



**DOSSIER DE LA CONCERTATION**

MARSEILLE, ALLAUCH, PLAN-DE-CUQUES, SEPTÈMES-LES-VALLONS

# **PROJET 2025 : VOTRE NOUVEAU RÉSEAU DE BUS**

# SOMMAIRE

**ÉDITO**  
**MARSEILLE EN BUS :**  
**ENSEMBLE FAISONS**  
**BOUGER LES LIGNES!** 5

## **1. POURQUOI ?** **LE BUS À MARSEILLE** **A BESOIN DE CHANGER** 7

**1.1** UN RÉSEAU QUI DOIT S'ADAPTER  
POUR ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS  
DE LA VILLE ET LES BESOINS DE MOBILITÉ 9

**1.2** DES ATTENTES CLAIREMENT  
EXPRIMÉES PAR LES USAGERS 10

**1.3** UNE NOUVELLE DYNAMIQUE PORTÉE PAR LA  
MÉTROPOLE POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ 11

**1.4** UN TRAVAIL COLLABORATIF POUR RÉPONDRE  
AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENT DE TOUS 15

## 2.COMMENT ? UN NOUVEAU RÉSEAU AU SERVICE DES BESOINS DES HABITANTS

### 2.1 LES OBJECTIFS DU PROJET DE NOUVEAU RÉSEAU

16

### 2.2 LES PRINCIPES DU PROJET DE NOUVEAU RÉSEAU

17

2.2.1 Le projet en quelques chiffres

2.2.2 La nouvelle hiérarchisation des lignes

2.2.3 Une méthodologie rigoureuse

2.2.4 Une offre de service améliorée

2.2.5 Des aménagements pour améliorer la performance des bus

18

### 2.3 LE CALENDRIER DU PROJET

28

### 2.4 LE PLAN DU NOUVEAU RÉSEAU : SECTEUR PAR SECTEUR

30

2.4.1 Zoom sur : le centre-ville de Marseille

2.4.2 Zoom sur : les quartiers Sud de Marseille

2.4.3 Zoom sur : l'Est de Marseille, Allauch et Plan-de-Cuques

2.4.4 Zoom sur : le Nord de Marseille et Septèmes-les-Vallons

## ZOOM SUR LA CONCERTATION PARTICIPEZ ET DONNEZ VOTRE AVIS

40

LES PARTIS PRIS DE LA CONCERTATION

41

LES OUTILS DE LA CONCERTATION

42



# 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<sup>e</sup> 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 !

### Martine Vassal

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

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 !





# 1. POURQUOI ?

## LE BUS À MARSEILLE A BESOIN DE CHANGER

Le bus est le mode de transport en commun le plus utilisé à Marseille. Sa souplesse et son efficacité lui permettent de desservir pratiquement tous les secteurs du territoire. Cette qualité de maillage fait du bus un outil de mobilité essentiel, complémentaire aux métros et tramways, qui concerne tous les Marseillais.

Mais la construction de ce 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 reste insuffisamment en phase avec les évolutions urbaines et les besoins de mobilité actuels des habitants.

# LE RÉSEAU ACTUEL EN CHIFFRES

**1er**  
mode de transport en nombre de voyageurs



**425 000**  
voyageurs par jour



**48%**  
des déplacements quotidiens

**1er**

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



**1.1**

# UN RÉSEAU QUI DOIT S'ADAPTER POUR ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS DE LA VILLE ET LES BESOINS DE MOBILITÉ

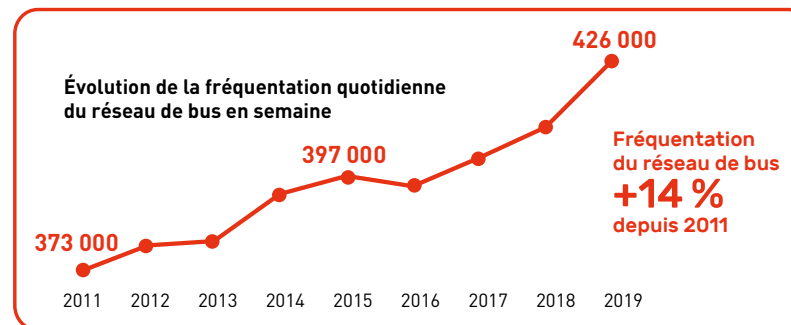
La création du réseau de bus marseillais remonte aux années 50. Ses lignes ont été conçues pour desservir finement le vaste territoire d'une des communes les plus étendues de France et permettre à tous les Marseillais de se rendre au centre-ville.

Depuis cette époque, l'architecture du réseau de bus a, dans son ensemble, peu évolué, hormis à l'occasion des créations et prolongements des lignes de métros et tramways. En parallèle, le paysage urbain et les pratiques de mobilité du territoire ont quant à eux profondément changé.

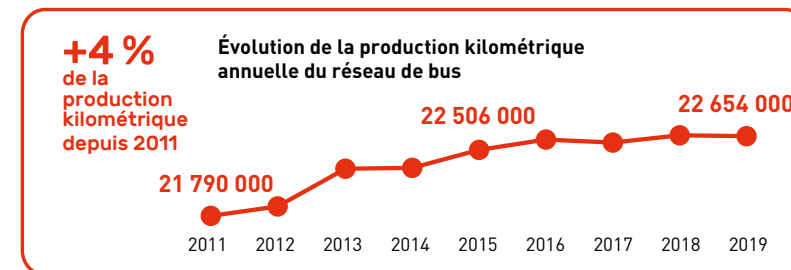
Depuis sa création, la fréquentation du réseau de bus a fortement augmenté, alors que l'offre n'a pas évolué dans les mêmes proportions. Par ailleurs, la circulation routière est de plus en plus forte, entraînant des ralentissements et bouchons en de nombreux points de la ville. Un phénomène qui n'est pas sans conséquence sur la vitesse et la régularité des bus qui circulent sur le bassin de mobilité marseillais.

S'il a su se moderniser et offrir au fil des années une meilleure qualité de service, grâce à l'exploitation de véhicules plus confortables et à une information voyageur plus performante, le réseau de bus marseillais doit évoluer en profondeur pour mieux répondre aux besoins de mobilité du territoire, et notamment des habitants, des actifs et des étudiants.

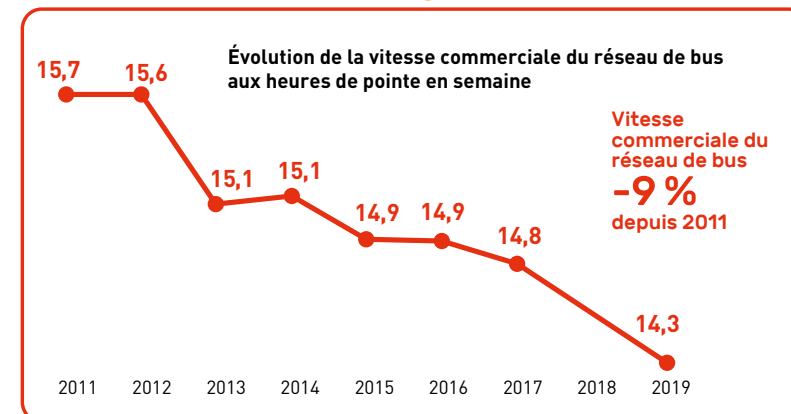
## Une fréquentation en constante augmentation depuis 2011...



## ...mais une offre qui a peu évolué depuis 2011...



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

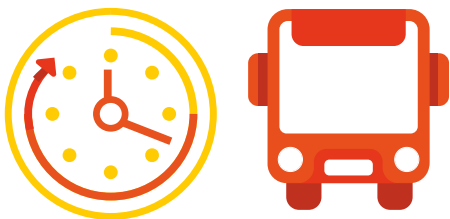


## 1.2 DES ATTENTES CLAIREMENT EXPRIMÉES PAR LES USAGERS

S'ils sont attachés au bus, les usagers expriment leur souhait de voir le réseau progresser pour apporter des améliorations concrètes à leurs conditions de déplacement au quotidien.

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**



### ZOOM SUR...

## QUELLE SATISFACTION DES USAGERS ?

**En 2021, 88% des usagers du bus se disaient satisfaits.**

Il est cependant moins important que celui exprimé pour le métro (94%) et le tram (97%). Ce qui laisse des marges de progression possibles.

Le taux de satisfaction est plus élevé chez les usagers réguliers que chez les utilisateurs occasionnels. Cela montre que le réseau peut s'avérer difficile à comprendre et à utiliser pour des personnes qui n'ont pas l'habitude de prendre le bus quotidiennement.

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.

## 1.3 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'usagers des transports en commun à l'horizon 2030!

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.

