



## Concertation sur le projet de nouveau réseau de bus RTM en 2025

Concertations des 24 janvier et 21 février 2023 en Mairie du 6-8, avec les habitants, les associations du secteur et la RTM

---

### Lignes structurantes

#### Ligne B16

La nouvelle amplitude horaire est appréciée.

Le tracé proposé ne convient pas aux habitants. La ligne subirait une dégradation de service dommageable si elle ne reliait plus la Madrague de Montredon et la Pointe Rouge à la place Castellane. Relier le B16 à la gare de la Blancarde au lieu de la place Castellane ne serait utile qu'aux habitants travaillant dans l'est marseillais, à Aubagne ou Toulon : or c'est une population bien inférieure en nombre à celle qui a besoin de rejoindre le Prado, le 6<sup>ème</sup> arrondissement, les bassins d'emploi du centre-ville, d'Euroméditerranée, de Vitrolles, Marignane ou Aix en Provence. Ceci peut être vérifié avec l'Enquête Ménages Déplacements 2020.

Proposition :

- rétablir la connexion Madrague - Place Castellane pour le B16 ; connecter la ligne B17 à la gare de la Blancarde.
- compléter les voies de circulation en site propre, pour passer de 50% à 95% de site propre.

#### Ligne B17

Le tracé proposé pour la ligne B17 reprend en partie le tracé des lignes actuelles 44 et 45 mais ne desservirait plus le Roy d'Espagne. Ce quartier serait desservi par une ligne standard (127) qui rallongerait le temps de parcours du Roy d'Espagne au Rond Point du Prado de 5 à 10 minutes selon les conditions de circulation à cause d'un trajet rallongé via la Soude et le boulevard Michelet ; le cadencement serait également dégradé, et l'amplitude horaire resterait limitée à 21h. Enfin cette ligne 127 supprimerait la liaison Roy d'Espagne - lycée Daumier.

Proposition : une ligne B17 Roy d'Espagne – Rond Point du Prado reprenant le trajet de l'actuel 44, avec extension jusqu'à la Blancarde.

#### Surcharge du cours Lieutaud

Le projet actuel : les lignes B8, B17, B21 et 159 se croiseraient sur le cours Lieutaud, qui ne dispose plus que d'une voie dans chaque sens. Les embouteillages risquent de générer des retards répétés.

Proposition : étudier un autre tracé pour un ou deux de ces lignes.

## Lignes standard

### Ligne 120 : Callelongue – Port Pointe Rouge

Le tracé est pertinent, du Port de la Pointe Rouge à Callelongue.

L'amplitude horaire est à revoir. Dans le projet, la RTM propose que la ligne 120 cesse de fonctionner à 21h. Cela n'est pas envisageable, car la demande de moyens de transports en commun est forte en cœur de parc et à proximité de 20 restaurants et gîtes. Avec une fin de service à 21h, les activités de loisir continueraient à générer dans ce secteur les encombrements automobiles qu'il connaît depuis des décennies, pénibles et polluants. De plus, elle laisserait 6000 habitants sans solution autre que celle de continuer à se déplacer en voiture. Or il faut noter que cette ligne 120 est pour une grande partie située en cœur terrestre du parc national des Calanques, ce qui implique que dans cet espace naturel fragile, il est impératif de privilégier l'usage des transports en commun et diminuer la place des véhicules motorisés individuels.

Proposition : faire rouler la ligne 120 jusqu'à 1h du matin 7 jours sur 7.

### Ligne 126 : Saména – Sainte Marguerite Dromel

Le tracé proposé répond à un besoin d'allongement de la ligne transversale 47 jusqu'à la Madrague de Montredon, pour relier le littoral sud aux nombreux services et équipements du quartier Bonneveine notamment sur l'avenue de Hambourg: centre d'urgences médicales Ultramed, Clinique Bonneveine, Centre commercial Bonneveine, cinéma, Poste, médiathèque et hôpitaux sud.

La ligne 126 permettra aussi de desservir du collège-lycée Marseillevyre, avec un arrêt en haut du Bd Jourdan Barry qui permet de rejoindre la cité scolaire en moins de 10 minutes à pied; en ce sens la proposition est très appréciée par les riverains et parents d'élèves. La ligne 126 permettra en effet de compléter la ligne S8, aux heures où celle-ci ne circule pas.

