



**NOUVEAU RÉSEAU DE BUS POUR MARSEILLE,
ALLAUCH, PLAN-DE-CUQUES ET SEPTÈMES-LES-VALLONS**

BILAN DE LA CONCERTATION

**TOME 2 :
DESSERTÉ DU TERRITOIRE ET
ITINÉRAIRES**

SOMMAIRE

PREAMBULE METHODOLOGIQUE	p 3
ENSEIGNEMENTS	p 5
1) PAR TERRITOIRES	p 5
2) PAR TYPOLOGIES DE LIGNES	p 6
ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS	
<i>Par bassins de mobilité Centre / Sud / Nord / Est</i>	p 10
1) LE BASSIN DE MOBILITE CENTRE (1 ^{er} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème} , 4 ^{ème} , 5 ^{ème} et 7 ^{ème} arrondissements	p 10
2) LE BASSIN DE MOBILITE SUD (6 ^{ème} , 8 ^{ème} , 9 ^{ème} et 10 ^{ème} arrondissements)	p 16
3) LE BASSIN DE MOBILITE NORD (14 ^{ème} , 15 ^{ème} , 16 ^{ème} et Septèmes-les-Vallons	p 22
4) LE BASSIN DE MOBILITE EST (11 ^{ème} , 12 ^{ème} , 13 ^{ème} , Allauch et Plan-de-Cuques)	p 30
ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS, ET REMARQUES SUR LES LIGNES	
<i>Par arrondissement et communes</i>	p 36
1) 1 ^{er} arrondissement	p 36
2) 2 ^{ème} arrondissement	p 38
3) 3 ^{ème} arrondissement	p 41
4) 4 ^{ème} arrondissement	p 43
5) 5 ^{ème} arrondissement	p 45
6) 6 ^{ème} arrondissement	p 46
7) 7 ^{ème} arrondissement	p 48
8) 8 ^{ème} arrondissement	p 51
9) 9 ^{ème} arrondissement	p 55
10) 10 ^{ème} arrondissement	p 58
11) 11 ^{ème} arrondissement	p 60
12) 12 ^{ème} arrondissement	p 63
13) 13 ^{ème} arrondissement	p 66
14) 14 ^{ème} arrondissement	p 69
15) 15 ^{ème} arrondissement	p 71
16) 16 ^{ème} arrondissement	p 74
17) Allauch	p 76
18) Plan-de-Cuques	p 78
19) Septèmes-les-Vallons	p 80

PREAMBULE METHODOLOGIQUE

Le dispositif de concertation mis en place, divers dans ses modalités, a permis **de mobiliser tous les profils** nécessaires permettant de bénéficier d'une photographie globale et riche de la perception des habitants du territoire sur le projet présenté :

- **Le public traditionnel de la concertation**, motivé, averti et adepte du contact direct, a été rassemblé grâce aux 4 forums d'échanges proposés en soirée.
- **Les acteurs constitués ou citoyens ayant envie de contribuer de manière argumentée** et détaillée, avec éventuellement des propositions alternatives, ont pu le faire grâce aux cahiers d'acteurs.
- **Les parties prenantes** ont été sollicitées lors du comité des partenaires et des 3 ateliers thématiques dédiés aux acteurs.
- **Des personnes peu enclines à participer de manière volontaire** à une démarche de concertation ont été approchées grâce aux 19 stands de la concertation organisés sur l'ensemble du territoire, sur des lieux de passage multi-profils, pour aller à la rencontre de toutes les marseillaises et tous les marseillais.
- **Les habitants dans leur ensemble, et plus spécifiquement les jeunes et les actifs**, ont été mobilisés grâce à la plateforme collaborative en ligne (près de 15.000 visiteurs uniques), avec la carte interactive et le questionnaire, qui a recueilli un nombre extrêmement conséquent de réponses uniques (5.294, sans répétition de réponses identiques, soit plus d'un tiers des visiteurs du site), soit 2 à 10 fois plus que lors de concertations similaires sur d'autres territoires.

Toutefois, si les résultats présentés ci-après constituent une source d'information extrêmement utile pour le bilan de la concertation, et pour l'amélioration collective du projet de nouveau réseau de bus, ils ne constituent **pas un sondage représentatif** de la population du territoire concerné par le projet. La participation à une concertation reste une **démarche volontaire** et ces résultats constituent donc une **photographie prise à l'instant T de la perception des seuls répondants**.

De plus, il faut noter que **les personnes qui s'expriment sont en général des personnes opposées à un projet**, qui prennent alors le temps de se mobiliser et d'argumenter. Parfois, les soutiens d'un projet se mobilisent également, mais de manière moins spontanée et moins nombreuse. Entre les 2, une **majorité silencieuse** reste en général en retrait. Si l'objectif de la Métropole Aix-Marseille-Provence a été justement de tenter de la mobiliser (via les stands notamment), sa participation reste moindre par rapport aux personnes opposées ou aux acteurs constitués et organisés.

En termes de **méthodologie d'analyse**, il est important de noter que :

- **L'ensemble des contributions reçues ont été consignées et analysées**, avec une caractérisation et une thématisation de chacune :
 - Post-it et gommettes récoltés lors des 4 forums d'échanges (cf en annexes les comptes-rendus rédigés et les tableaux de suivi des contributions des forums) ;
 - Avis exprimés lors des stands (cf en annexes le tableau de suivi des contributions des stands) ;
 - Remarques et propositions exprimées dans les 101 cahiers d'acteurs (cf en annexes le tableau de suivi des contributions des cahiers d'acteurs) ;
 - Avis exprimés lors des 3 ateliers thématiques (cf en annexes les comptes-rendus des ateliers) ;
 - Réponses au questionnaire (cf résultats dans la partie bilan quantitatif et analyse thématique du Tome 2 du Bilan de la concertation)

- De cette analyse, **des enseignements globaux ont été tirés, à la fois quantitatifs et qualitatifs**, exposés dans le bilan de la concertation qui, face au volume et à la richesse des contributions récoltées, a été scindé en 3 documents :
 - **Un préambule « Pour mémoire »** présentant pour rappel le projet soumis à la concertation et son plan de communication et mobilisation associé. *Disponible sur la plateforme en ligne et adressé par mail au fichier des participants*
 - **Un Tome 1 « Qualité de service »** présentant le bilan quantitatif de la concertation et la synthèse des thématiques concernant plus spécifiquement le niveau d'offre : performance, amplitude horaire, intermodalité, fréquence. *Disponible sur la plateforme en ligne et adressé par mail au fichier des participants*
 - **Un Tome 2 « Desserte du territoire et itinéraires »** présentant la synthèse des thématiques concernant le maillage et les itinéraires, avec une analyse par secteurs et par arrondissements, intégrant les remarques concernant les lignes les plus commentées (au-delà de 100 contributions) *Disponible sur la plateforme en ligne et adressé par mail au fichier des participants*

ENSEIGNEMENTS – Desserte du territoire et itinéraires

L'analyse complète des contributions portant sur la desserte du territoire et les itinéraires, sujet de ce Tome 2, permet de dégager **9 points saillants à retenir**.

1) PAR TERRITOIRES

1. Des territoires périphériques fortement mobilisés face à un centre-ville peu représenté

S'il est de loin le secteur le plus important en termes de population et de densité d'emplois, le **centre-ville (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} et 7^{ème} arrondissements)** s'est relativement peu mobilisé dans le cadre de la concertation. Ses habitants disposant déjà d'une offre de transport densément fournie, ils ont pu se sentir relativement moins concernés par la concertation. Les 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements notamment occupent les 3 dernières places en termes de participation, en volume et en proportion de leur poids démographique (2 fois moins en moyenne).

En revanche, **les 3 communes concernées autour de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septème-les-Vallons, se sont fortement mobilisées** : représentant 2 (Plan-de-Cuques), 3 (Septèmes) ou 5 (Allauch) fois plus que leur poids démographique. Allauch est ainsi la commune la plus active de la concertation, avec également la 2^{ème} place en nombre de contributions au questionnaire.

La 1^{ère} place est occupée par le **8^{ème} arrondissement**, situé à la limite Sud de la ville, avec 650 réponses au questionnaire, soit 12,35% des contributions totales, ce qui représente une participation supérieure à son poids démographique (9%). Il en est de même avec les cahiers d'acteurs où le 8^{ème} occupe également la 1^{ère} place avec 16 cahiers d'acteurs sur 101 au total.