### Les dates clés du projet métropolitain de mobilité



### FOCUS

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 métropolitain

### 7 leviers d'action

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

### 4 enjeux

1. Une métropole polycentrique aux densités contrastées
2. Une combinaison de modes de déplacement
3. Un cadre de vie remarquable et respirable
4. Une métropole attractive, fluide et accessible à tous

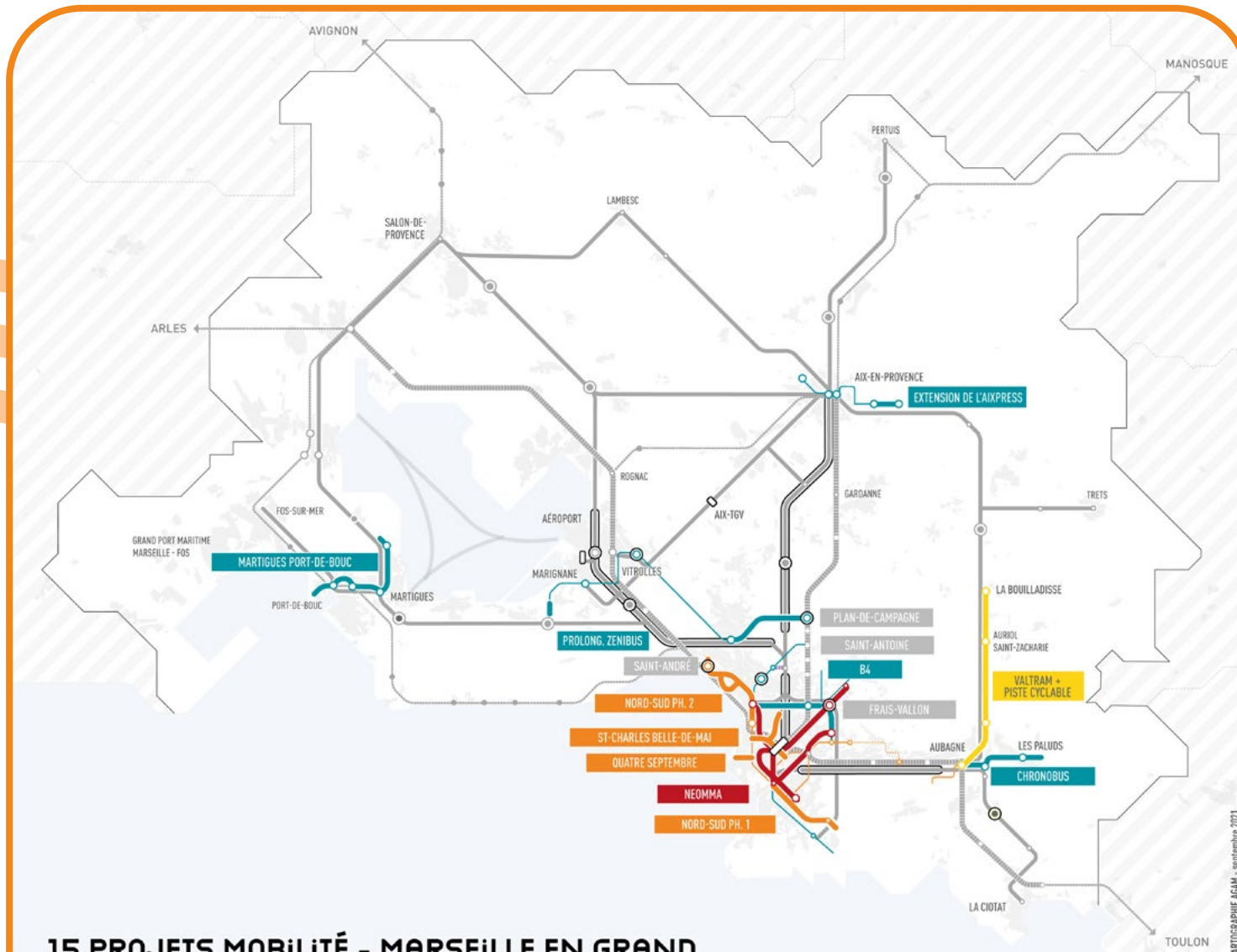
## ZOOM SUR...

### LES 15 PROJETS D'INFRASTRUCTURES FINANCÉS DANS LE PLAN « MARSEILLE EN GRAND »

L'objectif de la Métropole est de faciliter les déplacements de 1,8 million d'habitants de l'un des plus vastes territoires de France. À terme, chaque Marseillais doit être à 15 minutes d'un accès au Réseau Express Métropolitain\*. Marseille en Grand permet d'accélérer cet objectif pour les projets structurants prioritaires du réseau de la Métropole Mobilité.

Dans le cadre du plan Marseille en Grand, le soutien de l'État s'élève, pour l'heure, à 1 milliard d'euros pour accélérer le développement des transports à Marseille et sur le territoire métropolitain : 256 millions d'euros de subventions et 744 millions d'euros d'avances remboursables inscrites dans la loi de finances 2022. Le coût total des 15 projets mobilité s'élève, lui, à 2 milliards d'euros.

\*Réseau de cars à haut niveau de service et de trains reliant les Villes métropolitaines entre elles



## 15 PROJETS MOBILITÉ - MARSEILLE EN GRAND

### LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

- Ferroviaire - ligne +
- Ferroviaire
- Car+
- Car+ avec voie réservée

### LES TRANSPORTS EN SITE PROPRE

- Existant
- Projets

- Métro
- Tramway
- Tramway périurbain
- Bus à Haut Niveau de Service

### LES PÔLES D'ÉCHANGES

- Gares TGV et aéroport
- Pôles d'échanges existants
- Pôles d'échanges en projet



AUTOGRAFIE AGM - septembre 2021

## Et pour le territoire marseillais ?

### Modernisation du métro de Marseille



2023

Livraison de la 1<sup>ère</sup> rame

2024

Début de la mise en service

### 1<sup>ère</sup> phase d'extension du tramway T3



2022

Travaux de réseau et d'aménagements Capitaine Gèze au Nord et La Gaye au Sud

2025

Début de la mise en service

### 2<sup>ème</sup> phase d'extension du tramway T3



2022

Études de faisabilité La Castellane au Nord et La Rouvière au Sud

2029

Début de la mise en service

## Et en projet d'ici 2030...

### Extension du tramway vers la place du 4 septembre



2027  
2028

Mise en service

### Tramway de la Belle de Mai



2030

Mise en service

### BHNS B4 pour les quartiers nord de Marseille



Fin  
2024

Mise en service

### Nouveaux pôles d'échanges multimodaux

2023

Saint Antoine

2026

Frais Vallon

2028

Saint André

## UN TRAVAIL COLLABORATIF POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENT DE TOUS

Autorité organisatrice unique des mobilités, la Métropole Aix-Marseille-Provence conduit le projet du nouveau réseau de bus du bassin marseillais en collaboration avec la RTM, en charge de l'exploitation. 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<sup>er</sup> 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 collaborateurs.

- **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.

### ZOOM SUR...

## 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).

# 2.COMMENT ?

## UN NOUVEAU RÉSEAU AU SERVICE DES BESOINS DES HABITANTS

Pour mieux répondre aux enjeux de mobilité de son territoire et aux attentes des habitants et usagers, le réseau de bus marseillais va évoluer profondément en 2025.

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 !



## 2.1 LES OBJECTIFS DU PROJET DE NOUVEAU RÉSEAU

### 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, 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 voyageur, 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, par exemple.

### 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.



## 2.2

# LES PRINCIPES DU PROJET DE NOUVEAU RÉSEAU

Pour concrétiser ces objectifs ambitieux, les équipes de la Métropole et de la RTM se sont attachées à concevoir un projet performant et robuste qui 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 ou Rennes (2022), des restructurations et optimisations similaires des réseaux de bus viennent s'inscrire dans un contexte global de mutation des mobilités.

## 2.2.1 Le projet en quelques chiffres

### Un réseau plus agile et adapté



En 2025

**81** lignes de bus

dont **21** lignes principales circulant sur les axes majeurs

### 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.

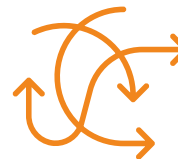
### Une amélioration de la permanence de l'offre et de l'amplitude horaire pour un réseau adapté aux différents rythmes de vie

**22** lignes en service en soirée (contre 12 aujourd'hui)



**+ 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

## 2.2.2 La nouvelle hiérarchisation des lignes

L'un des principaux objectifs du projet est d'améliorer la lisibilité du réseau de bus.

Les itinéraires proposés seront plus simples et mieux hiérarchisés, avec des lignes principales sur les axes majeurs et des lignes locales pour assurer les dessertes de proximité.

Il sera ainsi plus aisé pour un utilisateur occasionnel de se repérer et de préparer son trajet.

Mode d'emploi des différents types de lignes qui circuleront sur le nouveau réseau :

TYPE DE LIGNE	fréquence aux heures de pointe	amplitude
<b>Les lignes « principales »</b> 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
<b>Les lignes « standards »</b> complètent la desserte du territoire.	de 10 à 15'	de 6h à 21h 7 jours sur 7
<b>Les lignes « locales »</b> assurent un service de proximité.	de 20 à 30'	de 7h à 19h 6 jours sur 7
<b>Les services de transport à la demande</b> permettent de couvrir les zones les moins denses.	à la demande des usagers sur réservation	de 7h à 19h 6 jours sur 7

## 2.2.3 Une méthodologie rigoureuse et collaborative

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.
- Le besoin d'anticiper les prochaines extensions du réseau de tramway et les nouvelles lignes de bus à haut niveau de service pour garantir la meilleure complémentarité possible entre les modes, et des correspondances facilitées.

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

## 2.2.4 Une offre de services améliorée

Le projet 2025 de nouveau réseau de bus permettra de nombreuses améliorations de service et de desserte, grâce à une intermodalité facilitée, grâce à une amplitude horaire élargie, grâce à un meilleur maillage du territoire, notamment pour le littoral et les nouveaux secteurs urbanisés, et grâce à une exploitation optimisée.

### Service en +

#### Une intermodalité favorisée et des pôles d'échanges mieux connectés

L'amélioration de l'intermodalité constitue un axe fort du projet de nouveau réseau de bus marseillais. L'objectif : permettre aux habitants et actifs de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons de rejoindre les autres secteurs du territoire de la Métropole.

