



Refonte du réseau des lignes de bus RTM

Cahier d'acteur

Fédération des CIQ du 8^{ème} arr.

Préambule

Depuis plusieurs années la fédération des CIQ du 8^{ème} arr. bénéficie d'un dialogue privilégié avec la RTM. Cela a permis d'obtenir des améliorations sur certaines lignes. Comme par exemple, l'augmentation de la cadence des départs sur la ligne 20 et la mise en place du bus des plages depuis l'été 2022. Nous remercions la Métropole et la RTM pour les efforts fournis. Nous saluons aussi cette initiative de concertation pour travailler ensemble sur le future réseau des lignes de bus de Marseille.

Introduction

Vous trouverez ci-après le cahier d'acteur de la Fédération des CIQ du 8^{ème} arr. de Marseille sur le projet de refonte du réseau des bus de la RTM en 2025.

Il s'agit d'une compilation des réflexions et remarques des 18 CIQ regroupés au sein de la fédération qui représentent les opinions des membres des divers CIQ ayant pris connaissance de l'enquête.

Notre première impression est que certains thèmes ne sont pas ou peu abordés pour comprendre les raisons qui expliquent le désintérêt actuel des marseillais pour ce mode de transport et comment ces problèmes vont être traités durablement pour améliorer la sécurité, traiter la fraude, régler la sur-fréquentation, l'inconfort ainsi que les ruptures de charge, adapter en fonction de la saisonnalité et de l'événementiel. Faire reposer la mobilité des marseillais sur un réseau de bus pour une ville cinq fois plus grande que Lyon sans une organisation dédiée, lourdement structurée et adaptée aux besoins des bassins de vie, relève de l'impossible comme cela a été souligné dans d'autres contributions et alors que des propositions anciennes de nos CIQ en termes de mobilité n'ont jamais été mises en œuvre.

Comment, à moyens constants, faire fonctionner avec les amplitudes indiquées, 21 lignes principales dont les parcours sont rallongés, 47 lignes secondaires, 13 lignes locales, à la demande et autres, compte tenu des éléments à notre connaissance au moment de la concertation.

Lorsque le foncier est encore disponible, des voies dédiées seront-elles construites pour le respect des cadences indiquées et permettre une vitesse commerciale décente ? Le nombre de bus sera-t-il suffisant lorsque toutes les lignes seront simultanément en mouvement, tout en tenant compte des aléas techniques ? Dispose-t-on d'ores et déjà de personnels compétents compte tenu du déficit national qui est souvent évoqué ? Nous sommes dubitatifs et perplexes sur ces éléments qui

déterminent le bon fonctionnement des lignes lors des pics et des horaires de pointe au regard des expériences.

Pour revenir à l'aspect matériel, tous les bus devraient être électriques ce qui suppose des moyens complémentaires qui n'existent pas et qui mettront un certain temps à être mis en place car nous sommes déjà à moins de deux ans de la première échéance et à moins de sept ans de la seconde, fixée à 2030. Cela suppose des structures qui ne semblent pas exister ou projetées sur les différents sites et notamment sur les terminus des lignes principales.

Concernant l'objectif de fréquentation, il est certain que la Zone à Faible Émission sera dès 2025 dans sa phase ultime de mise en place mais en l'absence de contrôles dès son ouverture, des renoncements au plan national pour ce dispositif et du recul de l'implantation des radars urbains, on peut douter de son efficacité à terme ainsi que de l'impact positif pour les transports en commun dont le bus. Si elle apporte par nécessité des "clients" supplémentaires, il ne s'agit pas d'une incitation saine et pérenne pour utiliser les transports en commun. De plus, une grande partie de la zone irriguée par le réseau ne sera ni en ZFE-m, ni constituée de ZTL ce qui est un handicap irrémédiable pour l'augmentation de fréquentation souhaitée.

Sommes-nous contre le changement ? Assurément non mais nous sommes contre les bouleversements qui ne visent que la pseudo rentabilité alors que le réseau actuel, en dépit de ses déboires, pourrait tout à fait donner satisfaction notamment si on lutte massivement contre la fraude ou si on instaure la gratuité. Ainsi les objectifs assignés pour 2030 seraient remplis dès demain sans rien changer... En effet, les chiffres de fréquentation actuels sont établis sur ceux qui valident et alors que les bus sont pleins, on nous dit qu'ils sont vides ! La fraude représente une part non négligeable sur certaines lignes à haute fréquentation. La gratuité assurerait des chiffres justes sans préjudice pour ceux qui payent déjà. Ainsi la ZFE-m passerait socialement mieux dans les esprits et les cœurs car on va arriver déjà « dans le dur » pour certains, en 2024.

Il sera temps d'adapter les lignes en fonction des vrais éléments chiffrés et du besoin réel des populations et en résonance avec le "nouveau" réseau et instaurer des tarifs et des abonnements attractifs et pertinents afin de limiter à Marseille, la place prépondérante de la voiture.