2. Des attentes à la fois diversifiées et spécifiques par bassins de mobilité

Si l'on veut donner une photographie très synthétique de la perception du projet par bassins de mobilité, sur la base des personnes qui se sont exprimées, on peut dire :

- **Le Centre (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} et 7^{ème} arrondissements)** est plus préoccupé que les autres bassins de mobilité par les impératifs de **performance du réseau** (vitesse et conditions de circulation, face à l'engorgement du cœur dense de la ville) et de **niveau de service** (fréquence et amplitude horaire).
- **Le Sud (6^{ème}, 8^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements)** exprime une forte attente en matière de mobilité. Dans ces quartiers relativement excentrés et éloignés du centre-ville, les questions des **itinéraires** et du **maillage** ont concentré l'essentiel des contributions, avec certaines lignes cristallisant les remarques, comme la **B16 (actuelle 19)** qui recueille le plus grand nombre de contributions, majoritairement négatives.
- **Le Nord (14^{ème}, 15^{ème}, 16^{ème} et Septèmes-les-Vallons)** s'est essentiellement mobilisé à travers ses **associations locales, qui se sont faites les relais de la population** pour porter de nombreuses propositions argumentées (38 cahiers d'acteurs déposés). Dans ces quartiers où les transports en commun sont massivement utilisés (96% des répondants au questionnaire issus du bassin de mobilité Nord utilisent les TC), le **niveau d'offre proposé par le nouveau réseau (fréquence et amplitude horaire) est globalement apprécié**. En revanche, la question du **maillage territorial** est particulièrement scrutée, notamment la desserte des quartiers périphériques, comme l'Estaque, ou Septèmes-les-Vallons, dont les habitants qui se sont exprimés s'opposent à certaines lignes proposées.
- **L'Est (11^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème}, Allauch et Plan-de-Cuques)** manifeste une posture générale d'**approbation du nouveau réseau** et souligne la qualité des **progrès en termes de maillage et de niveau de service** par rapport à la situation actuelle : 63% des répondants au questionnaire considèrent que leurs conditions de circulation seront améliorées par le nouveau réseau (contre 49% en moyenne), la palme revenant à Allauch (86%). Les remarques formulées se concentrent uniquement sur des enjeux locaux de desserte, l'amélioration des liaisons transversales et de l'intermodalité.

3. 2 leviers d'attractivité communs aux 4 bassins de mobilité (bus + fréquents et trajets + directs), avec 2 spécificités (+ de bus en soirée pour le Centre et le Sud / + d'accès au métro et tram pour le Nord et l'Est)

2 sur 3 des principaux leviers d'attractivité, incitant à plus prendre le bus, identifiés par les 4 bassins de mobilité sont **identiques** : l'un est lié à la **qualité de service (des bus + fréquents)** et l'autre aux **itinéraires et au maillage sur le territoire (des trajets + directs)**. Si le levier fréquence semble être adressé par ce projet de nouveau réseau, car peu ressorti dans les contributions (cf Tome 1), les thématiques Maillage et Itinéraires ont concentré l'essentiel des contributions, et ce de façon logique car constituant l'objet même de cette concertation. **L'objectif d'amélioration du dessin du réseau grâce à la concertation est ainsi atteint.**

Le 3^{ème} levier en revanche diffère : il s'agit de **l'amplitude horaire** pour le Centre et le Sud, avec + de bus en soirée, ces 2 bassins de mobilité étant à la fois plus centraux, mieux desservis globalement et plus touristiques, donc plus en attente de bus en soirée ; et il s'agit de **l'intermodalité** pour le Nord et l'Est, ces 2 bassins, plus excentrés ayant besoin d'une meilleure connexion avec le métro et tram. Ces 2 leviers semblent toutefois également être adressés par le projet, ces 2 thématiques n'étant pas ressorties comme controversées dans l'analyse des contributions ; notamment l'amplitude horaire, thématique qui semble concentrer le plus grand nombre de remarques positives, beaucoup de participant saluant les nouveaux horaires des lignes qu'ils jugent plus adaptés à leurs besoins de déplacements, notamment en soirée.

2) PAR TYPOLOGIES DE LIGNE

4. Des lignes principales plébiscitées dans leur philosophie, avec une inquiétude sur leur performance et le besoin de rassurer quant au changement d'habitudes

Alors que les 21 lignes principales représentent un quart des lignes du futur réseau, elles ont fait l'objet de 2 002 remarques, soit plus d'**un tiers (34,6%) des contributions totales concernant les lignes (5.778)**. Les seules **lignes B16, B13 et B20** par exemple représentent 13% de la totalité des contributions. Les lignes principales sont **bien perçues** dans leur philosophie (grands axes et possibilités de rabattement vers les modes lourds, fréquence élevée en heure de pointe, large amplitude horaire).

Leur longueur (B19, B13, B10, B8, B7, B22, B14) soulève des interrogations en termes de fréquence et de régularité : les participants pointent la nécessité de réaliser des **aménagement de voiries** (et donc des travaux) afin d'assurer la **bonne circulation des bus dans la ville**. Parallèlement, ils redoutent le passage de lignes si structurantes sur des axes particulièrement embouteillés comme le cours Lieutaud, ou dans le quartier de la gare Saint-Charles (B8, B17).

Les lignes **principales pouvant remplacer plusieurs lignes du réseau de bus actuel**, les personnes ayant répondu à la concertation s'inquiètent de voir leur niveau d'offre baisser aussi bien en termes de fréquence entre 2 passages qu'en termes de saturation (B13, B14 notamment). Des participants demandent si des bus articulés, plus capacitaires, seront déployés pour renforcer le changement d'offre. Les participants réclament **encore davantage de connexions entre certaines lignes principales** et les modes lourds (connecter la B20 au métro Chartreux, la B21 au Palais Longchamp et à la station Cinq avenues, la B10 aux stations National - voire Arenc-, la B8 à la gare de Picon-Busserine) ou avec certains équipements (desservir le CHU Edouard Toulouse avec la B12 par exemple).

Il est intéressant de noter que certaines lignes principales peuvent être à la fois plébiscitées dans certains quartiers (les B8, B16 et B17 dans le secteur Centre, par exemple) et critiquées dans d'autres (les participants du 8^{ème} regrettent que la B16 n'aille plus, dans le projet présenté, de Castellane à Montredon et les habitants du Roy d'Espagne souhaitent que la B17 leur assure une meilleure desserte). Des approches également contradictoires concernent la longueur des lignes : si elle est souvent pointée du doigt comme un risque potentiel de retards et de baisse de fréquence, certaines lignes principales font l'objet de demandes de prolongement pour assurer une meilleure desserte de certains quartiers / communes excentré(e)s, comme la B12 jusqu'à Septèmes-les-Vallons (voire jusqu'à Plan de campagne), la B17 jusqu'au Roy d'Espagne, la B7 jusqu'aux Escourtines ou à La Solitude, entre autres.

5. Des lignes standard qui mobilisent, avec une forte demande d'extension de l'amplitude horaire et de meilleures connexions

Les 47 lignes standard représentent le cœur (58%) de la nouvelle offre de la Métropole, constituée de 81 lignes. Elles ont fait l'objet de 3 350 remarques : **58% des contributions totales concernant les lignes (5.778)**. Les seules futures lignes **155, 851, 156 et 126** représentent 12.9% de la totalité des contributions sur les lignes. **Les caractéristiques principales des lignes standard** (desserte plus fine du territoire, fréquence moyenne en heure de pointe, amplitude horaire ajustée aux migrations pendulaires observées) suscitent à la fois l'approbation et l'opposition : **approbation en général, sur le principe, et opposition en particulier dans certains cas** (itinéraires précis remis en cause, horaires pas suffisamment adaptés à la demande, etc.). Par ailleurs, certaines lignes sont parfaitement plébiscitées (100, 182 notamment) et d'autres en partie critiquées (la 851 ou la 155 qui ne passe pas au Roucas Blanc, par exemple).

Les itinéraires des lignes standard proposés entraînent un grand nombre de remarques. Il s'agit notamment d'interrogations concernant la **faisabilité** de la mise en place de ces itinéraires. Le passage de la ligne 156 par la colline du Roucas Blanc, celui de la 158 dans la rue du Cambodge ou le terminus de la 126 au niveau de la place Samena, suscitent par exemple l'inquiétude. **La longueur de ces lignes**, qui permettent d'assurer une desserte plus fine du territoire en réalisant parfois des itinéraires moins directs (la 127 par Michelet par exemple) est également questionnée. **Les correspondances et changements induits par le nouveau maillage** de lignes standard laissent certains participants, habitués à bénéficier de la desserte directe de certains équipements majeurs du territoire, inquiets (c'est le cas pour la 126 – qui propose une correspondance à la Pointe Rouge quand la ligne qu'elle remplace permettait aux habitants de la Madrague de Montredon de rejoindre Castellane directement ; mais aussi celui de la 140 qui propose une correspondance aux Caillols, ou celui de la 122 qui effectue son terminus au métro Dromel et non au Rond-Point du Prado). Certains participants réclament également **davantage de connexions entre certaines lignes standard** et les modes lourds (en connectant par exemple la 120 au métro Rond-Point du Prado durant les week-ends de saison et pendant les vacances scolaires).