Marseille dispose de nombreux pôles d'échanges multimodaux (PEM) mettant en relation plusieurs modes de déplacement. Certains sont purement locaux, comme le Rond-Point du Prado, d'autres ont un rayonnement beaucoup plus large, comme celui d'Arenc ou celui de la gare de la Blancarde qui regroupe une ligne de train, une ligne de métro, deux lignes de tramway et une ligne de bus, et accueille des usagers venus de différents bassins de vie.

Le nouveau réseau a été conçu pour améliorer la desserte de ces pôles non seulement en semaine, mais aussi les week-ends, en journée, comme en soirée. Les lignes principales, celles qui proposent la plus haute fréquence et la plus large amplitude horaire, desserviront ainsi systématiquement plusieurs PEM et chacun d'entre eux sera desservi par au moins une ligne principale.

#### Quelques exemples :

- Le PEM de la Fourragère sera desservi par 7 lignes de bus (dont 2 lignes principales B4 et B19) en correspondance avec le métro M1 et des lignes leCar+ du Réseau Express Métropolitain (à destination d'Aubagne, Vitrolles et l'aéroport et Aix-en-Provence).
- Le futur PEM métropolitain de Frais-Vallon, à côté de la station de métro, sera desservi par de nouvelles lignes leCar+ (à destination d'Aubagne, de



## ZOOM SUR...

### L'INTERMODALITÉ AU CŒUR DE L'AMBITION MÉTROPOLITAINE

La Métropole Aix-Marseille-Provence a fait de l'intermodalité l'une des priorités de son ambition de transformation de la mobilité pour tous les usagers circulant sur son territoire. L'objectif est de relier entre eux l'ensemble des réseaux urbains des différentes villes qui composent la Métropole, par le biais de liaisons efficaces connectées sur des Pôles d'Échanges Multimodaux grâce au Réseau Express Métropolitain (REM).

Le REM est constitué des principales lignes ferroviaires du territoire et de lignes de cars sur autoroute à haut niveau de service (départ toutes les 10 minutes en heures de pointe) qui bénéficient de voies de circulation réservées et de stations équipées de parkings-relais.

C'est grâce à une intermodalité performante et attractive entre le REM et les réseaux locaux dans les pôles d'échanges que les transports collectifs pourront proposer une alternative attractive à la voiture pour les milliers de déplacements effectués chaque jour entre les différentes villes de la Métropole.

- Vitrolles, de l'Aéroport Marseille-Provence et d'Aix-en-Provence), ainsi que par 8 lignes de bus (dont 3 principales) : B3, B4, B11, 100, 102, 103, 104, 106.
- Le futur PEM métropolitain d'Arenc, à proximité de la gare TER et de la station de tramway, accueillera pour sa part une ligne leCar+ (à destination d'Aix-en-Provence) et 8 lignes de bus (dont 4 principales) : B13, B14, B19, B22, 129, 135, 136, 188



## FOCUS L'intermodalité, kesako ?

L'intermodalité, c'est la capacité à pouvoir passer facilement d'un mode de transport à l'autre (d'un train express régional à un bus, d'un métro à un car...), pour pouvoir rejoindre de nouvelles destinations sans perdre de temps. C'est une qualité de service, qui n'est pas toujours perceptible par le voyageur, mais elle peut changer en profondeur les conditions de déplacements de tous ceux qui réalisent régulièrement des correspondances pour rejoindre un centre urbain ou un bassin d'emplois situé à l'extérieur de leur commune de résidence.

## Service en +

### Une desserte en soirée densifiée

Le nouveau réseau permettra une amélioration très nette de l'offre et de la desserte proposée en soirée sur l'ensemble du territoire marseillais. Concrètement, cela veut dire que davantage de bus circuleront, plus souvent et sur un plus grand nombre de lignes après 21h.

#### 1. La situation actuelle

Aujourd'hui, les lignes de bus de journée s'arrêtent de circuler autour de 21 heures. C'est ensuite un nouveau réseau de soirée qui prend le relais : il s'agit de lignes différentes du réseau de journée. Elles circulent sur des itinéraires complexes et avec une fréquence relativement faible. Leur desserte est insuffisante et leur fréquentation n'est pas à la hauteur des enjeux de déplacements en soirée à Marseille.

#### 2. Avec le nouveau réseau

Avec le nouveau réseau, la conception de la desserte de soirée change du tout au tout.

- Les 12 lignes spécifiques actuelles seront remplacées par 22 nouvelles lignes qui circuleront en soirée jusqu'à 1 heure du matin, tous les jours et tout au long de l'année.
- Les bus seront plus fréquents : les lignes de soirée proposeront un départ toutes les 20 ou 30 minutes, selon les lignes, et toutes les 15 minutes sur le littoral durant l'été.
- Les principaux lieux culturels fréquentés en soirée seront desservis. Ceux du centre-ville bien évidemment, mais également ceux situés en périphérie comme par exemple : le théâtre national du Merlan ou le cinéma les Trois Palmes à la Valentine.
- Les lieux d'attractivité comme le Vieux-Port et la Plaine, l'Escale Borély, la Friche de la Belle-de-Mai, les Voûtes de la Major, etc. seront également bien mieux desservis qu'aujourd'hui.
- L'offre de bus en soirée sera beaucoup plus lisible : même numéro de ligne, même fiche horaire, mêmes arrêts desservis, en soirée comme en journée.



Ces nouvelles lignes de soirée pourront être utilisées par les usagers des équipements desservis, habitants de la Métropole et touristes, mais également par les actifs en horaires décalés, comme les employés de l'hôpital Nord, par exemple.

Toutes les lignes principales, numérotées en «B» circuleront en soirée. Elles seront complétées par une ligne standard de l'hyper centre de Marseille desservant le quartier de la Plaine (159).

## Service en +

### Le littoral plus accessible tout au long de l'année

Avec le nouveau réseau de bus, l'accès au littoral marseillais sera facilité grâce à deux principales améliorations de service.

#### 1. La mer «en direct» depuis un plus grand nombre de quartiers

- La plage de Corbières sera desservie par deux lignes de bus 132 et 135 (contre une seule aujourd'hui) : les habitants des quartiers Nord pourront s'y rendre depuis Saint-Henri, la Bricarde, la Castellane, le Plan d'Aou et Saint-Antoine (et plus seulement depuis l'Estaque, Saint-André et la Calade comme actuellement).
- La plage des Catalans sera directement accessible de la Belle-de-Mai et du 14ème arrondissement (ligne 156), comme elle l'était déjà aujourd'hui depuis la Joliette, Saint-Charles et les Chutes-Lavie.
- La plage du Prophète sera accessible par les habitants de la colline de Périer, qui pourront également rejoindre la plage des Catalans sans faire de correspondance : ligne 155.
- La plage de la Pointe Rouge deviendra accessible avec la ligne 126 depuis les quartiers de Bonneveine, Mazargues, Saint-Anne, ainsi que le pôle d'échanges de Sainte-Marguerite Dromel par lequel transitent de nombreuses lignes de bus venues de l'Est de la Ville.

#### 2. Des renforts d'offre ciblés pour des lignes desservant le littoral

Une offre plus importante sera mise en place pour proposer des bus plus souvent aux usagers souhaitant accéder aux plages et répondre à la forte demande actuelle.

Ces renforts seront mis en service dès les premiers week-ends d'affluence du printemps jusqu'aux derniers week-ends des vacances de la Toussaint, avec un pic de renfort sur la période de juin/juillet/aout. Les bus desservant le littoral seront non seulement plus nombreux

qu'aujourd'hui, mais ils seront aussi plus grands. En effet, il est prévu de déployer des bus articulés sur la ligne B13 desservant la Corniche Kennedy afin d'offrir de meilleures conditions de déplacements aux usagers de ce tronçon très fréquenté.

## Service en +

### De nouveaux secteurs et de nouveaux équipements à portée de bus

Le nouveau réseau sera l'occasion de desservir des secteurs de Marseille qui se sont développés ces dernières années.

Quelques exemples :

#### Nouveaux secteurs...

- Le quartier des Hauts de Saint-Loup (10ème arrondissement) sera desservi par une nouvelle ligne 117 sur la rue du Professeur Roger Luccioni et la rue Adrienne-Ranc Sakakini (U530).
- Le quartier des Baumillons (15ème arrondissement) sera désenclavé avec la réalisation prochaine d'une nouvelle voie (U226) sur laquelle circulera une ligne de bus 131.
- Le nouveau quartier qui verra le jour sur la ZAC du Vallon Régny (9ème arrondissement) bénéficiera également d'une nouvelle ligne 116 (U522).

Les besoins spécifiques aux grands projets d'aménagements urbains d'Euroméditerranée et de Quartiers Libres ont également été pris en compte dans la conception du nouveau réseau.

#### ...et nouveaux équipements !

- Le Boulevard Urbain Sud (Boulevards Elie Wiesel et Catherine Blum) accueillera la nouvelle ligne 100 qui reliera Frais-Vallon à la Gaye.
- Le secteur d'activités Valentine Vallée Verte (montée du Commandant de Robien dans le 11ème arrondissement) sera desservi par le nouveau réseau avec la ligne 183.
- Le Parc Montgolfier et les Hauts de Sainte-Marthe (14ème arrondissement) bénéficieront d'une nouvelle ligne transversale 128.

## Service en +

### Une meilleure connexion des quartiers prioritaires de la Politique de la Ville

Les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, et spécifiquement ceux du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU), font l'objet d'une attention toute particulière. Les besoins en transport en commun sont en effet essentiels dans ces quartiers souvent isolés et où vivent des ménages qui n'ont souvent pas accès à des moyens de déplacements motorisés individuels.