Préconisations & remarques générales

- Prendre en compte les besoins en déplacement des différentes catégories d'usagers :
Les usagers de la RTM ce sont à 49% des actifs, 33% des scolaires et 8% des retraités mais aussi des personnes qui se déplacent au sein du 8^{ème} arr. pour la pratique d'un loisir, des excursionnistes à la journée et des touristes.
Tous n'ont pas les mêmes attentes et pourtant, les nouvelles lignes de bus devront répondre au mieux à l'ensemble de leurs besoins.
Tous ont un point en commun : vouloir relier rapidement, à tout moment (jour/nuit), sans rupture de charge, sans top d'attente et dans de bonnes conditions générales, de manière rapide, sereine, fiable et efficace, un point A vers un point B.
- Conforter la place des transports en commun comme moyen de déplacement au quotidien à Marseille, car l'avenir nous montre que nous n'aurons pas le choix. De plus, une très grande partie du 8^{ème} arr. de la ville est exclusivement desservie par des lignes d'autobus. En conséquence, les habitants de notre

arrondissement réclament des changements ambitieux afin de leur permettre de se déplacer de manière sereine, fiable, efficace et de pouvoir abandonner leur véhicule personnel au profit des autobus.

- Obtenir de la ville, de punir sévèrement et systématiquement les conducteurs des véhicules stationnés dans les voies réservées aux bus, car ce comportement incivique oblige les chauffeurs à s'arrêter loin des arrêts. Et cela rend difficile l'accès au trottoir pour les passagers à mobilité réduite qui souhaitent descendre ou monter dans le bus.

Les futurs aménagements :

- Dès que c'est possible, impérativement aménager des voies réservées à la circulation des autobus pour que leur vitesse commerciale soit plus rapide que celle des automobilistes. Et qu'à force, ces derniers constatent qu'emprunter les transports en commun est plus rapide, plus efficace pour se déplacer et moins coûteux.
- Dès que la largeur des trottoirs est suffisante, mettre à disposition des usagers des arrêts de bus dotés d'un abri bus (protection soleil/ vent/ pluie), d'un banc et d'équipements adaptés à l'attente des séniors et des PMR. Et donc supprimer les arrêts dotés seulement d'une sucette pour signaler l'arrêt.
- Quand un autobus est à l'arrêt à un feu rouge, équiper sa voie d'un feu spécifique pour lui permettre de démarrer quelques secondes avant les autres véhicules et lui offrir ainsi la possibilité d'augmenter la rapidité du temps de parcours de son trajet quand il ne circule pas en site propre.
- Au point de rencontre de plusieurs lignes de bus ou de plusieurs modes de déplacement : Aménager de pôles d'échanges multimodaux pratiques pour les usagers, afin de leurs permettre de passer facilement et rapidement d'un bus à un autre sans devoir traverser une rue pour atteindre leur correspondance. Au moment de concevoir les aménagements, se mettre in situ dans la peau de l'utilisateur.
- Création d'un [P+R \(parking relais\)](#) dans l'enceinte du parc Chanot sans restreindre l'accès aux abonnés des transports en commun. Que cet espace de stationnement encourage et favorise l'intermodalité afin de limiter la circulation de voitures en ville et notamment en direction et en cœur de zone terrestre de Parc national.
- A l'unisson nous nous interrogeons sur le devenir des espaces qui étaient prévus pour la construction du Bd Urbain Sud. Même si le Maire de secteur des 6/8 affirme qu'il n'y aura pas de B.U.S. dans le 8^{ième}, il y aura-t-il quand même sur le tracé dédié à l'emprise du B.U.S. la mise en place de voies réservées à l'usage des transports en commun et des modes de déplacements actifs ?

La desserte de certains lieux :

- Les portes d'entrée du Parc National des Calanques méritent un accès direct depuis le centre-ville. Du moins depuis le Rond-Point-du-Prado. Que ce soit la Madrague de Montredon (Béouveyre, le littoral, le GR 98), Morgiou (Morgiou et Sormiou), Luminy (Sugiton, Mont Puget), le col de la Gineste (Mont Puget) ou la Gardiole (En-Vau), ces points de départ et/ ou d'arrivée de randonnée doivent être desservis par des jet-bus qui relient deux points sans marquer d'arrêt entre eux, afin de permettre une desserte rapide et efficace.
Le choix du Rond-Point-du-Prado offre également l'opportunité d'installer un P+R pour les visiteurs arrivant en véhicule motorisé personnel. Ce parking relais doit absolument être accessible à tous les publics, sans abonnement à la RTM (donc sans carte nominative avec photo de détenteur).

- Obtenir une liaison de bus transversale directe, qui permet de relier le quartier du Roy d'Espagne à la navette maritime de la Pointe Rouge.