Le besoin de desservir les établissements scolaires du territoire par le moyen des lignes standard (110 par exemple) fait aussi partie des sujets qui ont été largement abordés dans le cadre de cette concertation même si le réseau spécifique scolaire qui viendra compléter l'offre là où les lignes standard n'assurent pas une desserte satisfaisante, fera l'objet d'une réflexion ultérieure.

Par ailleurs, **certaines quartiers se sentent exclus de la nouvelle proposition de desserte** comme c'est le cas pour La Nerthe dans le 16^{ème}, Logis Neuf à Allauch, la Panouse dans le 9^{ème}, Eoures dans le 11^{ème}, ou Fontvieille dans le 12^{ème}.

L'amplitude horaire des lignes standard est également l'un des sujets suscitant le plus de commentaires. Les participants demandent que le statut de certaines lignes « standard » dans la proposition de la Métropole soumise à la concertation **passse au statut de « principales »** pour bénéficier d'une desserte en soirée (les lignes 120, 155, 182 ou encore la 124, qui dessert plusieurs centres hospitaliers, notamment). **De même, des quartiers qui jusqu'alors bénéficiaient de desserte en soirée et la perdent avec le projet partagent leur déception** (l'Estaque avec la 135, Allauch avec les 142 et 144, par exemple).

6. Des lignes locales globalement approuvées mais à affiner dans la desserte de certains quartiers

Les 8 lignes locales constituent le service de proximité au sein de la nouvelle offre de la Métropole. Elles ont fait l'objet de 370 remarques : **6,4% des contributions totales**. A noter : la future ligne 186 est dans le Top 10 des lignes les plus commentées avec un total de 156 remarques.

L'amplitude horaire des lignes locales est à l'origine de nombreux commentaires. L'absence de desserte en soirée, le dimanche et la relativement faible fréquence qui caractérisent cette typologie de lignes déçoivent certains participants. D'autres demandent une extension des horaires de certaines lignes le matin dans la mesure où elles commencent leur service à un terminus plus éloigné que dans l'offre actuelle. Ils demandent parfois que le statut de certaines lignes « locales » dans la proposition de la Métropole soumise à la concertation **passse au statut de « standard » (les lignes 180, 181, 182, 184 et 188).**

Au sein de certains quartiers, les participants estiment que la nouvelle proposition de la Métropole ne considère pas suffisamment **certain grands ensemble d'habitation** (l'Eden Roc, par exemple), ou la **topographie du terrain** qui peut connaître une forte déclivité (colline Flotte dans le 8^{ème}, plateau de la Croix-Rouge dans le 13^{ème}), **ou les établissements scolaires du territoire** (les collégiens et écoliers de La Turbine dans le 8^{ème}, lycée Monte-Cristo à Allauch, collège Olympe de Gouges à Plan-de-Cuques) par exemple.

Les lignes locales remportent globalement l'approbation du public, surtout la **ligne 182** qui permettra de relier certains quartiers d'Allauch à la Valentine.

Des **demandes de modification d'itinéraires** subsistent au demeurant de cette appréciation globale ; c'est le cas de la **ligne 187** pour densifier le maillage local à travers un nouvel itinéraire qui permettrait de mieux desservir les boulevards Garoute et Gavoty. C'est aussi celui de la **181** pour qu'elle desserve le quartier de Saint-Jérôme, sans passer par La Rose, quartier souvent encombré en heure de pointe.

7. Un TAD qui inquiète et nécessitera de la pédagogie pour remporter l'adhésion

Les 2 lignes de TAD proposées par la Métropole dans sa nouvelle offre ont engendré l'émission de 104 remarques, soit **moins de 2% de la totalité des contributions collectées** dans le cadre de cette concertation. La majorité des participants de l'Estaque comme de Septèmes-les-Vallons sont inquiets face à ce nouveau mode de mobilité : ils estiment que le transport à la demande équivaut à une **dégradation de l'offre** et préfèrent le maintien d'une ligne classique.

Il est intéressant de noter que lors de la concertation, et notamment sur les stands et lors des forums, le TAD était généralement mieux accepté par les participants après avoir reçu des explications claires et concrètes ; certains ont même constaté une amélioration de la desserte pour leurs cas particuliers.

A noter : **la mise en place d'un service de TAD a fait l'objet de demandes au sein d'autres quartiers** se sentant exclus de la nouvelle offre, comme à la Panouse.

8. *En bref, les lignes les plus appréciées*

- **Les lignes principales B17 et B21** et la possibilité qu'elles offrent d'accéder directement de 4h30 à 1h du matin à Bonneveine ou aux Catalans depuis la gare Saint-Charles.
- **Les lignes 100, 107 et 182**, en tant que grandes transversales qui permettent de mieux quadriller la ville sont plébiscitées par certains participants.
- **La nouvelle ligne B6** à haut niveau de service, qui reliera Castellane au Centre Commercial de la Valentine en desservant la Vallée de l'Huveaune et la Capelette au moyen de bus articulés de 4h30 à 1h du matin.
- **La nouvelle ligne B10**, plus directe et plus fréquente, des Aygalades au centre-ville.
- **La 142**, nouvelle ligne pour mieux desservir le Nord d'Allauch, Plan-de-Cuques et La Rose en reprenant l'itinéraire de la 142 jet actuelle et en desservant tous les arrêts de Plan de Cuques et d'Allauch.

9. *En bref, les lignes les plus controversées*

- **La B16 (ex 19) a, à elle seule, entraîné 416 remarques** (138 contributions sur la ligne du projet et 278 contributions sur la ligne actuelle), soit 7,5% des contributions totales concernant les lignes (5.778) et 6,1% de la totalité des contributions déposées dans le cadre de cette concertation (6.800) : les changements de terminus de la 19 actuelle (de la Madrague de Montredon au Sud à la Place Castellane au Nord) sont très largement critiqués par des participants, qui ne sont pas satisfaits par la nouvelle correspondance induite par le projet pour se rendre en centre-ville.
- **La B13 (ex 82/83) a entraîné 200 remarques** (72 contributions sur la ligne du projet et 128 contributions sur la ligne actuelle) : les horaires de la ligne, pourtant principale, sont jugés insatisfaisants ; la longueur de la ligne inquiète également les participants quant à sa régularité dans la mesure où cette ligne sera nécessairement très fréquentée, surtout pendant la saison estivale.
- **La 155 (ex 55) a suscité la formulation de 209 remarques** (78 contributions sur la ligne du projet et 131 contributions sur la ligne actuelle) : l'absence de desserte du Roucas Blanc est vivement regrettée.
- **La 851 (ex 51) a généré 183 remarques** (15 contributions sur la ligne du projet et 178 contributions sur la ligne actuelle) : les Septèmois qui se sont exprimés s'opposent à la modification de la desserte actuelle de leur territoire.

1 - ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS

Par bassins de mobilité (Centre / Sud / Nord / Est)

1) Le bassin de mobilité CENTRE (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} et 7^{ème} arrondissements)

Synthèse Bassin de mobilité Centre :

S'il est de loin le bassin de mobilité le plus important en termes de population et de densité d'emplois, le centre-ville s'est relativement peu mobilisé dans le cadre de la concertation. Ses habitants disposant déjà d'une offre de transport densément fournie, ils manifestent plus majoritairement leur satisfaction envers le nouveau réseau que dans les autres bassins de mobilités. Leurs préoccupations se portent en priorité sur les questions de « performance » (notamment du fait des conditions de circulation jugées difficiles dans le cœur dense de la ville) et de niveau de service (les contributions se concentrant sur des demandes d'augmentation de fréquence et d'extension de l'amplitude horaire des différentes lignes circulant dans le bassin de mobilité).