#### Quelques exemples :

- La future ligne principale B4 qui circulera le long de la rocade L2 Nord permettra de relier plusieurs quartiers prioritaires des 13<sup>ème</sup> et 14<sup>ème</sup> arrondissements (Frais Vallon, Saint-Paul, Font Vert, Picon-Busserine, le Canet Jean Jaurès...) et de les connecter aux pôles d'échanges métropolitains de Frais Vallon et de Gèze.
- Des aménagements de voirie sont prévus dans un certain nombre de quartiers prioritaires afin de permettre la circulation des lignes de bus à l'intérieur de ces quartiers, et proposer une desserte plus fine. Ce sera notamment le cas à partir de 2025 pour la cité de la Bricarde (16<sup>ème</sup> arrondissement) avec deux nouvelles lignes 131 et 132 sur l'avenue Georges de Beauregard et ultérieurement pour les quartiers Air-Bel (11<sup>ème</sup> arrondissement), Corot et Font-Vert (14<sup>ème</sup> arrondissement), dès que les aménagements de voirie auront été réalisés.

## Service en +

### Des lignes pour faciliter les liaisons en frange de périmètre

Le projet vise à simplifier les déplacements des usagers en limite de territoire. Aujourd'hui, certaines lignes s'arrêtent aux limites communales, témoignage du découpage administratif antérieur à la métropole. En 2025, plusieurs lignes urbaines traverseront ces limites et assureront la couture entre les réseaux à la fois au Nord et à l'Est de Marseille en particulier au niveau des zones commerciales et des gares.

#### Au Nord :

la zone commerciale de Plan-de-Campagne est située juste au nord de la commune de Septèmes-les-Vallons. Une ligne venant du métro Gèze (ligne 123) y sera prolongée permettant de relier les quartiers Nord et la commune de Septèmes-les-Vallons, au cœur de la zone de Plan-de-Campagne.

Une ligne interurbaine venant d'Aix-en-Provence et de Bouc Bel Air sera également modifiée (ligne 851) et assurera une desserte complémentaire pour connecter le PEM de Saint-Antoine, offrant ainsi plus de possibilité de liaisons et de correspondances pour les quartiers de Septèmes-les-Vallons.

#### À l'Est :

la zone commerciale de la Valentine intéresse les habitants de toute la vallée de l'Huveaune. Une ligne du réseau marseillais sera prolongée vers La Penne sur Huveaune et Aubagne, en terminus sur le tramway à Eiffel (ligne 140). De la même manière, deux lignes du réseau « Lignes de l'Agglo » à Aubagne seront connectées au bassin de Marseille. La ligne 406 sera prolongée depuis la Penne sur Huveaune vers Saint-Menet, la Valentine et la gare de la Barasse. Et la ligne 410 assurera la desserte d'Eoures, des Camoins et de la Treille, en complément avec la ligne 112 et les services scolaires.



## Service en +

### L'amélioration de la vitesse commerciale, un enjeu pour renforcer l'offre

La vitesse commerciale conditionne le nombre de bus à engager pour assurer l'offre de transport. Lorsque le bus bénéficie de conditions de circulation améliorées et d'aménagements en faveur de sa fluidité, tout le monde est gagnant : les voyageurs qui bénéficient d'un temps de trajet plus rapide et plus fiable et la collectivité qui utilise plus efficacement les moyens mis à disposition.



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 (pas de couloirs bus, trafic dense, stationnement anarchique des voitures...)

#### 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 bus, priorités aux feux, respect du stationnement des voitures...)

#### 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.

## 2.2.5 Des aménagements pour améliorer la performance des bus

Pour accompagner le déploiement du nouveau réseau de 2025 à 2030, un programme continu d'aménagements de voirie en faveur des bus est prévu dès 2023, pour traiter les points noirs de circulation et améliorer l'insertion des bus dans la ville, en particulier pour les 21 lignes principales.

En premier lieu, certains aménagements de voirie seront réalisés avant 2025 pour permettre la mise en œuvre opérationnelle du nouveau réseau, il peut s'agir de modification de carrefours, de création de terminus bus ou de la modification du fonctionnement de certaines voies pour permettre le passage des bus.

Ensuite, les points d'arrêts vont également évoluer. Il est prévu :

- la création d'environ 380 nouveaux points d'arrêt;
- le déplacement d'environ 250 points d'arrêt;
- la mise à jour de la signalétique des 2 500 points d'arrêt.

La mise aux normes de ces arrêts pour leur accessibilité par les personnes à mobilité réduite est en cours de déploiement dans le cadre d'un programme pluriannuel mis en place parallèlement au projet de nouveau réseau de bus, jusqu'à l'horizon 2030 :

- tous les nouveaux arrêts créés pour le réseau 2025 seront mis aux normes;
- les arrêts inchangés continueront de bénéficier du programme de mise en accessibilité progressive.

Enfin, progressivement jusqu'en 2030, des couloirs et des contresens bus seront aménagés, et des systèmes de priorité aux feux seront déployés, afin de fiabiliser les temps de parcours et d'accroître la vitesse commerciale de certaines lignes. Ces aménagements seront réalisés là où ils sont de nature à avoir un impact significatif sur la performance d'exploitation des lignes et l'amélioration des temps de parcours.

### ZOOM SUR...

## UN PROJET ÉVOLUTIF

La Métropole a engagé de nombreux projets d'extension du réseau de tramway marseillais qui seront mis en service de façon échelonnée entre fin 2025 et 2030.

Le nouveau réseau de bus anticipe ces réalisations avec des lignes de bus qui préfigurent les extensions de tramway : par exemple la nouvelle ligne B22 entre Arenc et Verduron préfigurera l'extension du tramway vers le Nord. Elle sera raccourcie au fur et à mesure des mises en service partielles de celui-ci (le terminus d'Arenc sera notamment déplacé à Gèze fin 2025), avant de finalement disparaître après l'achèvement du prolongement du tramway.

Des évolutions de ce type sont également prévues pour les autres projets de tramway inscrits au plan de Mobilité Métropolitain : extension vers le Sud avec la ligne 146, tramway des Catalans avec la ligne B21, tramway de la Belle-de-Mai avec la ligne 133, amenées à évoluer au fur et à mesure de la réalisation de ces tramways.



## FOCUS

### Une bascule vers le nouveau réseau en une seule nuit!

Le réseau définitif sera arrêté en juin 2023. La RTM disposera alors de 18 mois pour se préparer à la bascule vers le nouveau réseau. Elle devra construire les 350 grilles horaires des nouvelles lignes de bus. En parallèle, tous les systèmes d'information et applications seront mis à jour pour refléter le nouveau réseau et assurer aux voyageurs une expérience sans accroc.

L'ensemble des conducteurs et les autres agents en contact avec les clients seront accompagnés et formés afin d'apprendre les itinéraires des nouvelles lignes. La RTM achètera de nouveaux bus (électriques) et de nouveaux conducteurs devront être recrutés afin de produire l'augmentation de l'offre de transport prévue par le projet.

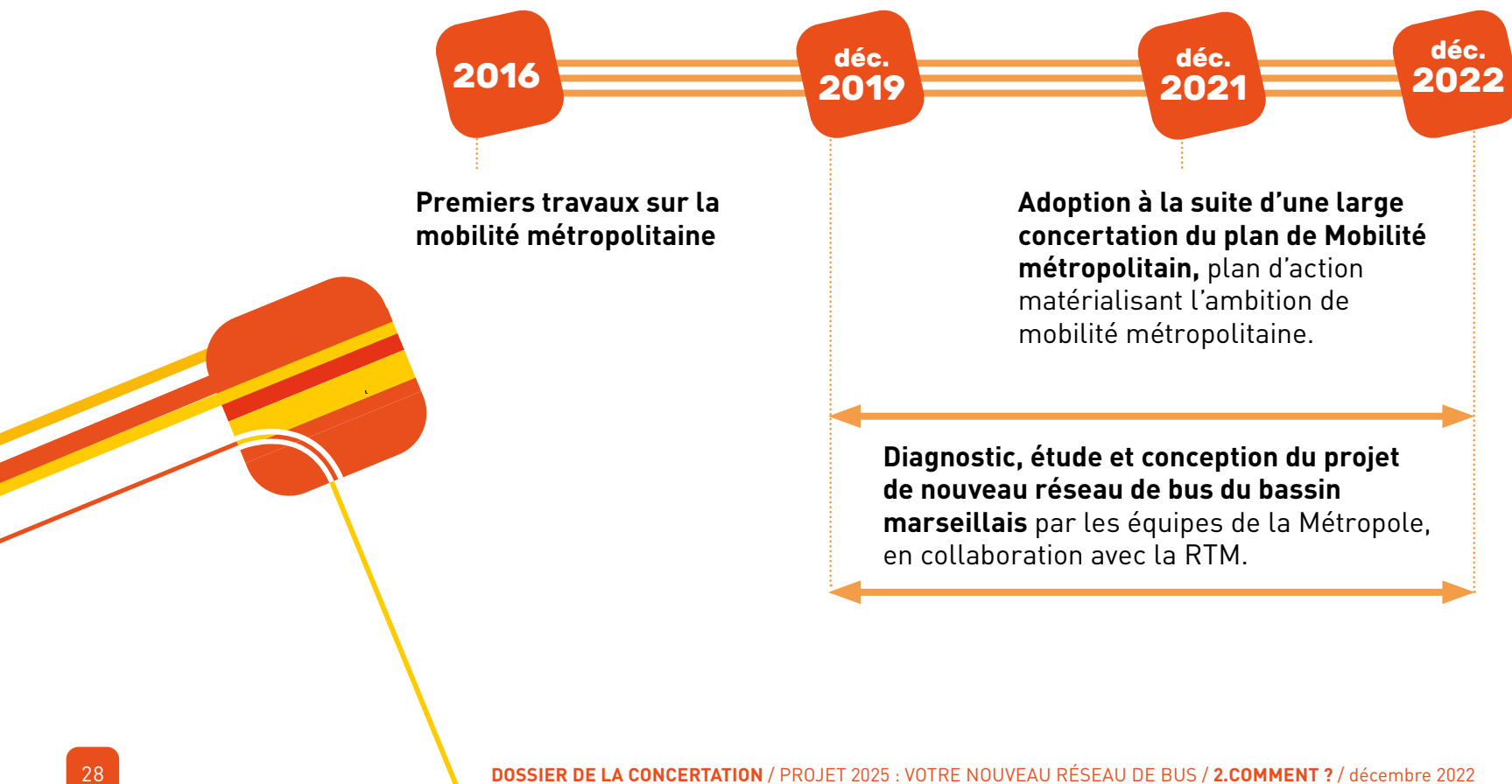
Une campagne d'information majeure débutera plusieurs mois avant la bascule pour tous les usagers du réseau actuel et pour en capter de nouveaux. Tous les agents préalablement formés seront au service des usagers afin de partager l'information et de les accompagner au cœur du nouveau réseau.