Les horaires :

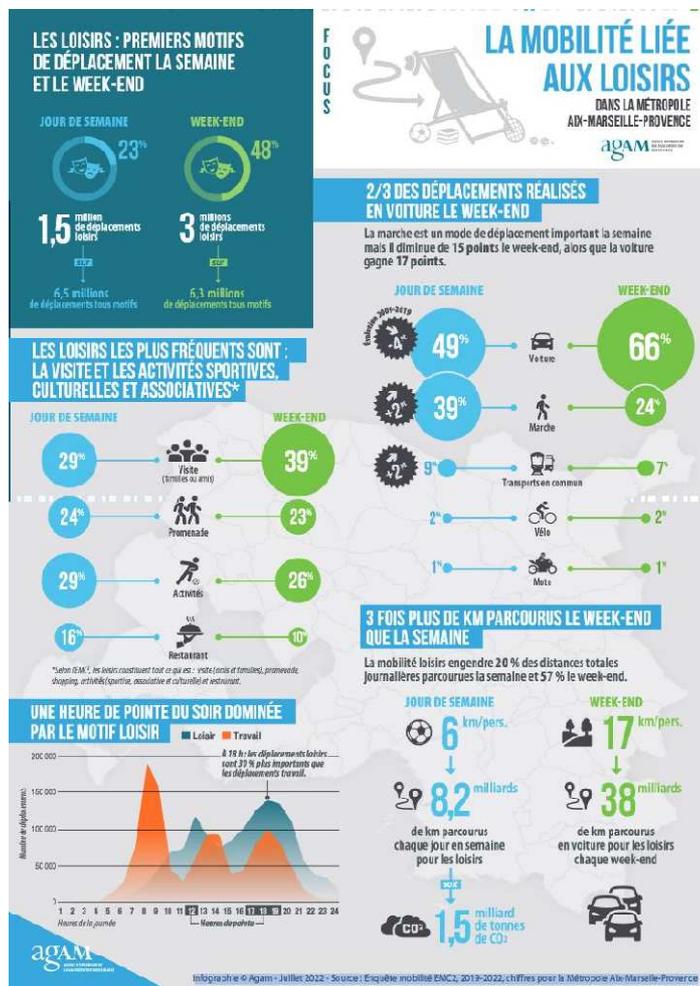
- Arrêter l'alternance des horaires bleu/vert en fonction ou non des périodes de vacances scolaires. Mettre fin à la baisse de la cadence pendant les vacances ou les week-ends, car les populations scolaires sont largement remplacées par celle des loisirs et touristes. Les bus doivent conserver toute l'année leur cadence et fréquence normale. (Ne pas oublier non plus : la généralisation de la semaine des 4 jours de travail. Les usagers auront de plus en plus de temps libre, en semaine, le week-end, à défaut de partir à la retraite !)

La Métropole a déjà fait le constat

Infographie © Agam - Juillet 2022 - Source : Enquête mobilité EMC2, 2019-2022, chiffres pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Enseignements :

- ✓ La mobilité liée aux loisirs est le 1^{er} motif de déplacement au sein de la Métropole
- ✓ Le nombre de déplacement pour le loisir est significatif jusqu'à 23h30 -> il faut donc encourager l'abandon de la voiture au profit des transports en commun



- Les lignes dites « standard » doivent bénéficier d'une amplitude horaire jusqu'à 23h (et pas 21h).

Les lignes de bus :

- Pourquoi avoir pris la décision de rallonger tant la longueur des lignes des bus ? Quel intérêt in fine ? (D'une moyenne de 5 km on passe à une moyenne de 9 km de parcours)

Les lignes de bus dédiées aux scolaires :

- Obtenir la création d'une liaison de bus scolaire entre le collège et le lycée de Marseilleveyre et le Roy d'Espagne.

La desserte de la place Castellane :

Les chiffres communiqués en 2021 par la RTM démontrent que la place Castellane est en 2^{ème} position des pôles d'échange multimodaux avec 99 000 usagers en flux quotidien [110 000 pour St Charles en 1^{ère} position]. De plus, dans le top 12 des 80 lignes de bus de la RTM, la ligne B1 se place en 2^{ème} position avec 17 800 usagers/jour. La ligne 19 occupe la 12^{ème} place avec 9900 usagers/jour. Ce sont les 2 seules lignes qui desservent d'ailleurs le sud de la ville.

De plus, Castellane et ses abords concentrent toutes les attentes qui répondent aux besoins de habitants de nombreux quartiers. Et notamment les habitants du secteur du Prado, Périer et tous ceux de la pointe du littoral sud. **Les priver de l'accès à la place Castellane équivaut à une rupture d'égalité des usagers dans le service public.**

Liste non exhaustive des atouts de la place Castellane :

- marché alimentaire et forains hebdomadaire 6/7 jours
- marché aux fleurs et plantes
- accès au M1, M2, T3
- accès à la banque postale + poste
- accès à une bibliothèque municipale annexe
- accès à un guichet avec présence physique d'agents RTM (pas le cas aux stations Rd Pt du Prado et Périer)
- accès à des commerces de bouche de qualité
- desserte d'écoles privées Gan ami, St Joseph les Maristes
- deux cinémas
- multiples cabinets médicaux, hôpitaux & cliniques
- commerces variés & des restaurants
- des écoles des arts et des spectacles Mélody 7, Orchestra

Actuellement, 8 lignes de bus desservent la place Castellane :

B1 – 18 – 19 – 41 – 50 – 54 – 73 – 74

90 % des habitants du 8^{ème} arrondissement empruntent des lignes de bus (citées ci-dessus) qui convergent vers la place Castellane. Et comme le réseau RTM n'a jamais été amélioré, à l'exception de l'ajout récent de la ligne 86, 90% des habitants du 8^{ème} arrondissement trouvent autour de la place Castellane des commerces et des prestations de services qui répondent à leurs besoins au quotidien grâce à un accès direct sans rupture de charge !