Toutefois l'implantation du terminus mérite d'être réétudiée : dans le projet actuel, des aménagements viendraient détruire un espace vert îlot de fraîcheur. A l'heure où la Ville lutte pour protéger et restaurer les îlots de fraîcheur en ville, ce projet n'est pas envisageable, d'autant que d'autres solutions sont envisageables.

Proposition : desservir Saména jusqu'au bout du Bd du Polygone, puis installer le terminus dans la descente du Chemin des Goudes, dans le sens ouest-est (là où actuellement un stationnement anarchique gêne la circulation des piétons et des véhicules).

### Ligne 147 : La Gaye – Escalé Borély

Le tracé de cette ligne transversale est jugé pertinent.

La fréquence des bus sur cette ligne risque toutefois d'être insuffisante.

**Proposition:** Les lignes 147 et 127 pourraient être regroupées pour offrir une ligne transversale 8<sup>ème</sup> - 9<sup>ème</sup> plus performante, mieux cadencée.

## Ligne 155 : Joliette – Corniche Roucas Blanc

**Le tracé** de cette ligne ne peut pas se situer en milieu de Corniche.

**Proposition:** prolonger l'itinéraire jusqu'au David, afin de connecter les lignes 155, 186 et B16. Au David, réunir les lignes 155 et 186 sur un même arrêt de bus pour faciliter la connexion.

## Ligne 156 : Pharo – Timone

**Le tracé** de cette ligne pose problème. La ligne serait trop longue, notamment sur Baille, bien desservi par le métro. De plus, elle pose le problème de la rupture de charge pour accéder à la place Castellane : l'usager doit quitter la ligne 156 pour prendre le T3. De plus, le boulevard Gaston Crémieux ne serait plus desservi.

**Proposition :** la ligne 156 doit être repensée pour désenclaver le boulevard Gaston Crémieux. Elle pourrait s'arrêter à la place Castellane ou au Cours Gouffé, pour réduire sa longueur et améliorer la qualité de service, en cadencement et en fiabilité.

## Ligne 158

**Le tracé** de cette ligne est bien accueilli. La connexion du haut de la colline Vauban à la place Castellane est très appréciée, il répond à une demande de longue date pour ces rues où le fort dénivelé et les trottoirs étroits rendent la marche difficile. Toutefois, ni le boulevard Gaston Crémieux, ni le boulevard Périer ne sont desservis.

**L'amplitude horaire** proposée est problématique : la ligne 158 ne peut pas s'arrêter à 21h, laissant les Vaubonais sans solution lorsqu'ils finissent de travailler tard ou sortent en bus le soir.

### **Propositions :**

- faire prendre à la future ligne 158 le parcours de la ligne 74 de l'avenue du Prado au boulevard Périer, boulevard Crémieux, rue Breteuil, Vallon Montebello. Ce tracé permet une connexion inter-quartiers entre Vauban, Hauts de Périer et le Rouet avec un accès direct à la place Castellane et ses abords immédiats.
- transformer le 158 en une ligne principale circulant jusqu'à 1h.

## Ligne 160

**Le tracé** est raccourci dans le projet actuel, ce qui priverait les visiteurs de la connexion entre le Mucem (ainsi que tout le pôle: Cathédrale de la Major, le musée Regards de Provence, Cosquer Méditerranée) et la basilique de Notre Dame de la Garde.

Proposition: conserver le terminus au niveau de l'arrêt "Mucem St Jean".

## Lignes locales

### Ligne 186 : Plages du Prado – Métro Périer

Le tracé proposé ne desservirait pas les secteurs Flotte, Turbine, Puget, Bienvenu qui regroupent plus de 1000 foyers, ce qui laisserait un grand pan du nord du 8<sup>ème</sup> arrondissement dépourvu de desserte RTM. Le 86 ne desservirait plus, notamment, les rues Mermoz, Commandant Rolland en partie haute, Wulfram Puget... Or les habitants du secteur expriment la volonté de se déplacer en bus, une perspective intéressante pour désencombrer et dépolluer ce secteur de la ville.

