet.



CONTACTS PRESSE

**Service Presse Métropole Aix-Marseille-Provence
DGA Communication, Relations extérieures
et Grands événements**

04 91 99 79 74
presse@ampmetropole.fr

Chef du Service Presse :

Stéphane GIREAU
04 91 997 997
stephane.gireau@ampmetropole.fr

Attachés de presse :

Laurent DESBUISSONS
04 91 99 78 29
laurent.desbuissons@ampmetropole.fr

Julia NONIS
04 91 99 77 74
julia.nonis@ampmetropole.fr

Marjorie PIRAS
04 91 99 79 48
marjorie.piras@ampmetropole.fr

Dossier suivi par

Yann TAXIL
04 91 99 79 67
yann.taxil@ampmetropole.fr

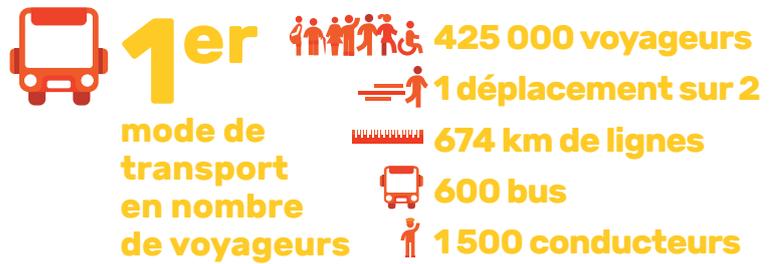
Assistant attaché de presse (apprenti) :
Alexandre Boumendil
alexandre.boumendil-stag@ampmetropole.fr



PROJET
2025

VOTRE NOUVEAU RÉSEAU DE BUS

POURQUOI ?



MAIS

- Un réseau qui date des années 50
- Une congestion routière croissante
- Des défis environnementaux à relever

1 AMBITION

Faire du bus une alternative attractive à la voiture sur l'ensemble du territoire

1 OBJECTIF

+ 50% d'usagers des transports collectifs en 2030

QUOI ?

7 LEVIERS

- **Renforcer l'offre** (fréquence, amplitude)
- **Consolider le maillage** (desserte des quartiers en développement urbain et économique)
- **Améliorer la lisibilité du réseau** (lignes + hiérarchisées, parcours mieux identifiés)
- **Augmenter la qualité de service** (en agissant sur l'expérience voyageurs)
- **Améliorer la performance** (temps de parcours + fiables et + rapides)
- **Favoriser l'intermodalité** (connexion entre les pôles d'échanges)
- **Améliorer l'image et l'attractivité du bus** (réseau + agréable, + lisible et + simple)

En 2025



Renforcement de la desserte des différents pôles d'échanges multimodaux du territoire, et en particulier les plus stratégiques comme la gare Saint-Charles. Création de nouveaux pôles d'échanges pour répondre aux besoins des quartiers La Fourragère, La Blancarde, La Barrasse et Frais Vallon.

Par rapport à la situation actuelle :

2 fois plus de lignes en service en soirée (24 contre 12 aujourd'hui)



+ 19% de kilomètres le samedi

+ 33% de kilomètres le dimanche

+ 12% de kilomètres en semaine

+ 15% de kilomètres pendant les petites vacances

+ 19% de kilomètres l'été



QUI ?

Un projet porté par :



En collaboration étroite avec :



Et en concertation avec :

la ville de Marseille
les communes d'Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons
les mairies de secteur
les partenaires de la mobilité sur le territoire

OÙ ?

915 000
habitants

Marseille (870 000 habitants)
+ Allauch (21 300 habitants)
+ Plan-de-Cuques (11 650 habitants)
+ Septèmes-les-Vallons (11 190 habitants)

349 000
emplois

sur une
superficie de
250 km²

5 millions
de touristes/an



COMMENT ?

AVANT

- Diagnostic de performance des lignes actuelles.
- Analyse des besoins futurs des habitant.e.s, secteur / secteur, ligne / ligne.
- Concertation amont avec les parties prenantes avec les communes concernées et les parties prenantes.

PENDANT

- Travailler à un meilleur partage de l'espace public afin de faire cohabiter les transports en commun, les vélos, les piétons et la voiture.
- Créer des voies réservées pour les bus.
- Modifier des carrefours pour faciliter la circulation des bus.
- Améliorer les itinéraires.

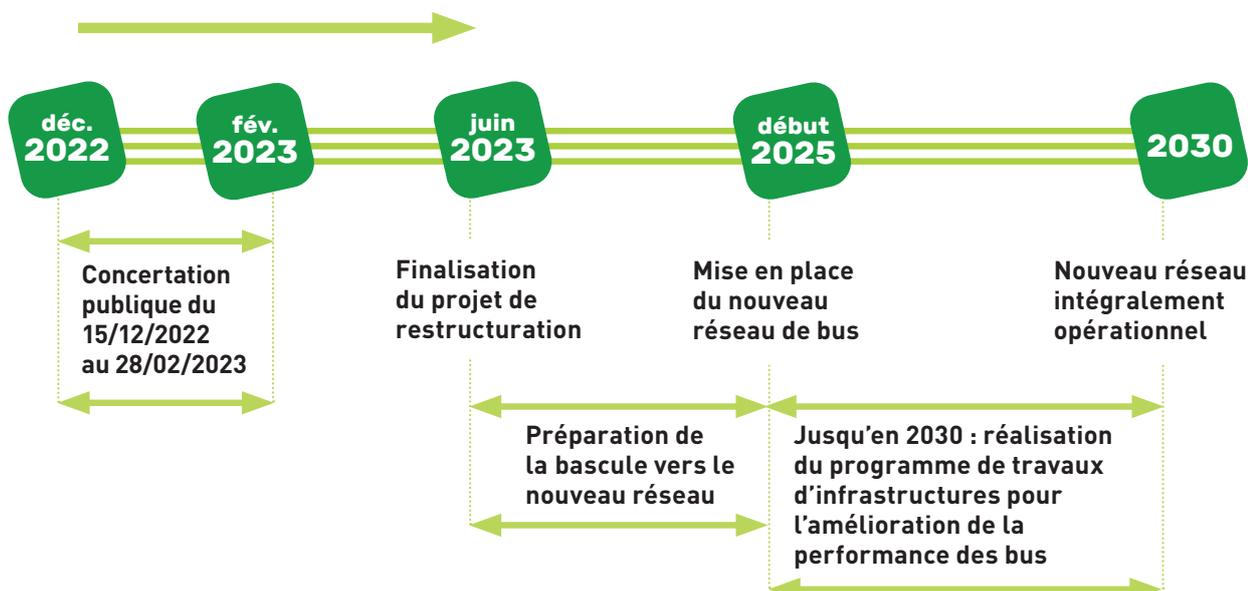
APRÈS

- un dispositif optimisé et un service renforcé.

QUAND ?



6 mois pour
co-construire le projet





**LA MÉTROPOLE AGIT
NOTRE TERRITOIRE CHANGE**

Concertation Publique

MARSEILLE EN BUS : ENSEMBLE, FAISONS BOUGER LES LIGNES !

Plus d'info ici :



**Nouveaux itinéraires, nouveau réseau
pour Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques
et Septèmes-les-Vallons !**

***Parlons-en
du 15/12/2022 au 28/02/2023***