Avec la refonte, seules 5 lignes sont maintenues. La 146 (Castellane <-> Valmante) disparaissant avec la mise en route du T3 prolongé.

B1 Castellane <-> Luminy

B6 Castellane <-> La Valentine

B8 Timone <-> IUT St Jérôme (avec un arrêt à Castellane)

150 Castellane <-> Les Escourtines

158 Place V. Bernard (Vauban) <-> Castellane <-> St Charles

Suppression totale d'une solution pertinente pour les usagers du sud et du sud-ouest de la ville.

Liens entre les caractéristiques de la pointe littoral sud et la ligne 19 :

- Présence de nombreuses infrastructures sportives et culturelles (activités de loisirs)
- Densification de l'habitat
- Une seule route d'accès qui se termine en impasse
- La route d'accès qui se termine en impasse est l'unique accès le long du littoral qui conduit vers le Parc national des Calanques

Les activités de loisirs

Le périmètre situé entre la Pointe-Rouge et la calanque de Callelongue abrite une grande variété d'activités sportives, associatives et culturelles fréquentées par l'ensemble des habitants de Marseille.

Liste non exhaustive :

Plages & criques, activités multiples liées à la mer (voile, plongée, planche à voile, paddle, natation, marche aquatique), piscine municipale, centre équestre municipal, accrobranche campagne Pastré, théâtre des Calanques, des centres municipaux d'animation, gymnase de la Grotte Roland, gymnase Eric Padovani, gymnase et terrains sportifs du Mont-Rose, des terrains de pétanque, le citystadium de la Verrerie....

Si le projet est maintenu en l'état, en 2025, la RTM imposera aux 5973 [chiffre de 2018 !] habitants qui vivent après la Pointe-Rouge l'obligation de prendre un taxi pour regagner leurs quartiers (Montredon, Grotte Roland, la Verrerie, la Rose, la Madrague de Montredon, Samena, l'Escalette, les Goudes et Callelongue) car plus aucun bus ne circulera après 21h.

La population de la pointe littorale sud

En 2018, d'après [les chiffres de l'AGAM](#), le quartier de la Pointe Rouge comptabilisait 8321 habitants. A cela s'ajoutent ceux des quartiers de Montredon et des Goudes qui s'élèvent 5973 habitants. Soit tout de même un total de 14294 habitants (18% de la population totale du 8^{ème} arr). Et depuis toujours ils ne bénéficient que d'une seule ligne de bus, la ligne 19, qui les relie directement à la Place Castellane au départ du terminus de la Madrague de Montredon. Et dans le projet de refonte, cette ligne est supprimée et les habitants du littoral sont abandonnés à leur sort.

L'accessibilité routière

Une seule route d'accès dessert le littoral sud (entre la Pointe-Rouge et Callelongue). Le nombre de véhicules y circulant est déjà considérable (mairie et AGAM s'accordent sur le nombre de 24 000 véhicules/jour). Le temps du tout voiture est révolu. Il est vital de consolider et étendre la desserte des quartiers du littoral sud par les transports en commun.

La présence du Parc National des Calanques

Pour être cohérent avec l'accès au Parc National des Calanques, il faut réduire les nuisances et les pollutions sonores et atmosphériques, à minima, dès l'entrée du Parc National des Calanques (entrée au pied du Mont-Rose à Samena !) et donc diminuer significativement le nombre de véhicules thermiques.

Attention erreur sur le plan du réseau, le Parc commence dès Samena.



L'étude des propositions et nos contre-propositions

Lignes structurantes

Ligne B15 (nouvelle) – Vieux-Port Ballard <-> Métro Rd Pt Prado via rue Paradis

- ✔ **Qualité** : l'itinéraire dans son ensemble
- ✘ **Défaut** : l'absence de desserte de la place Castellane

Ligne B16 (nouvelle) – Pointe Rouge port <-> La Blancarde

Caractéristiques : ligne principale & horaires de 4h30 à 1h du matin

- ✔ **Qualité** : sa plage horaire
- ✘ **Défauts** :
 - Le choix de l'implantation du terminus au Port de la Pointe Rouge qui prive plus de 6000 habitants d'un transport en commun au-delà de 21h !
 - L'absence de la desserte de la place Castellane

Contre-proposition :

Il est primordial que le terminus de la ligne B16 soit ramené à la Madrague de Montredon et desserve la Place Castellane. La desserte de St Charles ou de la Blancarde de sont pas des besoins exprimés par les habitants du 8. Ils ont l'habitude de rejoindre St Charles depuis le métro Place Castellane.