Priorités :

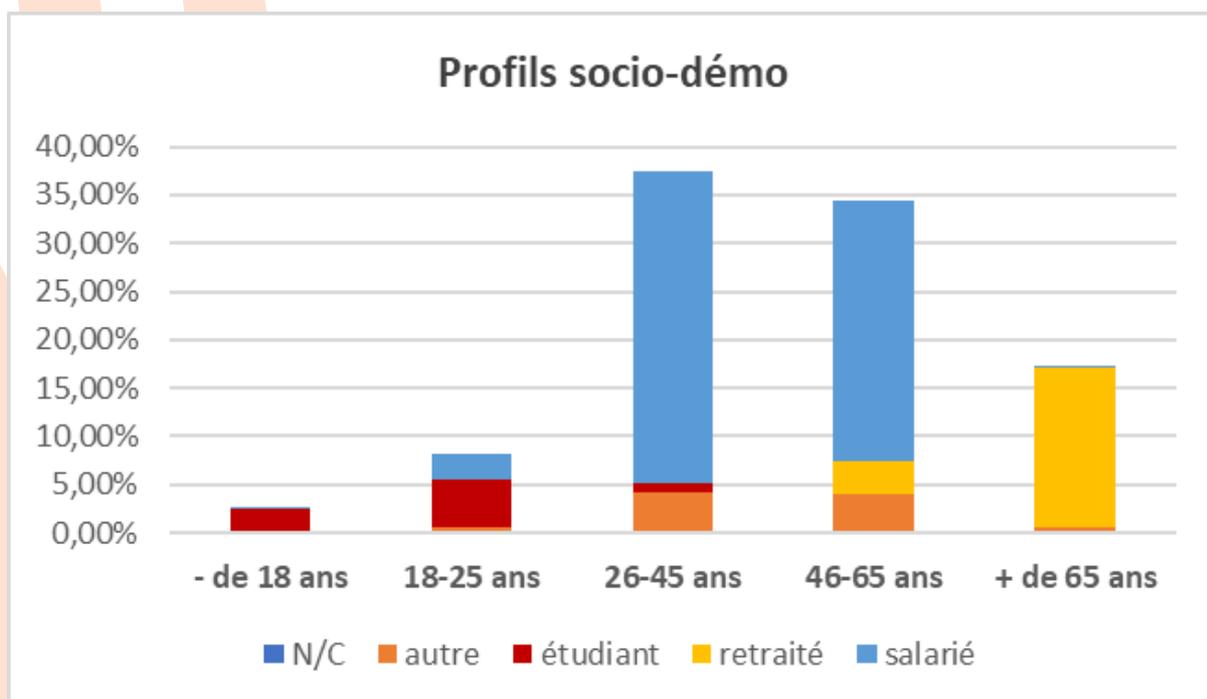
1/ Mieux se déplacer en soirée

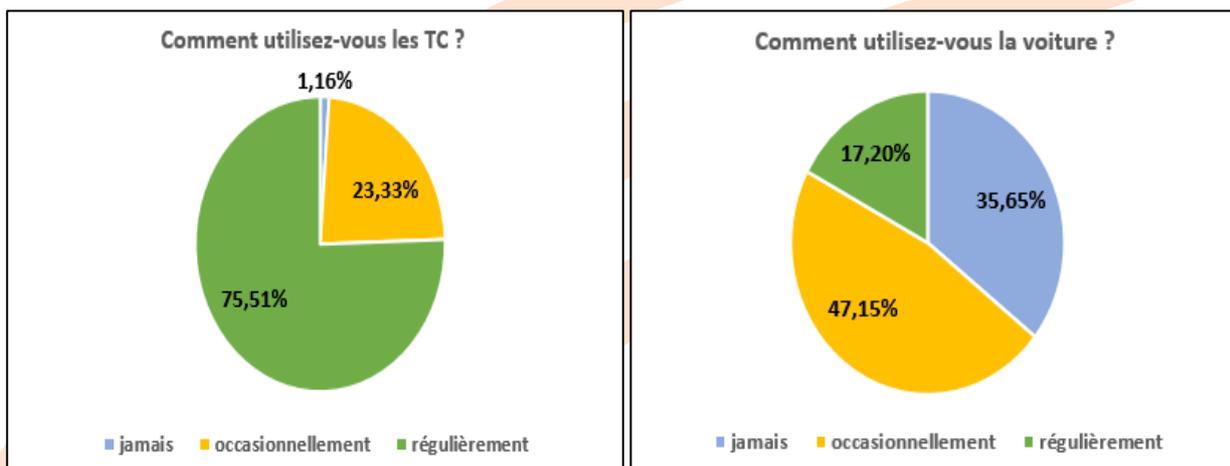
2/ Des bus plus fréquents

3/ Des trajets plus directs

- Profil des participants (uniquement les 5.294 répondants au questionnaire) :

Les participants du bassin de mobilité Centre sont **plus majoritairement utilisateurs réguliers des transports en commun (75%)** que la moyenne du bassin marseillais (62%). Et ils ne sont que 17% à utiliser régulièrement la voiture contre 37% sur la moyenne des personnes ayant répondu au questionnaire.





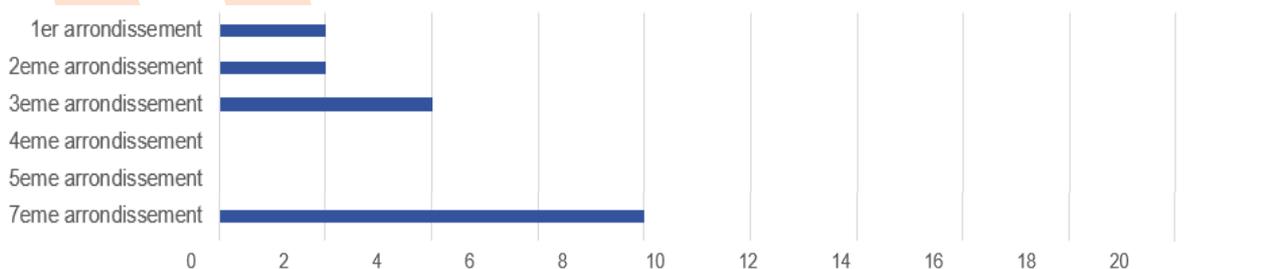
- Analyse quantitative de la participation :**

Le bassin de mobilité Centre est le bassin de mobilité le plus peuplé avec 320.863 habitants et le plus dense avec 15.834 habitants au km². Il est aussi de loin le bassin de mobilité le plus important sur le plan économique avec 159.172 emplois. Le centre-ville est la destination d'une majorité des déplacements domicile-travail réalisés au sein du bassin de mobilité. Ses enjeux concernent donc une population bien plus large que ses seuls habitants.

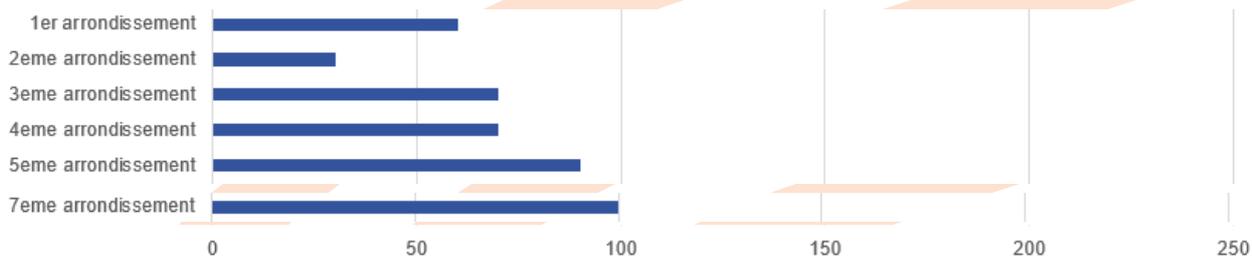
Pour autant, **les arrondissements du centre-ville ont relativement moins contribué à la concertation que leur poids démographique** aurait pu le laisser supposer. 21,3% des participants au questionnaire, soit 1.128 personnes, sont originaires du centre-ville (alors qu'ils représentent 35,9% de la population du bassin de mobilité).

L'arrondissement du centre-ville qui s'est le plus mobilisé est le 7^{ème} (7,5% du total des contributions) alors que ceux qui se sont le moins mobilisés sont les 3^{ème} (2,5%), 1^{er} (2,4%) et 2nd (1,4%) arrondissements.

De la même manière, le bassin de mobilité Centre a relativement peu contribué à la concertation en termes de cahiers d'acteurs : 18 au total (et même 0 pour les 4^{ème} et 5^{ème} arrondissements) sur 101 cahiers d'acteurs reçus.