Le passage du réseau actuel au nouveau réseau de bus sera réalisé en une seule nuit. Tous les plans et toute la signalétique devront être changés en un temps record. En une nuit, le nouveau réseau sera en place et opérationnel à 100%!

## 2.3 LE CALENDRIER DU PROJET

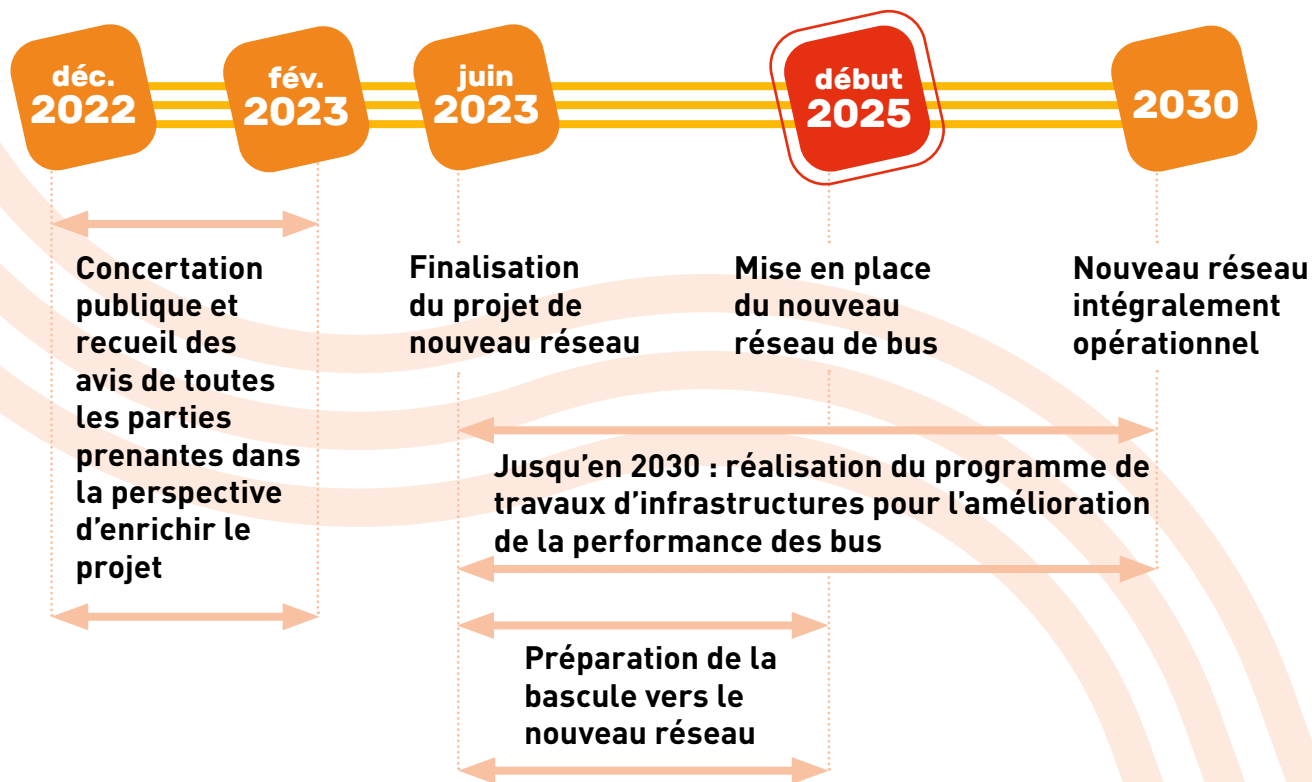
Le travail de conception du projet de nouveau réseau de bus marseillais, initié par la Métropole à la suite de la concertation sur le plan de Mobilité métropolitain, a duré près de deux ans. Ainsi, le projet a dû suivre plusieurs phases successives de diagnostic, d'études et de conception avant de pouvoir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



## 2.4 LE PLAN DU NOUVEAU RÉSEAU : SECTEUR PAR SECTEUR

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.

### ZOOM SUR...

## 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



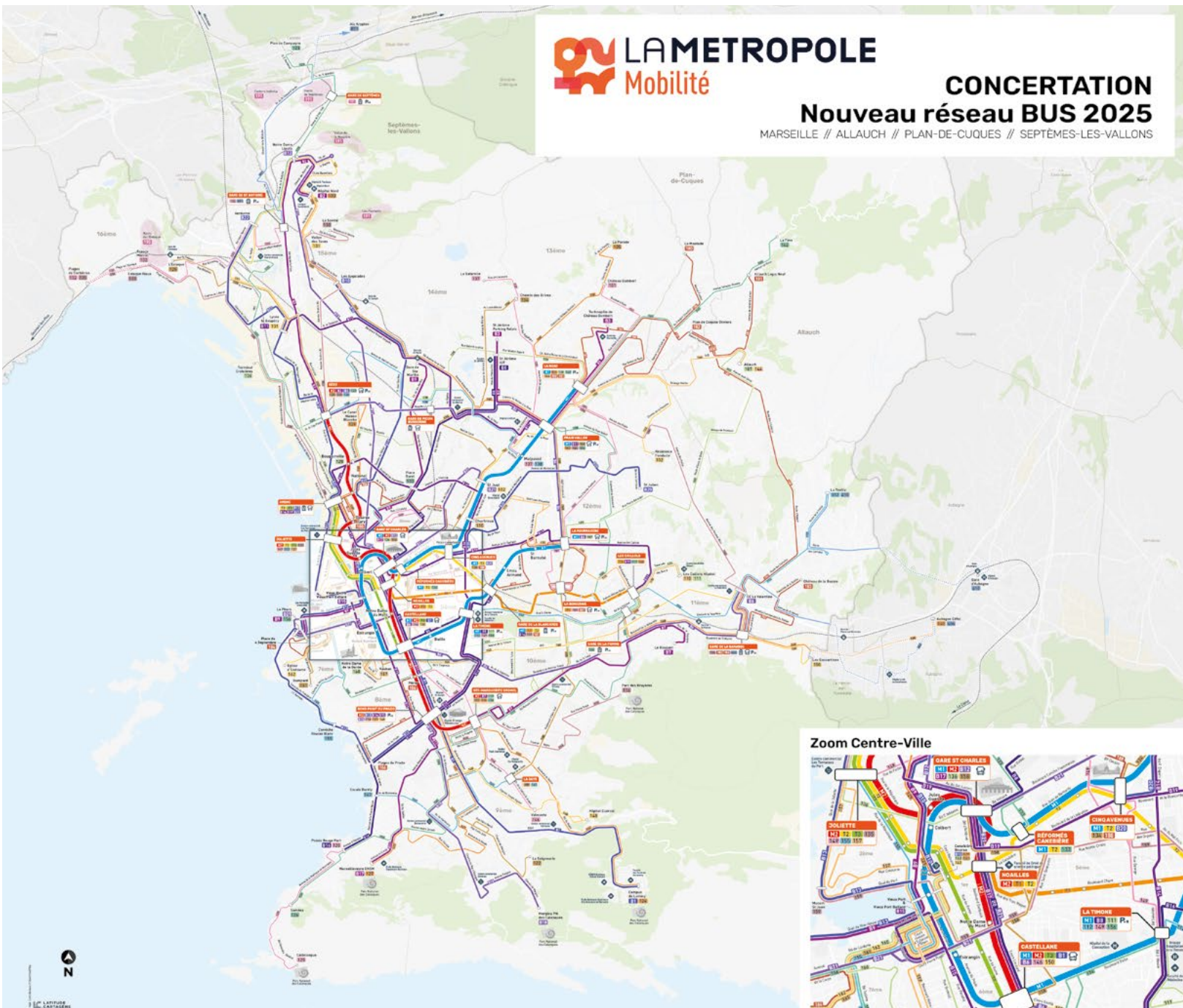
**915 000**  
habitants

**349 000**  
emplois  
sur une superficie de  
**25 000 hectares**



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

**CONCERTATION**  
**Nouveau réseau BUS 2025**  
MARSEILLE // ALLAUCH // PLAN-DE-CUQUES // SEPTÈMES-LES-VALLONS



**Toutes les lignes**  
EN DÉTAIL ...

**MÉTRO**

- Métro La Rose - La Fourragère
- Métro Dice - Ste Marguerite Ormel

**TRAM**

- Morales - Les Calliades
- Arac Le Silo - La Blancarde
- Arac Le Silo - Castellane