Si l'on maintien coûte que coûte une prolongation de l'itinéraire au-delà de la Place Castellane, la préférence va à la desserte de St Charles. La Blancarde sera desservie par le B17 depuis l'école de la Marine Marchande.
Proposition de l'itinéraire : Depuis le terminus actuel du 19 à la Madrague de Montredon > conserver à 100 % l'itinéraire de la ligne 19 > Avenue de la Madrague de Montredon > Avenue de Montredon > David > Prado 2 > Prado 1 > Place Castellane (facultatif > Cours Lieutaud > Gare St Charles).

Bon à savoir : l'itinéraire du 19 (d'aujourd'hui en 2023) possède déjà une moyenne de plus de 50% en voie propre. C'est très avantageux pour les usagers.

Supprimer l'arrêt intitulé « Madrague Mont-Rose » sur l'avenue de la Madrague de Montredon, inutile car situé à 50 mètres du terminus de la ligne.

Ligne B17 (nouvelle) – Marseillevreyre ENSM <-> Gare St Charles

Caractéristiques : ligne principale & horaires de 4h30 à 1h du matin

- ✔ **Qualité** : sa plage horaire
- ✘ **Défauts** : desserte de la place Castellane (alors que les lignes 44 et 45 que la B17 reprend ne desservait pas la place Castellane. Les habitués du 44 et 45 ont leurs habitudes plutôt autour du rond-point du Prado.

Contre-proposition :

Les usagers des lignes 44 et 45 n'ont jamais bénéficié d'un accès direct à la place Castellane. Ce qui n'est pas le cas des habitants du littoral sud qui voient leur ligne 19/future B16 fortement transformée à leur désavantage.

Modifier l'itinéraire du B17 à partir du Rond-Point-du- Prado. A partir du Rond-Point, le B17 empruntera le tracé du B16 pour desservir Rabatau > place Ferrié > Avenue de la Capelette > > la gare de la Blancarde

Lignes standards

Ligne 120 (nouvelle) - Callelongue <-> Pointe Rouge Port

Caractéristiques : ligne standard & horaires de 5h30 à 21h

❌ **Défaut** : son horaire inadapté aux besoins des habitants et visiteurs

Contre-proposition :

Il est primordial que cette ligne bénéficie d'un allongement de son horaire en soirée jusqu'à 1h30, 7/7 jours

Arguments pour soutenir cette requête :

- Permettre aux 6000 habitants qui vivent après la Pointe-Rouge de se déplacer sans leur voiture personnelle de jour comme de nuit.
- Permettre aux clients des 21 restaurants et bars situés entre Callelongue et le Port de la Pointe-Rouge de se déplacer aussi en transports en commun.
- Le secteur entre Callelongue et le Port de la Pointe-Rouge jouit d'une attractivité touristique incontestable (bord de mer avec des quartiers pittoresques, parc national des calanques, espaces de baignade, de randonnée, terrains de sports de plein air pour la pratique de sports collectifs etc ...)
- Sans oublier les clients des nombreux Air BnB, locations saisonnières et chambres d'hôtes situés entre Callelongue et Montredon qui ne viennent plus à Marseille en voiture, mais par le train. Ils doivent pouvoir se déplacer facilement.
- Une grande partie de la voirie sur laquelle circule la ligne 120 est située en cœur terrestre de parc national des Calanques. Cela implique que dans cet espace naturel fragile et fragilisé, il est impératif de privilégier l'usage des transports en commun et diminuer la place du véhicule motorisé personnel.

Ligne 126 (nouvelle) Samena <-> Métro Ste Marguerite Dromel

Caractéristiques : ligne principale & horaires de 4h30 à 21h

Qualités :

✅ L'itinéraire offre une desserte directe vers le collège/ lycée de Marseillevyre (en prévoyant un arrêt en haut du Bd Jourdan Barry et qui permet de rejoindre à pied, en moins de 10 minutes les établissements scolaires situés à 500 m de là). Donc cela comblera les heures où le bus scolaire S8 ne circule pas. Les parents ne seront donc pas obligés d'utiliser la voiture pour conduire leur progéniture, ils pourront circuler en bus à tout moment de la journée.

✓ L'itinéraire répond à une demande qui était celle d'allonger la ligne 47 depuis la Vieille Chapelle jusqu'à la Madrague de Montredon pour offrir aux habitants une desserte directe de nombreux sites et infrastructures installés le long de l'itinéraire du 47 et notamment sur l'avenue de Hambourg => le centre d'urgences médicales UltraMed, Carrefour Bonneveine et sa galerie marchande, le cinéma, la poste, la biblio- & médiathèque, la piscine couverte de Bonneveine, le quartier de Mazargues, les hôpitaux sud de Ste Marguerite (en marchant un peu).