Proposition : conserver le tracé actuel de la ligne 86 avec notamment la connexion au métro Perrier depuis la rue Mermoz, le deuxième Prado, l'avenue Pompidou, le rue du Commandant Rolland, la colline Flotte, le boulevard Perier. Le tracé ainsi revu desservirait 10 établissements scolaires, 2 hôpitaux, le marché et optimiserait le nombre de services et professionnels de santé accessibles en bus pour les habitants du nord du 8<sup>ème</sup> arrondissement. Nous joignons à ce courrier le tracé de la ligne proposé par le CIQ Saint Giniez Prado Plage, et soutenu par la Mairie de secteur.

Il faut prévoir d'augmenter fortement le nombre de bus sur cette ligne pour améliorer son cadencement.

## Lignes scolaires

- Une amélioration de la desserte de la Pointe est demandée, avec arrêt à toutes les stations.
- Une ligne scolaire Roy d'Espagne - lycée Marseilleveyre est demandée.

## Aménagements futurs

### Ligne 19

- Certains accès ne sont pas sécurisés, comme Vieille Chapelle, Hippodrome Plage (Escale Borély).
- Des feux de croisement ne durent pas assez longtemps pour laisser les piétons et usagers du bus traverser, aux abords des arrêts Vieille Chapelle, Hippodrome Plage, La Plage.  
Proposition : feux donnant 1 minute 30 secondes aux piétons pour traverser.

### Desserte des Goudes

La programmation d'un bus de 40 places pour desservir Les Goudes n'est pas adaptée à la fréquentation.

Proposition: bus standard, ou rotation toutes les 10 minutes pour le bus 40 places.

### Accès PMR

- Accès PMR inexistant dans de nombreux quartiers (Rouet, Bonneveine, Périer...).
- **Mobi-Métropole** : l'offre ne correspond pas à la demande. C'est un service qui actuellement nécessite une réservation souvent 8 jours à l'avance.

**Proposition:** les usagers doivent pouvoir accéder au service avec un délai minimum de 12 heures (et non 48h comme actuellement); les personnes à mobilité réduite seniors, retraitées doivent avoir le droit d'accéder au service même le matin tôt ou en fin d'après-midi. (s'inspirer de l'exemple de Bordeaux qui fonctionne bien)

## Adaptabilité de l'offre

Les dessertes et notamment leur amplitude horaire et leur fréquence doivent s'adapter aux modes de vie, à la configuration de l'espace et aux temps forts de la Ville. Notamment:

- Le réseau doit adapter les fréquences de desserte au pic de fréquentation de 7h à 9h en semaine.
- La planification des transports doit être adaptée à la planification des futures infrastructures (construction d'une école, de nouvelles résidences, nouveaux commerces). Les axes de desserte des JO 2024 doivent être anticipés dès à présent pour la liaison Gare Saint-Charles <-> Vieux-Port <-> Base nautique du Roucas blanc <-> Port de la Pointe Rouge.
- Il est demandé des navettes électriques pour rallier les collines et noyaux villageois (Vauban, Roucas blanc) aux stations de métro et aux commerces.
- Véhicules à adapter à la topographie du quartier (rues étroites) et aux usages (pouvoir monter à l'arrière, notamment avec une poussette).
- La généralisation des véhicules électriques doit être accélérée, 2035 c'est trop lointain.
- Les connexions (pl. Castellane) et interconnexions (navettes maritimes) doivent être plus faciles.
- Instaurer des lignes de nuit pour prévenir les risques d'accident est nécessaire pour la sécurité publique : actuellement, faute de transport en commun la nuit, les jeunes sortent en voiture et rentrent également en voiture, parfois alcoolisés.

## Confort de l'utilisateur

- Arrêt de bus :
  - Le meublier urbain est à repenser, notamment pour pouvoir s'asseoir et s'abriter.
  - l'affichage numérique doit être généralisé pour connaître le temps d'attente.
  - les arrêts Terminus doivent être systématiquement équipés d'abribus.
- Vitesse de conduite: les chauffeurs conduisent souvent trop vite et trop brusquement. Les habitants sont restés choqués par les accidents mortels de la rue Breteuil et du Bd Paul Peytral, et souffrent des vitesses excessives au quotidien (chutes dans le bus).
- Civilité : disposer des médiateurs dans les bus et lancer une campagne de communication sur la réservation des sièges balisés au public concerné.