**LIGNES PRINCIPALES**

- Fréquence 10 à 15' (06:30 à 19:30) 7 jours / 7
- 423M Castellane - Campus de Luminy
  - 423M Métro Dice - Hôpital Nord
  - 423M St Jérôme Parking Relais - Château Dombert
  - 423M Métro Dice - Métro La Fourragère
  - 423M Castellane - Centre Commercial La Valentine
  - 423M Métro Ste Marguerite Ormel - Le Bouquet
  - 423M Métro La Timone - St Jérôme RT
  - 423M Le Phare - Gare de Ste Marthe
  - 423M Carabière Bourne - Les Joliettes
  - 423M Frais Vallon - Lucie St Esprit
  - 423M Gare St Charles - Notre Dame Limite
  - 423M Arac - Métro Nord Point du Prado (via Corniche)
  - 423M Arac - Métro Nord Point du Prado (via Jarry)
  - 423M Arac - Métro Nord Point du Prado (via Corniche)
  - 423M La Blancarde - Pointe Rouge Part
  - 423M Gare St Charles - Marseillanville ENIM
  - 423M Métro Nord Point du Prado - Mairie PN des Calanques
  - 423M Arac - Les Calliades Centre Urban
  - 423M Métro Cinq Arènes - St Julien
  - 423M La Phare - Métro St-Jacq
  - 423M Arac - Vert-Aurou

**LIGNES STANDARD**

- Fréquence 10 à 15' (06:30 à 19:30) 7 jours / 7
- 423M Frais Vallon - La Dape
  - 423M La Blancarde - Château Dombert
  - 423M Métro St-Jacq - Résidence Fontaine
  - 423M Frais Vallon - Hôpital Nord
  - 423M Frais Vallon - Gare de la Terrasse
  - 423M Métro La Rose - La Parade
  - 423M Frais Vallon - Gare de la Terrasse
  - 423M Métro La Fourragère - Allauch
  - 423M Métro Chartroux - Les Calliades Hôpital
  - 423M Métro La Timone - Les Calliades Hôpital
  - 423M Métro La Timone - La Trolle
  - 423M Métro du Prado - Parc des Brignoles
  - 423M Métro Ste Marguerite Ormel - Les Calliades Centre Urban
  - 423M Pointe Rouge Part - Callanville
  - 423M Métro Ste Marguerite Ormel - La Segraisie
  - 423M Métro Dice - Plan de Campagne
  - 423M Métro Ste Marguerite Ormel - Campus de Luminy
  - 423M Métro Dice - L'Escaque
  - 423M Métro Ste Marguerite Ormel - Gendarmerie
  - 423M Métro Nord Point du Prado - Marseillanville ENIM
  - 423M Métro Bouganville - Métro La Rose
  - 423M Carabière Bourne - Le Canal Mésen Blanche
  - 423M Métro Dice - La Savane
  - 423M Lucie St Esprit - Vallée des Toves
  - 423M Gare de St Antoine - Espace Médial / Plage de Carabière
  - 423M Réformés Carabière - Belle de Mai Burel
  - 423M Métro Cinq Arènes - Chantiers des Brèves
  - 423M Métro Joliettes - Esplanade Rieux / Plage de Carabière
  - 423M Gare St Charles - Terminal Croisettes
  - 423M Métro Malabaud - La Sabotière
  - 423M Métro Dice - Métro Malabaud
  - 423M Les Calliades Centre Urban - Aubagne Estif
  - 423M Métro La Rose - La Fève
  - 423M Métro La Rose - Allauch
  - 423M Métro Castellane - Valmaire
  - 423M La Dape - Escalade Borely
  - 423M Métro Nord Point du Prado - Hôpital Charval
  - 423M Métro Joliettes - Métro La Timone
  - 423M Métro Carabière - Les Escourtières
  - 423M Métro Joliettes - Carabière Rieux Blanc
  - 423M Le Phare - Métro La Timone
  - 423M Métro Joliettes - Vaden
  - 423M Gare St Charles - Place Vaïsse Bernard
  - 423M Mueum St-Jean - La Blancarde
  - 423M Carabière Bourne - Métro Gare de la Bourse
  - 423M Carabière Bourne - Esplanade
  - 423M Carabière Bourne - Eglise d'Enbourse

**LIGNES LOCALES**

- Fréquence 20 à 30' (06:30 à 19:30) 7 jours / 7
- 423M Métro La Rose - La Montagne
  - 423M Métro La Rose - Allauch Logis Neuf
  - 423M Plan de Coudes Clérou - Gare de la Terrasse
  - 423M Gare de la Terrasse - La Blaine
  - 423M Plan de St Sébastien - Sarracens
  - 423M Métro Pétier - Plage du Prado
  - 423M La Blancarde - La Blancarde
  - 423M Métro Occidentaire - Foch Cinq Arènes

**TRANSPORT À LA DEMANDE**

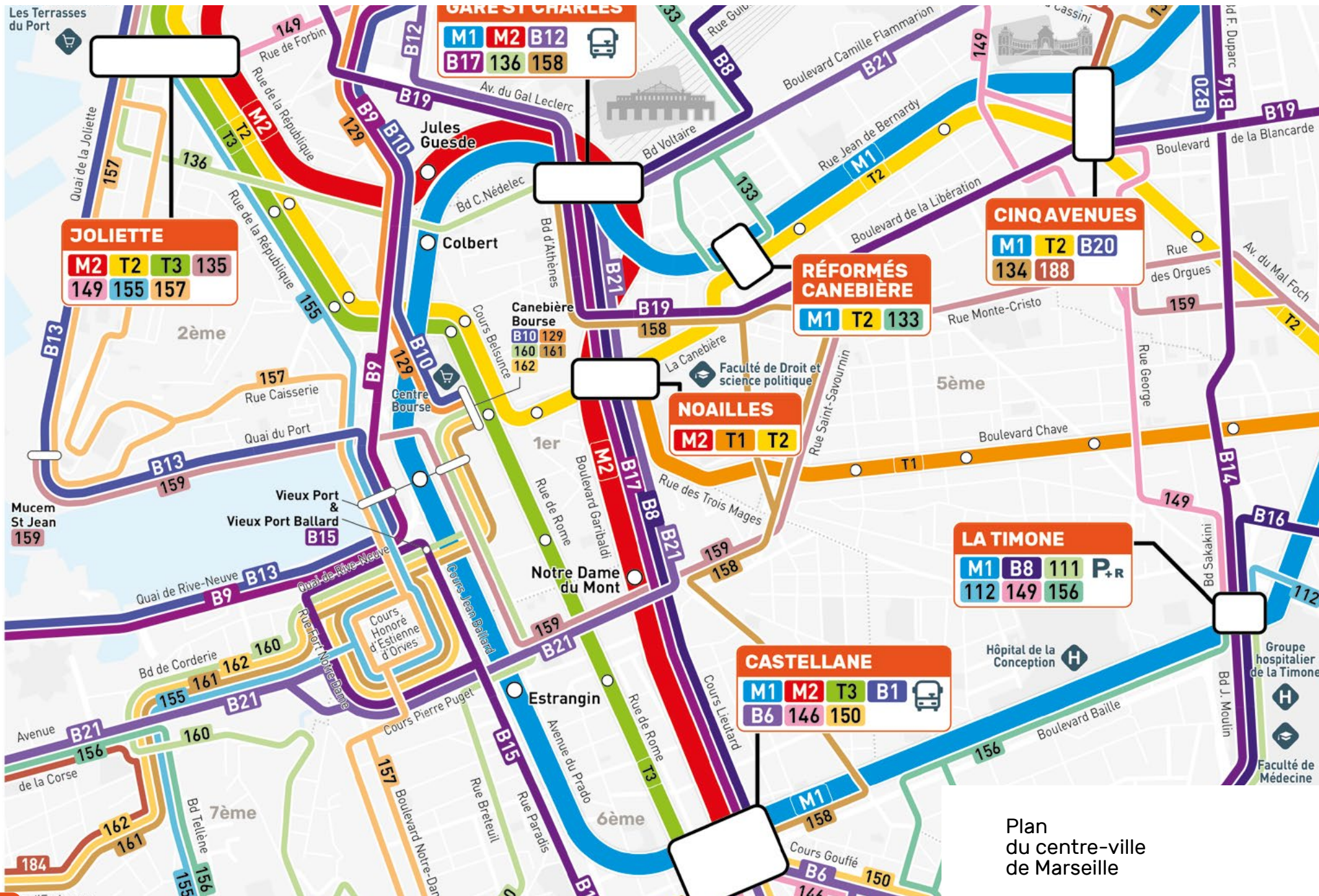
- Sur réservation (06:30 à 19:30) 7 jours / 7
- 140 Escaque
  - 140 Segrènes

**AUTRES LIGNES**

- Aubagne Estif - Gare de la Terrasse
- Gare d'Aubagne - La Trolle
- Gare de Saint Antoine - Aie Krignon

**Zoom Centre-Ville**





Plan du centre-ville de Marseille



## 2.4.1 Zoom sur le centre-ville de Marseille

### Les bénéfiques pour le centre-ville : conforter le maillage et optimiser la performance

Le cœur 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.