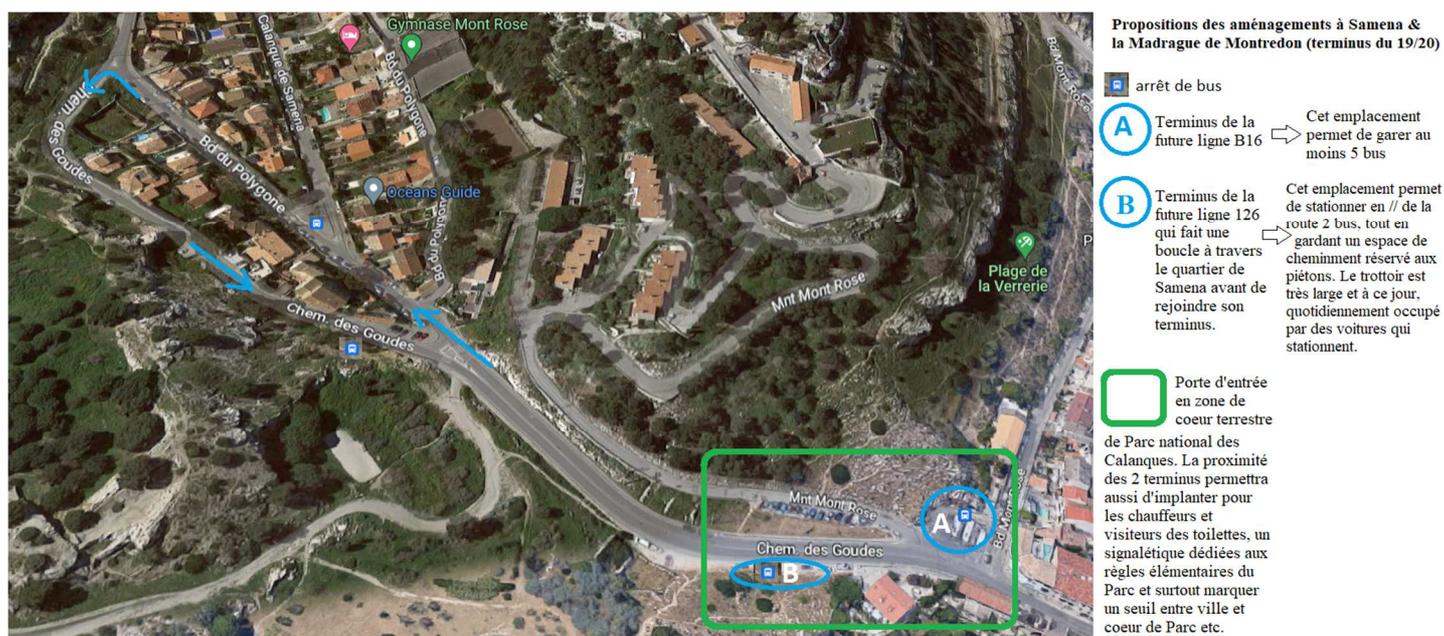
Défauts :

- ✗ Le choix de l'implantation des terminus au cœur de Samena va détruire le seul espace vert qui fait office d'îlot de fraîcheur au niveau de la jonction du Bd du Polygone et du Bd de la Calanque de Samena. Puis sur le chemin des Goudes, à la sortie de Samena, la suppression de 6 places de stationnement, utiles pour les visiteurs et le restaurateur.
- ✗ La dépense infondée et inutile du coût généré par les aménagements prévus dans Samena.

Contre-proposition :

Conserver la desserte de Samena, avec le tourne à gauche au bout du boulevard du Polygone pour permettre le demi-tour du bus.

Installer le terminus de la ligne dans la descente du Chemin des Goudes, là où aujourd'hui, au quotidien, des véhicules stationnent illégalement à même le trottoir. Schéma :



Ligne 127 (nouvelle) Marseilleveyre ENSM <-> Rond-point-du-Prado

Caractéristiques : ligne standard & horaires de 5h30 à 21h

- ✗ **Défaut :** son horaire inadapté aux besoins des habitants du Roy d'Espagne et abords immédiats qui s'élèvent à minima à plus de 5 500 personnes.

Contre-proposition :

Il est primordial que cette ligne bénéficie d'une amplitude horaire jusqu'à 1h30 du matin avec des fréquences aux heures de pointe de 10' à 15'.

Ligne 155 (nouvelle) Joliette <-> Corniche, Roucas Blanc

- ❌ **Défaut** : l'emplacement du terminus au milieu de la Corniche

Contre-proposition :

Prolonger l'itinéraire jusqu'à David (retournement) afin d'offrir des connexions avec les lignes 186 et B 16. A hauteur du David, réunir la desserte des lignes 155 et 186 au sein d'un même arrêt de bus pour faciliter la transition des usagers d'une ligne de bus à l'autre.