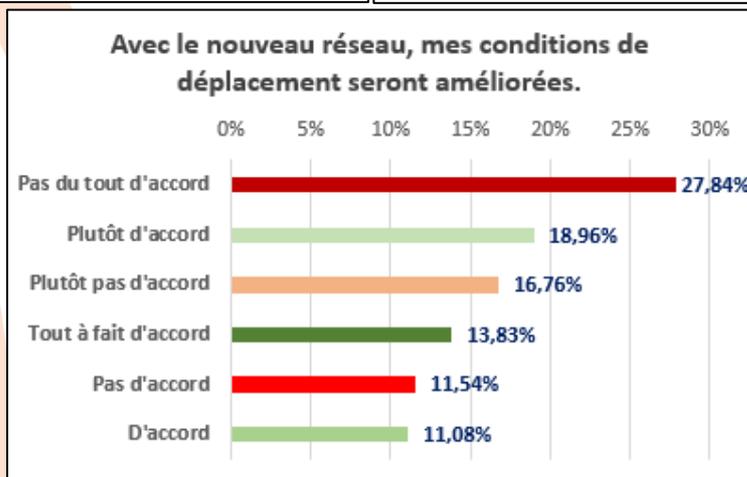
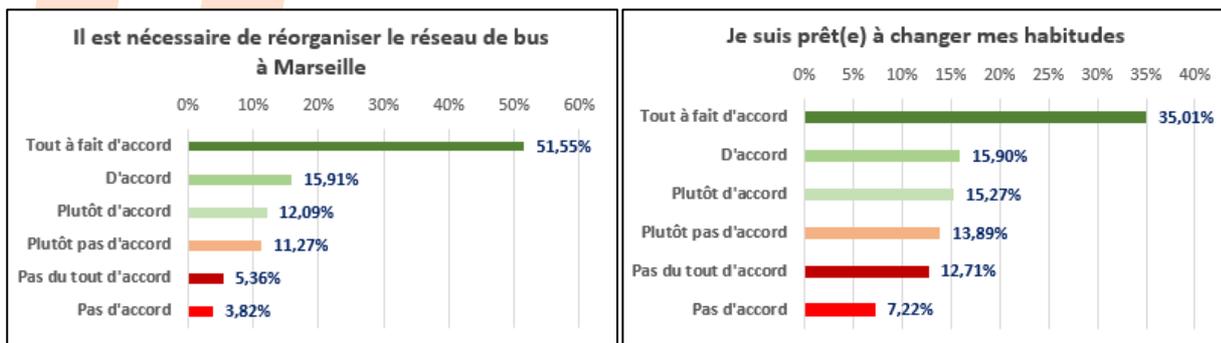
En ce qui concerne la participation observée sur le terrain, les stands organisés dans le bassin de mobilité centre ont généré une affluence intéressante, mais relativement faible au regard de la densité des quartiers visités : les séquences organisées dans les 7^{ème} (environ 100 participants) et 5^{ème} (80 participants) arrondissements ont généré la plus forte affluence. Au total, environ 420 personnes ont été rencontrées sur le bassin de mobilité, chiffre auquel il convient d'ajouter les 30 participants au forum (la plus faible affluence enregistrée), soit **450 personnes rencontrées en direct** sur ce bassin de mobilité.



Il est possible que les habitants du bassin de mobilité centre se soient moins mobilisés que ceux des autres bassins de mobilité, car, étant **globalement mieux desservis** (par le réseau de bus, mais aussi par les métros et tramways), ils ont pu se sentir relativement moins concernés par la concertation. Au contraire, **dans le 7^{ème}, l'arrondissement du centre-ville le moins densément desservi par le réseau actuel, la participation a été nettement plus importante.**

La sociologie représente une autre hypothèse d'analyse : le profil socio-économique des arrondissements centraux présente des **publics traditionnellement difficiles à mobiliser** dans le cadre des concertations publiques. En particulier en ce qui concerne les modalités de concertation dites « proactives » comme les cahiers d'acteurs et le questionnaire en ligne. Sur le terrain, l'écart de mobilisation entre les différents bassins de mobilité était moindre.

- Positionnement du bassin de mobilité Centre sur l'opportunité du changement du nouveau réseau :

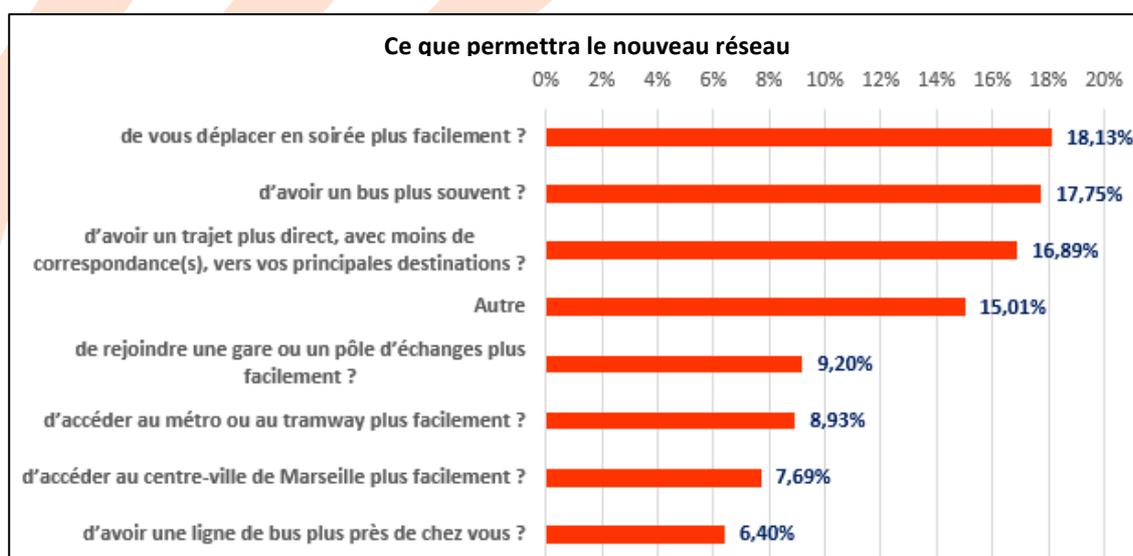


S'ils restent majoritairement convaincus de la nécessité de réorganiser le réseau de bus (à 79,5%), les répondants du bassin de mobilité Centre le sont de façon moins massive que la moyenne du bassin marseillais (84% pour la moyenne des 5.294 répondants au questionnaire).

On peut tenter d'expliquer cette posture plus mesurée par une question de priorisation des enjeux : le bassin de mobilité Centre étant plutôt finement desservi par le réseau actuel, les participants à la concertation ont porté des **sujets liés à la qualité de service** (vitesse et conditions de circulation, fréquence et amplitude horaire) plutôt que de discuter du maillage du réseau et du tracé des lignes.

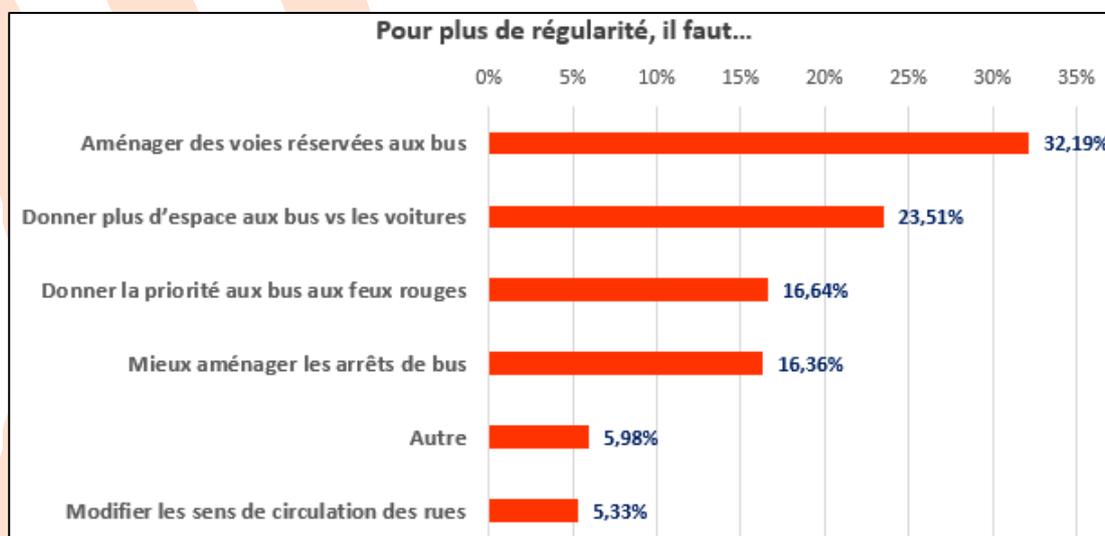
De façon relativement homogène avec les autres bassins de mobilité, les participants du bassin de mobilité Centre sont divisés dans leur posture quant à la capacité du nouveau réseau à améliorer leurs conditions de déplacement : 56% pas d'amélioration / 44% une amélioration.

- **Les bénéfices attendus du bassin de mobilité Centre concernant le nouveau réseau :**



Les participants du bassin de mobilité Centre mettent en avant **3 bénéfices attendus** : la possibilité de **pouvoir se déplacer en soirée plus facilement** (18,1%), **une plus grande fréquence des bus** (17,7%) et **d'effectuer des trajets directs sans correspondance** (16,8%). Ils se focalisent largement sur les questions liées à la qualité de service et au niveau d'offre plutôt que sur le maillage territorial. En ce sens, ils se distinguent du reste du bassin de mobilité.