### Quelques exemples d'améliorations concrètes :

- La desserte de la gare Saint-Charles sera considérablement améliorée avec 8 lignes de bus : B8, B12, B17, B19, B21, 136, 158 (dont 6 principales fonctionnant en soirée), contre une desserte quasi inexistante aujourd'hui.
- Le pôle de La Timone (hôpital, université) bénéficiera d'une meilleure desserte avec des relations nouvelles notamment depuis Arenc (ligne B14), La Joliette et la Belle-de-Mai (ligne 149), Le Merlan (ligne B8), la Pointe-Rouge (ligne B16) et la colline de Notre-Dame de la Garde (ligne 156).
- Le quartier d'affaires d'Arenc-Euroméditerranée sera également mieux desservi depuis les quartiers de la Corniche Kennedy au Sud (ligne B13) et de Plombières, Saint-Just et le Jarret à l'Est (ligne B14), mais aussi du Canet ou de la Belle-de-Mai (ligne 188).
- Le centre commercial des Terrasses du Port comme le nouveau quartier Euroméditerranée 2 seront connectés par davantage de lignes venant des différents quartiers du centre-ville : B13, 135 et 136.
- La desserte de la Plaine et de la Place Sébastopol sera renforcée avec deux lignes : 158 et 159 (dont une en soirée) contre une seule aujourd'hui.



Plan des quartiers Sud de Marseille

## 2.4.2 Zoom sur les quartiers Sud de Marseille

### Les bénéficiaires pour les quartiers Sud : adapter la desserte aux besoins du territoire

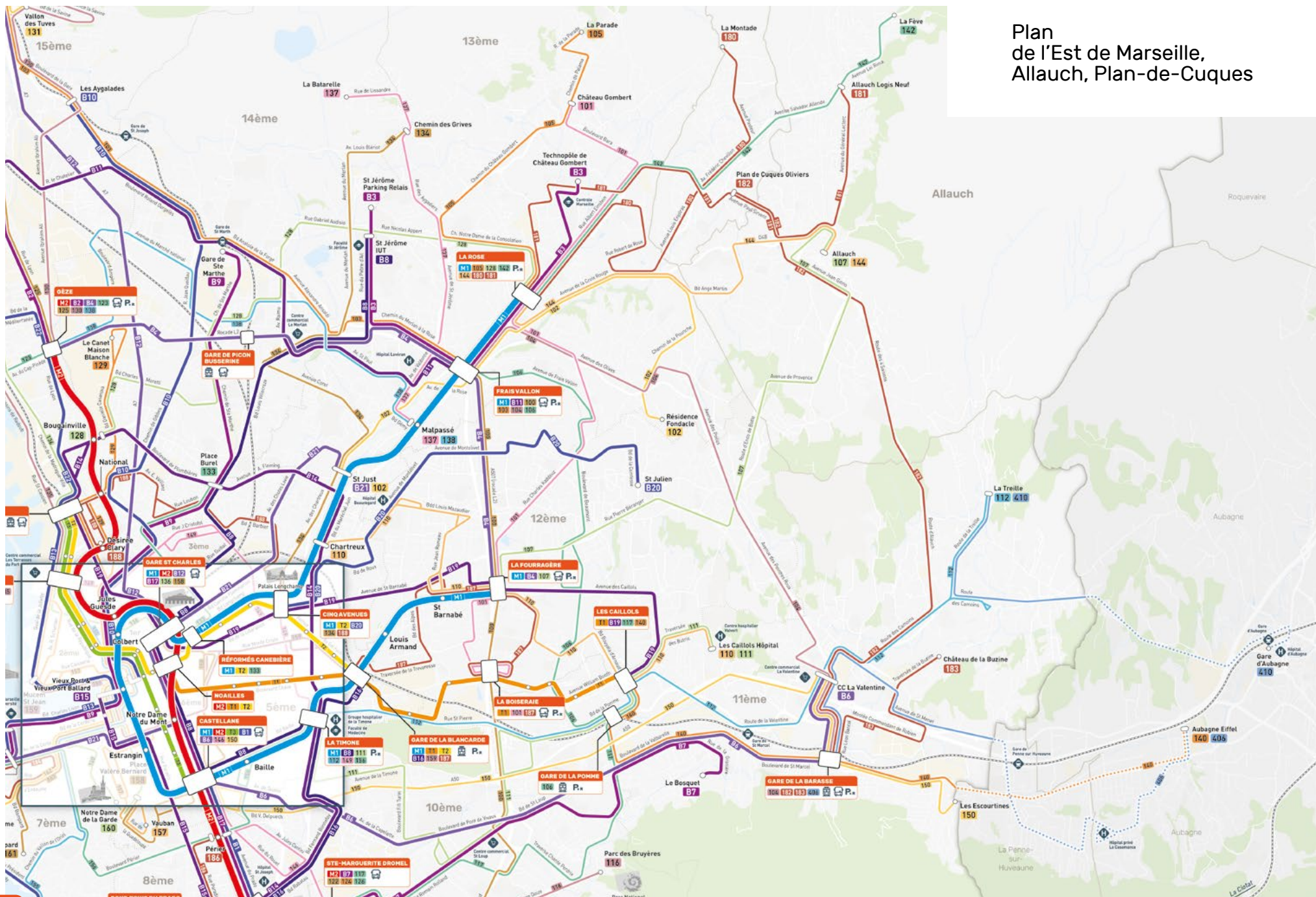
Se caractérisant par une absence de tram et de métro, le sud de Marseille exprime des besoins de mobilité croissants. Ce secteur ne bénéficie pas d'une desserte bus suffisante pour répondre à cette demande, en particulier le soir et les week-ends.

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.

### Quelques exemples d'améliorations concrètes :

- Plusieurs lignes venant des quartiers Sud iront au-delà des pôles d'échanges du Rond-Point du Prado et de Ste Marguerite Dromel, comme les lignes B16 et B17 pour desservir la place Castellane, la gare de la Blancarde et la gare Saint-Charles et se connecter ainsi au réseau métropolitain pour rejoindre Aubagne, Aix-en-Provence ou l'Etang-de-Berre.
- De nouvelles lignes seront proposées sur le Boulevard Urbain Sud, récemment mis en service entre Saint-Loup et le Cabot, sur la rue Adrienne Ranc-Sakakini, sur le boulevard Mireille Jourdan-Barry ainsi que pour desservir la ZAC Vallon Regny, en particulier les lignes 100, 116, 117 et 126.
- Les Hôpitaux Sud deviendront accessibles directement depuis le centre-ville, Bonneveine, Mazargues et les quartiers Nord-Est et Est de la ville.
- Les centres commerciaux de Bonneveine et de Saint-Loup seront accessibles depuis un plus grand nombre de quartiers avec les lignes B18, 126 et 147 (Bonneveine) et B7, 100 et 111 (Saint-Loup).
- Tous les accès aux Calanques (les Goudes, Marseilleveyre, la Cayolle, les Baumettes, Luminy) verront leur desserte s'améliorer et la ligne 120 des Goudes sera prolongée jusqu'au Port de la Pointe-Rouge pour offrir davantage de correspondances.

# Plan de l'Est de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques



### 2.4.3 Zoom sur l'Est de Marseille, Allauch et Plan-de-Cuques

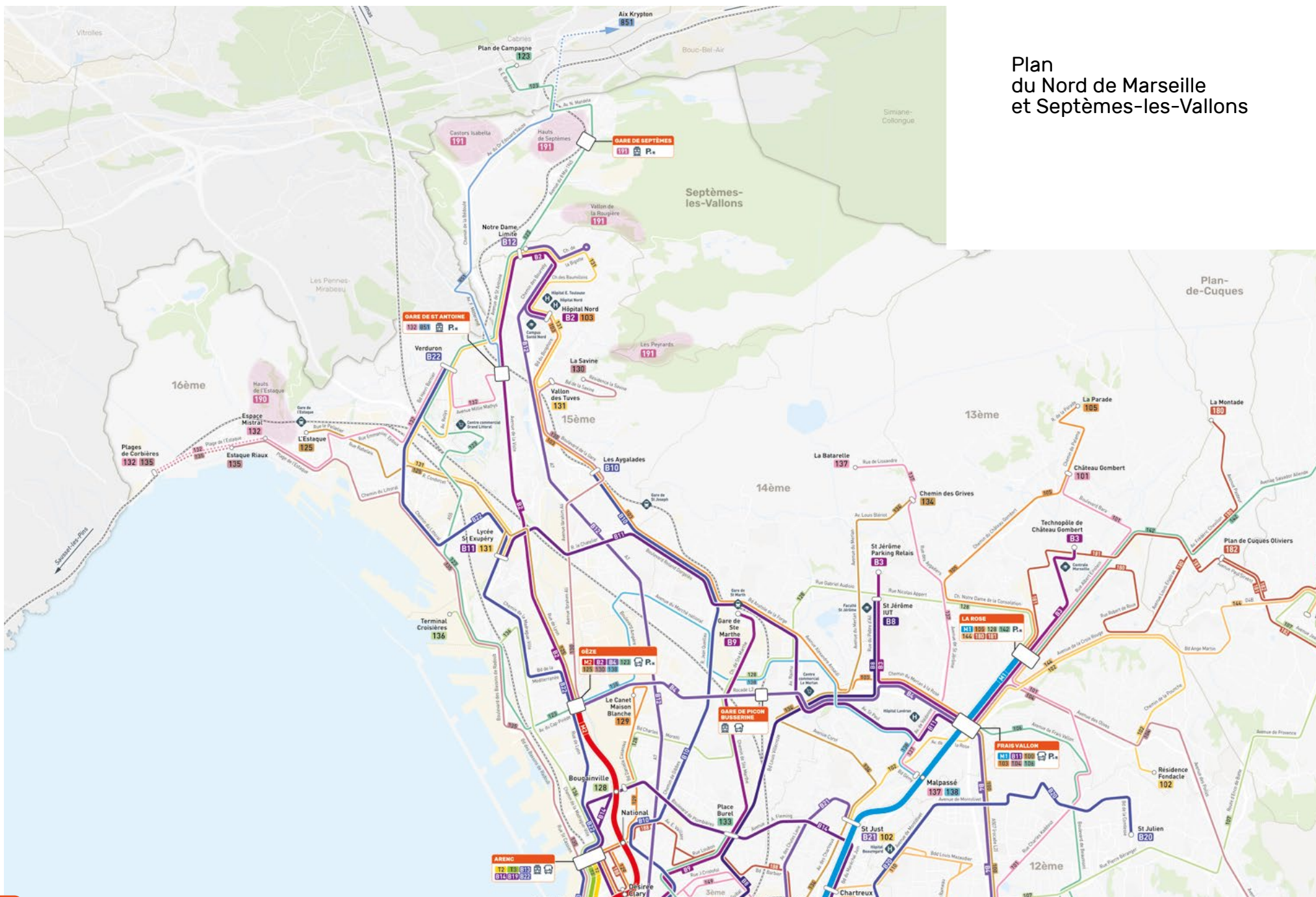
#### Les bénéfices pour l'Est, Allauch et Plan-de-Cuques : rééquilibrer et harmoniser le réseau

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'ajuster 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.