Ligne 156 (nouvelle) – Le Pharo <-> Métro la Timone

- ❌ **Défaut** : rupture de charge pour accéder à la place Castellane. L'utilisateur doit passer du bus 156 au T3

Contre-proposition :

Avec la modification des lignes 74 et 73 et la perte de la desserte du Bd Gaston Crémieux, prévoir des aménagements pour que la future ligne 156 fasse absolument une boucle pour désenclaver le Bd Gaston Crémieux et que les habitants conservent la desserte de ce boulevard par une ligne de bus qui descend vers l'avenue du Prado.

Ligne 158 (nouvelle) Place Valère Bernard <-> gare St Charles

- ✅ **Qualité** : cette ligne offre la desserte de la place Castellane

Défauts majeurs :

- ❌ L'absence de desserte du Bd Gaston Crémieux
- ❌ La non-desserte du Bd Périer qui fait perdre aux habitants de ce secteur l'accès direct à la place Castellane (sans rupture de charge). Alors que la place Castellane et ses abords immédiats concentrent les centres d'intérêts nécessaires à leur vie quotidienne des habitants du secteur Périer.

Contre-proposition :

Faire prendre à la future ligne 158 entièrement le parcours de la ligne 74 à partir de l'avenue du Prado > boulevard Périer > boulevard Crémieux > rue Breteuil > Vallon Montebello etc. L'avantage de la conservation du tracé de la ligne 74 est qu'il permet une communication et connexion inter quartiers, entre les quartiers de Vauban, le Haut Périer et le Rouet avec un accès direct à la place Castellane et ses abords immédiats qui sont depuis des décennies le cœur névralgique pour les habitants du secteur de haut Périer et du boulevard Crémieux.

Ligne 160 (nouvelle) Canebière-Bourse <-> Notre Dame de la Garde

- ❌ **Défaut** : Le raccourcissement de la ligne prive les visiteurs d'un pôle touristique majeur [composé de la cathédrale de la Major, le musée Regards de Provence, Cosquer Méditerranée & du Mucem doté d'un parking

accessible par l'autoroute et situé ainsi en quelque sorte en « entrée » de zone touristique] d'un accès direct jusqu'à présent, à la basilique ND de la Garde et alentours.

Contre-proposition : conserver le terminus au niveau de l'arrêt « Mucem St Jean » afin d'offrir un accès sans rupture de charge à ND de la Garde, le jardin de la colline et l'abbaye St Victor. Tous des lieux fréquentés par les visiteurs de Marseille.

Ligne 186 (nouvelle) Plages du Prado <-> Métro Périer

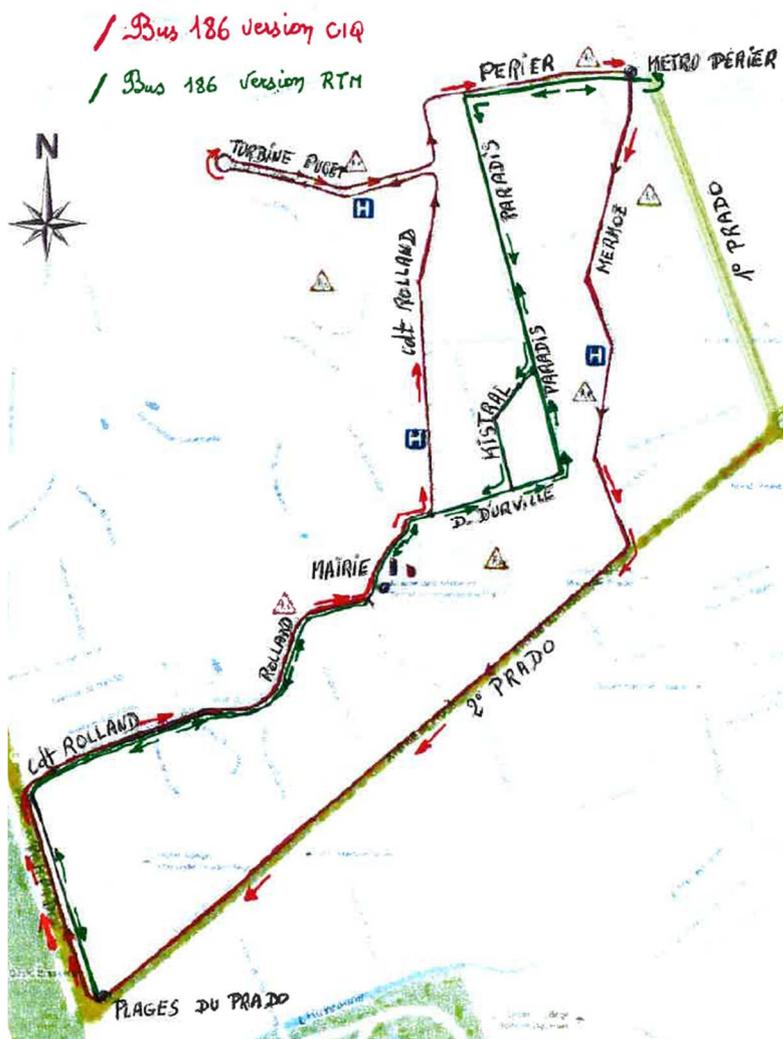
Défauts majeurs :