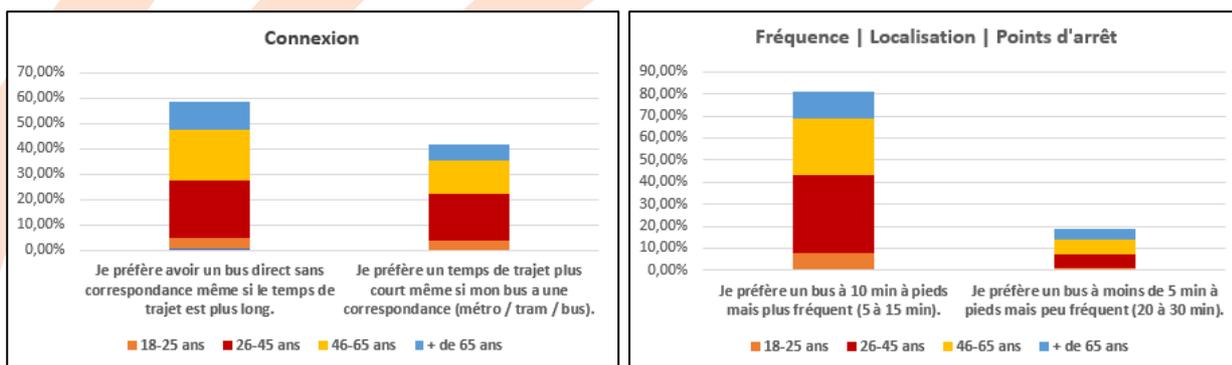
- **Les priorités du bassin de mobilité Centre pour améliorer la régularité :**



Pour améliorer la régularité, la ponctualité et la vitesse des bus, les participants donnent largement la priorité à des aménagements de voies réservées aux bus (32,1%) et à une hiérarchisation de la voirie permettant de donner davantage d'espace au bus au détriment de la voiture (23,5%). De façon un peu plus marginale, ils souhaitent donner au bus la priorité aux feux rouges (16,6%) et mieux aménager les arrêts de bus (16,3%).

Cette hiérarchisation est globalement similaire dans les 4 bassins de mobilité du territoire concerné.

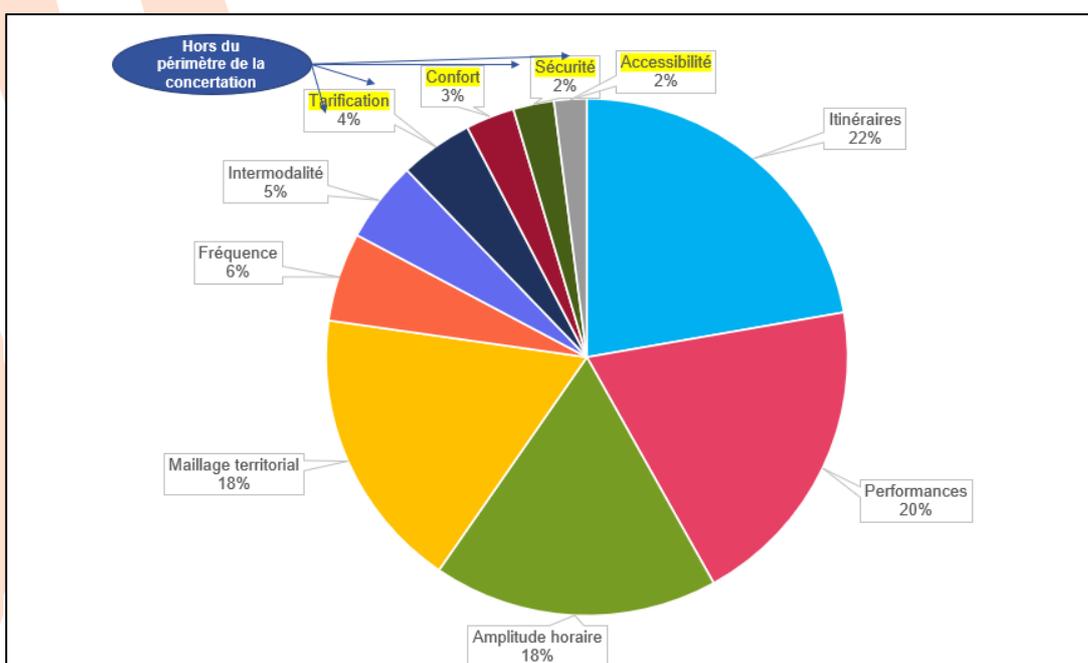
• **Le positionnement du bassin de mobilité Centre sur correspondances / fréquence :**



Les participants déclarent pour une relative majorité préférer un temps de trajet plus long, mais sans correspondance (60%) à un temps de trajet plus court, avec une correspondance (40%). Ce choix est globalement partagé par les usagers sur l'ensemble du territoire concerné, mais le ratio entre les deux options est nettement plus resserré dans le bassin de mobilité Centre.

En revanche, ils sont très largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné (81%) à une alternative proposant un meilleur maillage avec une fréquence moindre (19%).

• **Analyse thématique des contributions directes du bassin de mobilité Centre**



Répartition thématique des contributions directes (stands + forums d'échanges + cahiers d'acteurs)

1^{ère} thématique abordée : les « itinéraires » (22%) - 1^{ère} au niveau global (30%)

→ On peut tout d'abord constater que cette thématique est nettement moins dominante pour le bassin de mobilité Centre qu'au niveau global. **Les participants rencontrés se sont montrés globalement satisfaits par le tracé des lignes proposées dans le cadre du nouveau réseau.** Ils portent des suggestions d'ajustements de façon moins systématique et plus marginale que ceux des autres bassins de mobilités.

Parmi les contributions : plusieurs personnes regrettent la disparition de certaines liaisons auparavant directes (exemple de la **ligne 149** qui ne va plus au Vieux-Port). D'autres considèrent que les trajets permettant de se rendre aux principaux **pôles d'échanges** du bassin de mobilité (Gare Saint-Charles, La Timone, etc...) sont trop longs.

2^{nde} thématique abordée : la « performance » (20%) - 3^{ème} au niveau global (15%)

→ La question de la performance est sensible pour le bassin de mobilité Centre. Elle traduit la préoccupation plus affirmée pour les personnes rencontrées pour la **ponctualité** et les **conditions de circulation**. Préoccupation renforcée par un constat très critique porté sur le fonctionnement du réseau actuel. Alors qu'au contraire, sur les autres bassins de mobilités, le curseur est davantage placé sur les sujets de maillage et de desserte.

Échaudés par leurs conditions de déplacements, de nombreux participants redoutent que les conditions de circulation très difficiles du centre-ville n'empêchent le nouveau réseau de tenir une partie de ses promesses. Des craintes de **dégradation de temps de parcours** par rapport à la situation actuelle sont exprimées sur plusieurs itinéraires et le choix d'emprunter certaines **voiries congestionnées** critiqué, à l'image du Cours Lieutaud. D'autres craignent que le passage par des **axes trop étroits** (en particulier dans certains quartiers du 7^{ème}) ne rende l'exploitation délicate. De nombreuses contributions évoquent la nécessité de prévoir des **aménagement de voiries dédiés** au bus qui feront l'objet d'une présentation spécifique ultérieurement.

3^{ème} thématique abordée : le « maillage territorial » (18%) – 2^{ème} au niveau global (19%)

→ **L'organisation globale du nouveau réseau recueille l'assentiment d'une nette majorité de participants.** Dans une majorité de quartiers comme la Belle de Mai et Euroméditerranée, le nouveau réseau est globalement salué et ses partis-pris validés. Dans quelques autres et de façon plus ponctuelle (comme le nord de la Colline Perier), on redoute une dégradation de la situation par rapport au réseau actuel.

La question de la desserte des grands pôles que sont Castellane et Saint-Charles revient régulièrement comme un point dur lié au temps de parcours potentiellement dégradés.

4^{ème} et 5^{ème} thématiques abordées : l'« amplitude horaire » (18%) et la « fréquence » (6%) – 4^{ème} et 6^{ème} au niveau global (13% et 5%)

→ Les thématiques liées à la **qualité de service** sont nettement plus présentes dans le bassin de mobilité centre qu'au niveau global. Une nouvelle illustration de la priorité exprimée par les participants issus de ces quartiers pour l'offre de service par rapport au maillage. **Les personnes rencontrées expriment globalement une satisfaction de l'extension de l'amplitude horaire** proposée dans le cadre du nouveau réseau par rapport à la situation actuelle jugée insuffisante.

Les participants sont toutefois nombreux à réclamer **davantage de bus circulant le dimanche**, y compris les lignes locales, ainsi qu'une **extension des horaires en soirée** pour davantage coller au rythme de vie des habitants et des actifs, en particulier pour les lignes assurant la **desserte du littoral**.

La nécessité d'un **réseau de nuit** est parfois citée, sans être néanmoins un point saillant (*cf analyse globale des contributions sur le réseau de nuit dans le Tome 1, page 35*).

Certains contributeurs regrettent néanmoins un manque d'ambition en ce qui concerne l'amplitude horaire et les fréquences proposées et de nombreux participants réclament notamment la **montée en gamme de plusieurs lignes « locales » et « standards »**.