#### Quelques exemples d'améliorations concrètes :

- Le nouveau réseau de bus sera structuré autour des pôles d'échanges multimodaux qui bordent le secteur et permettent de rejoindre aussi bien le centre-ville que le Réseau Expres Métropolitain. Les pôles d'échange de la Fourragère, et surtout de la gare de la Barasse (où sera aménagé un nouveau pôle bus), seront ainsi desservis par un plus grand nombre de lignes.
- De nouvelles relations seront proposées vers le centre-ville de Marseille, les quartiers Sud et les quartiers Nord, mais aussi, et surtout entre les quartiers de l'Est de la ville eux-mêmes.
- L'avenue de la Grogarde, le chemin Saint-Jean du Désert ou encore l'avenue de la Figone, où il n'y a aujourd'hui aucune ligne de bus, seront desservis par le nouveau réseau avec la ligne 106.
- De nouvelles relations seront mises en œuvre vers le technopôle de Château-Gombert et le parc d'activités de Fontvieille avec les lignes 181 et 182.
- La desserte de La Valentine sera considérablement améliorée avec une offre plus dense et circulant jusqu'à 1 heure du matin avec la ligne B6.
- La desserte des communes d'Allauch et de Plan-de-Cuques sera directement intégrée au réseau marseillais, en remplacement du réseau historique du Bus des Collines. Au total, 6 lignes régulières continueront de relier les 2 communes au Métro La Rose mais aussi au Métro La Fourragère, à la Valentine et à la gare de la Barasse.



Plan  
du Nord de Marseille  
et Septèmes-les-Vallons

## 2.4.4 Zoom sur le Nord de Marseille et Septèmes-les-Vallons

### Les bénéfiques pour le Nord de Marseille et 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 Marseille et de la Métropole.

#### Quelques exemples d'améliorations concrètes :

- Le nouveau réseau s'articulera autour des nombreux pôles d'échanges multimodaux du secteur qui permettent de rejoindre, via le Réseau Express Métropolitain, toutes les communes de la Métropole. Les gares de Saint-Antoine et Picon-Busserine verront leur desserte en bus s'améliorer, et la future gare de Saint-André comme le nouveau pôle d'échanges de Frais Vallon seront efficacement desservis par le nouveau réseau.
- Plusieurs secteurs aujourd'hui isolés verront leur desserte s'améliorer comme les quartiers des Baumillons (ligne 131), Maison Blanche (ligne 129) et le parc Montgolfier (ligne 128). La plupart des quartiers prioritaires bénéficieront de lignes fonctionnant jusqu'à 1h du matin et qui relieront les zones d'emploi voisines : le port, les Arnavaux, la zone franche, Euroméditerranée, le technopôle de Château-Gombert, etc.
- Une liaison directe, fréquente, rapide et fonctionnant jusqu'à 1h du matin sera proposée entre l'Hôpital Nord et la gare Saint-Charles (ligne B12).  
L'hôpital sera également mieux accessible depuis les quartiers Saint-Joseph, Sainte-Marthe et le Merlan avec la création de la ligne 103.
- Le Campus de Saint-Jérôme profitera d'une desserte renforcée et sera connecté aux lignes de métro M1 et M2 ainsi qu'à la gare de Picon-Busserine. Il sera relié au campus de Château-Gombert : lignes B3, B8 et 128.
- La desserte des centres commerciaux Le Merlan et Grand Littoral sera renforcée et une nouvelle ligne 123 permettra de rejoindre Plan-de-Campagne depuis Verduron, Saint-Antoine et Septèmes-les-Vallons.
- Dans les secteurs les moins peuplés du territoire, des services de transport à la demande dynamiques seront proposés pour rejoindre les noyaux villageois les plus proches, sur réservation préalable. Ces services seront en particulier expérimentés à Septèmes-les-Vallons et dans les Hauts de l'Estaque : lignes 190 et 191.

# ZOOM SUR LA CONCERTATION



## **PARTICIPEZ ET DONNEZ VOTRE AVIS**

Entre le 15 décembre 2022 et le 28 février 2023, une large concertation est organisée pour permettre à chacun de participer au changement en partageant ses envies, ses besoins, ses idées !

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.

À l'issue de cette période d'échange, les mois de mars à mai 2023 seront consacrés au bilan, aux enseignements et aux 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

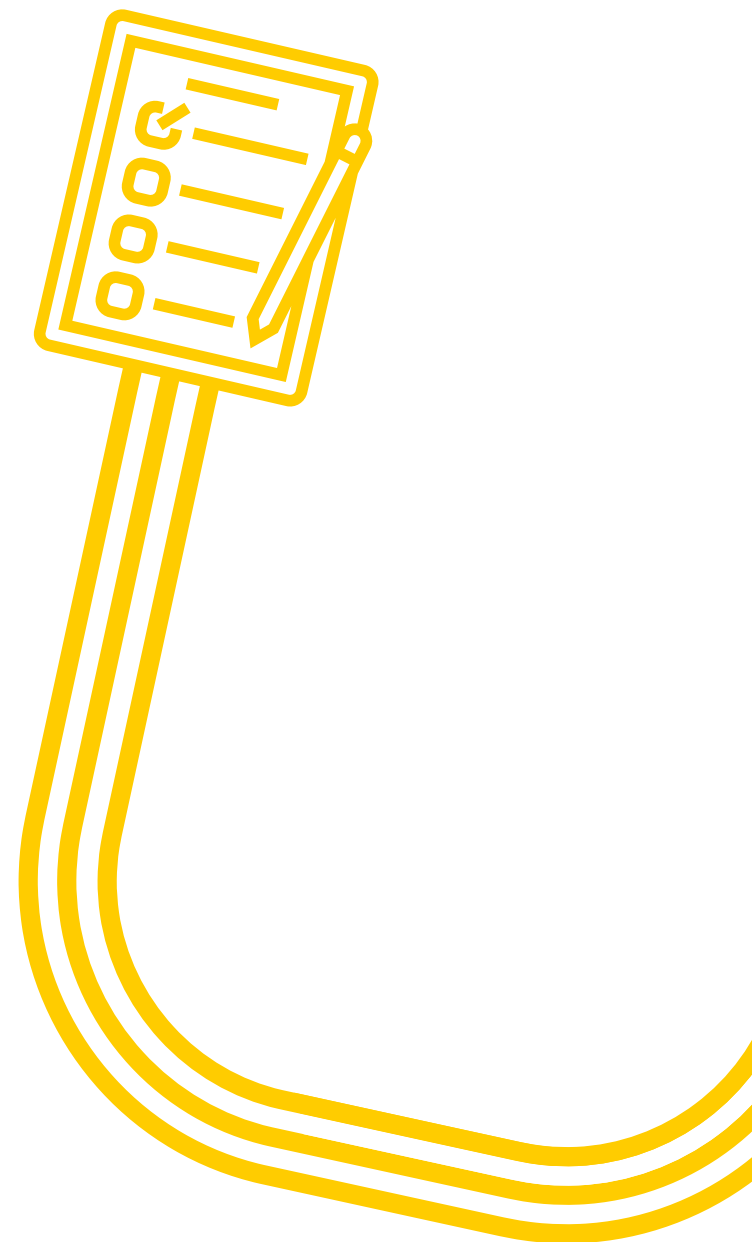
## Des possibilités d'expression pour chacun, y compris à distance :

- 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

- **La plateforme participative :**  
**[participer-bus-2025.ampmetropole.fr](https://participer-bus-2025.ampmetropole.fr)**

- **Le dossier de la concertation**, disponible en ligne et mis à disposition lors des rencontres terrain.
- **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 proposées consultable sur la plateforme participative.

## 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 sur la plateforme participative.
- **Les espaces de contribution complémentaires (cahier d'acteurs)**, mis à disposition sur la plateforme numérique participative.





## Pour participer aux rencontres terrain

- **19 stands de la concertation pendant une demi-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.

## Pour connaître les dates et les lieux des rencontres

- rendez-vous sur la plateforme participative: [participer-bus-2025.ampmetropole.fr](https://participer-bus-2025.ampmetropole.fr)

## 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.



**Pour continuer à s'informer,  
découvrir la cartographie  
interactive et contribuer  
en répondant au questionnaire,  
c'est par ici !**



**[participer-bus-2025.ampmetropole.fr](https://participer-bus-2025.ampmetropole.fr)**