- ❌ Perte totale de l'itinéraire de l'ancienne ligne 86
- ❌ La ligne ignore les zones les plus peuplées du secteur : Turbine, Puget, Bienvenu qui regroupent plus de 1000 foyers, une crèche, une école de danse, un collège, une école primaire et maternelle. Elle fait abstraction aussi des immeubles situés dans la rue Jean Mermoz.
- ❌ Perte de la desserte des rues : Mermoz, Commandant Rolland, Bagatelle, Périer, Wulfram Puget, Turbine, impasse de la Frescoule, ce qui était le but lors de la mise en circulation de la ligne 86.
- ❌ Perte de la desserte de plusieurs écoles : Cluny, Jeann d'Arc, Mermoz, Provence, Cadennelle, Iris, Monticelli, Flotte et la crèche de la Frescoule ne seront plus desservies par un transport en commun.
- ❌ Absence flagrante de la réalité du terrain. Il faut observer ce secteur en 3 D pour réaliser combien tout ce secteur est pentu, avec des rues en forte déclivité.
- ❌ Circuler sur la rue Paradis n'est pas idéal pour un bus, car la rue est à double sens avec tous les 150 m des feux tricolores (qui même s'ils étaient synchronisés, n'arrivent pas à résorber les bouchons).
- ❌ Le trajet aller/retour sur la rue Paradis présente 2 points noirs :
 - Difficulté pour tourner à gauche à hauteur de la place Delibes pour rejoindre la rue Paradis, car il y a le flux descendant des véhicules (blocage du carrefour place Délibes)
 - Les feux tricolores en bas de la rue Durmont d'Urville bloquent souvent la circulation pour tourner à gauche dans la rue Paradis.

Contre-proposition :

Conserver l'itinéraire de la ligne 86 qui répond aux besoins et attentes des habitants du secteur. Soit celui en rouge sur le plan ci-joint.

Le bus circulera sur des voies à sens unique, parallèles à la rue Paradis et ne sera impacté que par 7 feux tricolores (contre 14 sur l'itinéraire proposé dans la refonte, en vert). Il desservira des voies ayant une déclivité moyenne de 8% à 10%. Ainsi seront pris en compte simultanément



les déplacements de la population active, la densité de la population locale & les aléas de la circulation. La desserte de 10 établissements scolaires (Cluny, Jeanne d'Arc, Mermoz Provence, Cadenelle, Iris, Monticelli, Flotte et la crèche de la Frescoule) est maintenue.

Focus sur la ligne actuelle 86

Caractéristiques : Cette ligne relie le métro Périer à l'avenue du Prado en passant par l'avenue Jean Mermoz. Elle dessert la rue de la Turbine en passant par la rue du Cdt Rolland et retourne au métro Périer en redescendant le boulevard Périer via la place Delibes. Cette ligne est essentielle pour les habitants qui, sans cette ligne de bus, utiliseraient leur véhicule personnel.

Le document RTM chiffres clés 2021 indique que la fréquentation moyenne/ jour de la ligne serait de 100 personnes. Deux remarques :

- Le composteur était très souvent en panne à l'époque (idem pour la ligne 20 d'ailleurs !)
- 2021, une année marquée par le Covid a fortement perturbé le déplacement des scolaires et personnes âgées et cela explique la faible fréquentation

❌ **Défaut :** une fréquence faible et une amplitude trop restreinte (en particulier pour les liaisons avec la gare).

Qualités :

- ✅ Elle dessert une partie du quartier dépourvue de transports en commun (Résidence Flotte, Eden Roc, Villa Mon rêve, L'Oasis, Parc Raphael, Immeuble le W).
- ✅ Elle dessert 10 établissements scolaires (Cluny, Jeanne d'Arc, Mermoz Provence, Cadenelle, Iris, Monticelli, Flotte et la crèche de la Frescoule).
- ✅ Elle dessert deux rues importantes (Jean-Mermoz & Commandant Rolland).
- ✅ Elle permet également pour les quartiers desservis une liaison privilégiée avec la Gare Saint Charles via la station métro Perier.

Contre-proposition : Conserver le trajet actuel de cette ligne, et le prolonger jusqu'à la promenade Georges Pompidou et rejoindre la rue du Commandant Rolland à sa naissance pour rejoindre le trajet actuel. Cette proposition nécessiterait certainement de doubler le nombre de véhicule pour maintenir, sinon améliorer les horaires actuels.

Conclusion

La refonte du réseau réalisée, il apparaît certainement qu'il faudra revoir et améliorer le maillage avec tous les modes de déplacement, puisque tous se complètent et sont gérés par le même opérateur.

Il est important aussi d'augmenter la fréquence et l'amplitude des navettes maritimes qui offrent une excellente alternative aux déplacements terrestres.