6^{ème} thématique abordée : l'« intermodalité » (5%) – 5^{ème} au niveau global (7%)

→ Si certains participants sont vigilants à l'**harmonisation des horaires** entre les différents modes de transport, la question de l'intermodalité n'est pas perçue comme un sujet de préoccupation par les personnes rencontrées dans le bassin de mobilité centre. Les usagers du bassin de mobilité ayant plus l'habitude de passer d'un mode de transport à l'autre dans le cadre de leurs déplacements quotidiens du fait d'une offre de transport largement plus fournie et multimodale qu'ailleurs.

2) Le bassin de mobilité SUD
(6^{ème}, 8^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements)

Synthèse :

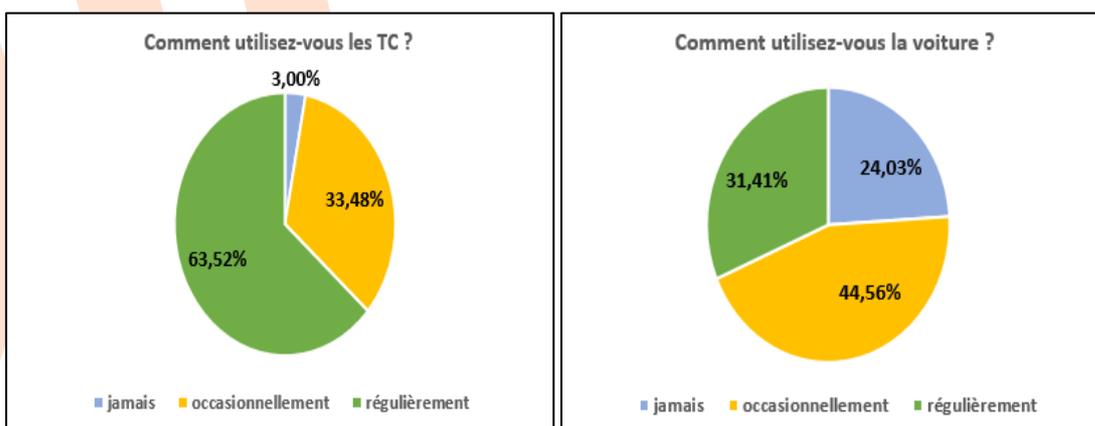
Nombreux à considérer leur niveau de desserte en bus comme insuffisant déjà aujourd'hui, les habitants du bassin de mobilité Sud se sont fortement mobilisés dans le cadre de la concertation, et notamment ceux du 8^{ème} arrondissement. Cette participation très haute est le reflet d'une forte attente de mobilité exprimée par le territoire. Dans ces quartiers relativement excentrés et éloignés du centre-ville, les questions des itinéraires et du maillage ont concentré l'essentiel des contributions, les participants se montrant vigilants, voire critiques, sur plusieurs itinéraires présentés à la concertation.

Priorités :

- 1/ Des bus plus fréquents 2/ Mieux se déplacer en soirée 3/ Des trajets plus directs

• **Profil des participants (uniquement les 5.294 répondants au questionnaire) :**

Les participants du bassin de mobilité Sud se situent dans la moyenne du bassin de mobilité en ce qui concerne leur niveau d'utilisation de la voiture et des transports en commun. Ils sont un peu plus nombreux à se déclarer usagers réguliers des transports en commun (63,5% contre 61,7%) et un peu moins nombreux usagers réguliers de la voiture (31,4% contre 37,3%) par rapport aux autres bassins de mobilités.



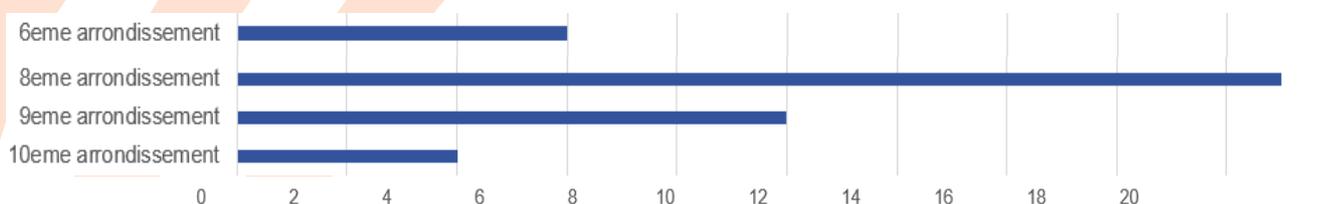
• Analyse quantitative de la participation :

Sur le plan quantitatif, le bassin de mobilité Sud accueille 194.771 habitants et une densité de 2.084 habitants au km², soit la plus faible du bassin de mobilité. Il regroupe également 75.441 emplois.

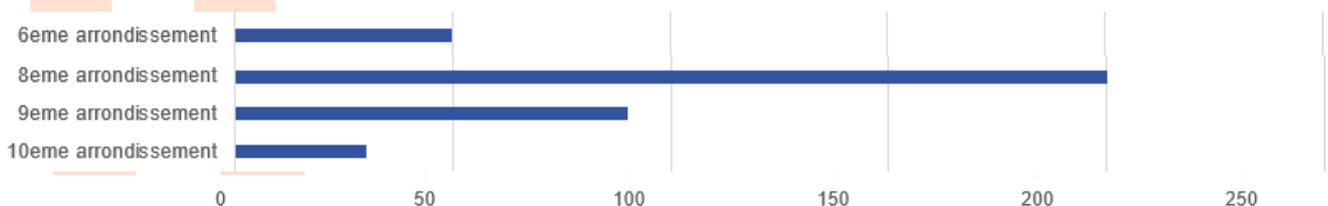
Les arrondissements du Sud font partie de ceux qui se sont fortement mobilisés pour la concertation, de façon bien supérieure à leur poids démographique : les contributions issues de ce bassin de mobilité représentent 30,4% du total des participants (soit 1.610 personnes), contre « seulement » 21,7% de la population.

Le 8^{ème} arrondissement est celui qui a le plus participé de tout le bassin de mobilité avec 12,3% du total des contributions, le 9^{ème} (9,6%), le 6^{ème} (4,2%) et le 10^{ème} (4,1%) se sont également bien mobilisés.

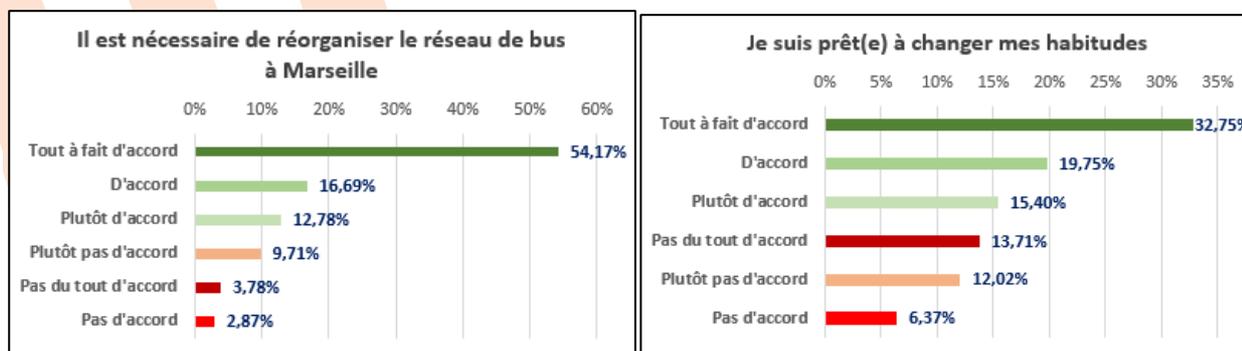
Ce niveau élevé d'implication se retrouve également dans le nombre de cahiers d'acteurs produit : 39 au total (dont 19 pour le seul 8^{ème}, premier à l'échelle du bassin de mobilité).

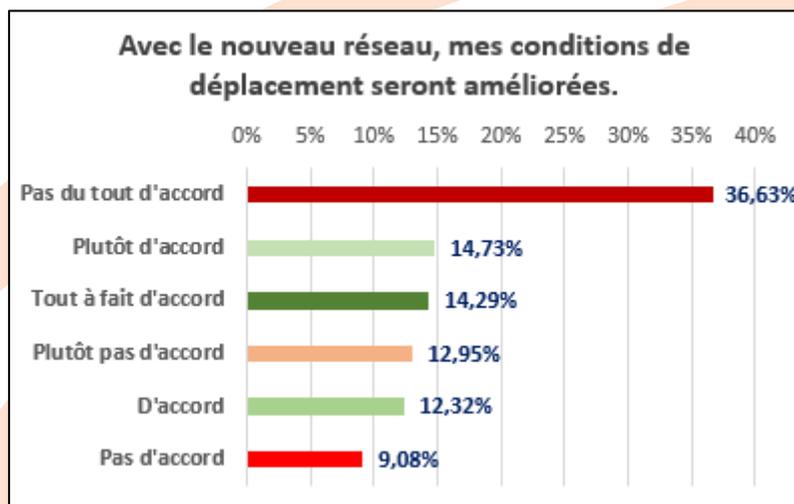


Sur le terrain, les stands organisés dans les arrondissements du bassin de mobilité Sud ont généré la **plus forte affluence** : avec près de 200 personnes dans le 8^{ème} notamment. Au total, environ 370 personnes ont été rencontrées sur le bassin de mobilité, chiffre auquel il convient d'ajouter les 110 participants au forum (1^{ère} affluence sur les 4 événements de ce type qui ont été organisés), soit **480 personnes rencontrées en direct** lors de la concertation sur ce bassin de mobilité Sud.