## Préoccupations transversales

- La question du cadencement est centrale: de très nombreux participants aux concertations interrogent la fréquence des bus dans le futur réseau.

Il est souligné qu'attirer 50% d'usagers de plus est un bon objectif, conforme à la nécessaire réduction de la place de la voiture en ville, à l'heure où la pollution de l'air et le changement climatique imposent d'accélérer la transition écologique des villes. Toutefois, les habitants et les associations s'interrogent, et la Mairie des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> avec eux : comment, à moyens constants, faire fonctionner avec les amplitudes indiquées 21 lignes principales aux trajets allongés, 47 lignes secondaires et 13 lignes locales et à la demande, compte tenu de moyens annoncés constants ou en très faible hausse

(+10-12%) ? Le nombre de bus et de chauffeurs sera-t-il suffisant ? Quels moyens financiers pérennes ?

Aujourd'hui les bus sont pleins. Où mettre les +50% d'usagers ?

La question se pose avec acuité dans le 8ème arrondissement, car une très grande partie de cet arrondissement n'a ni métro ni tramway et dépend entièrement des bus. Les habitants demandent une augmentation ambitieuse des moyens de la RTM dans cet arrondissement.

- Le projet de la nouvelle place Castellane préoccupe les habitants :
  - o ils ne comprennent pas où ils prendront le bus, ni comment ils pourront marcher de la place Castellane au boulevard Baille ;
  - o le principe d'une place piétonne est bien accueilli, mais de nombreuses personnes alertent sur le risque de conflits répétés entre piétons et cyclistes, si aucune piste cyclable ne les canalise sur la place.
- La création de voies de bus en site propre est plébiscitée, au moins sur les grands axes qui en sont actuellement dépourvus, comme l'avenue de Hambourg et l'avenue Pierre Mendès France. Ces voies bus serviront deux objectifs principaux : améliorer la régularité du service (les usagers souffrent du fait qu'actuellement, souvent le bus ne passe pas à l'horaire prévu) ; et améliorer la vitesse commerciale, pour accueillir efficacement une fréquentation accrue, notamment par la disparition du stationnement trottoir-chaussée et la raréfaction des possibilités de stationnement automobile en ville.
- La réduction de la longueur des lignes de bus à 30-35 minutes maximum est demandée pour favoriser la régularité du service. En effet, les lignes de bus ont toutes été rallongées dans le projet, passant de 6 à 9 km en moyenne. En l'absence de garanties sur le linéaire de voies réservées, on anticipe un fort risque de temps de trajets non attractifs.
- La création d'aménagements cyclables accompagnera obligatoirement la création ou la réfection de voies bus, comme prévu par la loi LOM de 2019.
- Des connexions soignées entre les modes de transports sont attendues (ex. signalétique claire entre les bus et le tram, stationnement sécurisé pour les vélos).
- Le cadencement des lignes principales à 6 à 10 minutes en heure de pointe est jugé insuffisant.
- Le cadencement des lignes en heures creuses n'est pas indiqué. Il ne saurait excéder 15 minutes.
- L'ouverture des parkings relais aux usagers occasionnels de la RTM est demandée ; il est demandé aussi que les parkings relais de la RTM soient ouverts le soir et le weekend, y compris les veilles de matchs, jours de matchs et lendemains de matchs de football.
- La tarification devrait être plus sociale pour les bénéficiaires des minimas sociaux. Les enfants devraient bénéficier de la gratuité, jusqu'à 18 ans.
- La consultation nécessite une diffusion plus large, qui reste méconnue, même des chauffeurs de bus eux-mêmes, incluant les chaînes TV (France 3, BFM, La Provence).

## Transparence

- La communication des données de fréquentation actuelles est demandée par plusieurs participants à la concertation, afin d'identifier les leviers à actionner pour augmenter la fréquentation des transports, un objectif commun de la RTM et de la Municipalité.
- Les usagers et citoyens souhaitent connaître le coût réel des transports pour la collectivité.
- Quelles garanties sur les résultats de la concertation et sur la création du Comité des usagers ?