• Positionnement du bassin de mobilité Sud sur l'opportunité du changement du nouveau réseau :



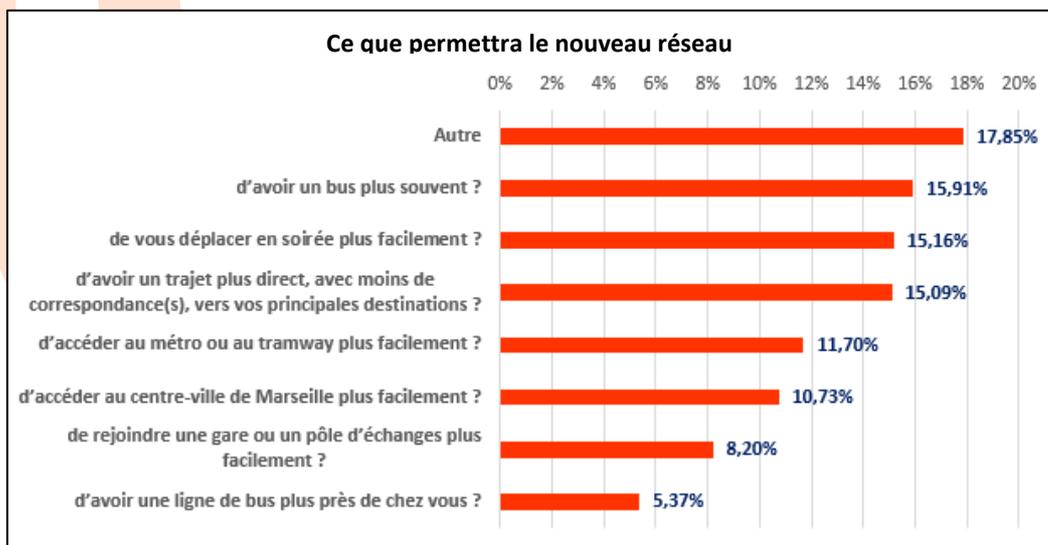


Les participants du bassin de mobilité Sud **sont très nettement en accord avec la nécessité de réorganiser** le réseau de bus. Ils se situent dans la moyenne du reste du bassin marseillais. Ils sont également majoritaires à se déclarer prêts à changer leurs habitudes.

Ce positionnement reflète **les attentes d'un territoire particulièrement sensible aux objectifs portés par le nouveau réseau**. Les personnes rencontrées expriment une attente forte, accentuée par le sentiment de recevoir actuellement un niveau de desserte et service insuffisant par rapport aux besoins.

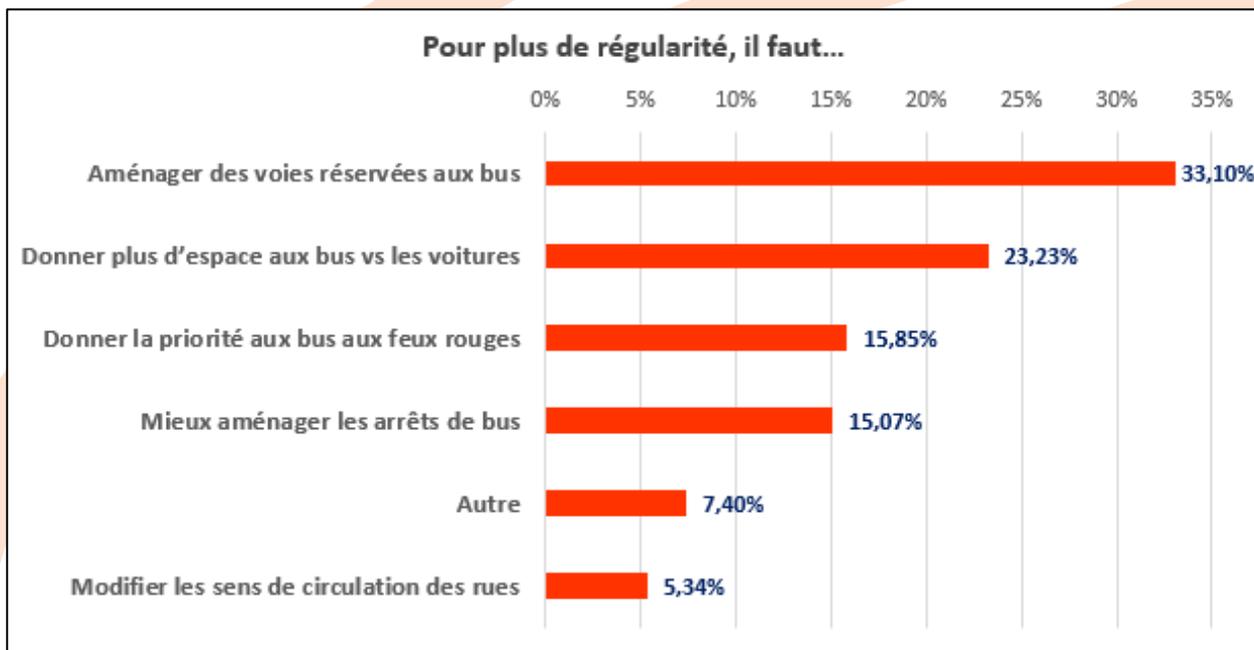
Les participants du bassin de mobilité Sud expriment en revanche **davantage de scepticisme par rapport à la promesse d'amélioration de leurs conditions de déplacements**. Ils sont ainsi nettement plus nombreux à se déclarer « pas du tout d'accord » avec cette hypothèse (36,6% contre 29,9% en moyenne).

- **Les bénéfices attendus du bassin de mobilité Sud concernant le nouveau réseau :**



Avec le nouveau réseau, les participants expriment davantage une demande de **plus grande fréquence des bus (15,9%)**, la **possibilité de pouvoir se déplacer en soirée plus facilement (15,1%)** et **d'effectuer des trajets directs sans correspondance (15%)**. Cependant, les attentes sont plus diverses dans le bassin de mobilité Sud où près de 18% des participants ont choisi la réponse « autre », mettant en évidence un spectre d'attente plus large qu'ailleurs : ponctualité, maillage, augmentation du niveau d'offre le week-end et en période de vacances scolaires...

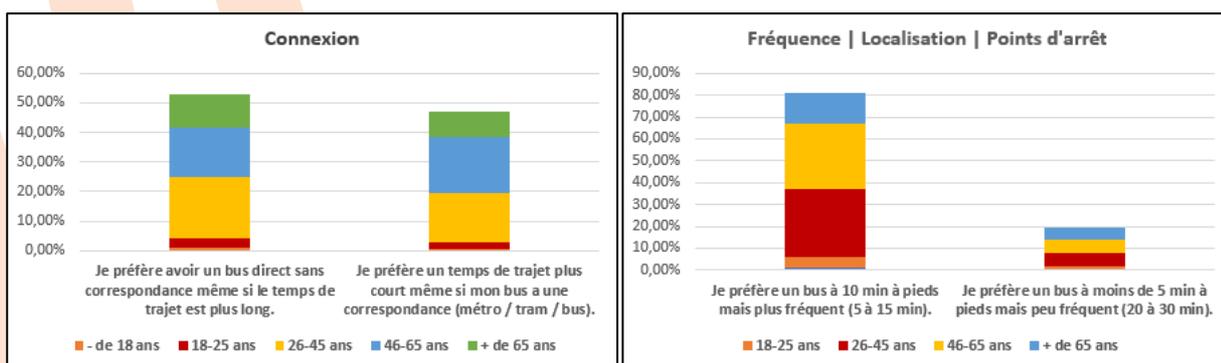
• Les priorités du bassin de mobilité Sud pour améliorer la régularité :



Pour améliorer la régularité, la ponctualité et la vitesse des bus, **les participants donnent largement la priorité à des aménagements de voies réservées aux bus (33,1%)** et à une **hiérarchisation de la voirie permettant de donner davantage d'espace au bus au détriment de la voiture (23,2%)**. De façon un peu plus marginale, ils souhaitent **donner au bus la priorité aux feux rouges (15,8%)** et **mieux aménager les arrêts de bus (15%)**.

Cette hiérarchisation est globalement similaire dans les 4 bassins de mobilité du territoire concerné.

• Le positionnement du bassin de mobilité Sud sur correspondances / fréquence :

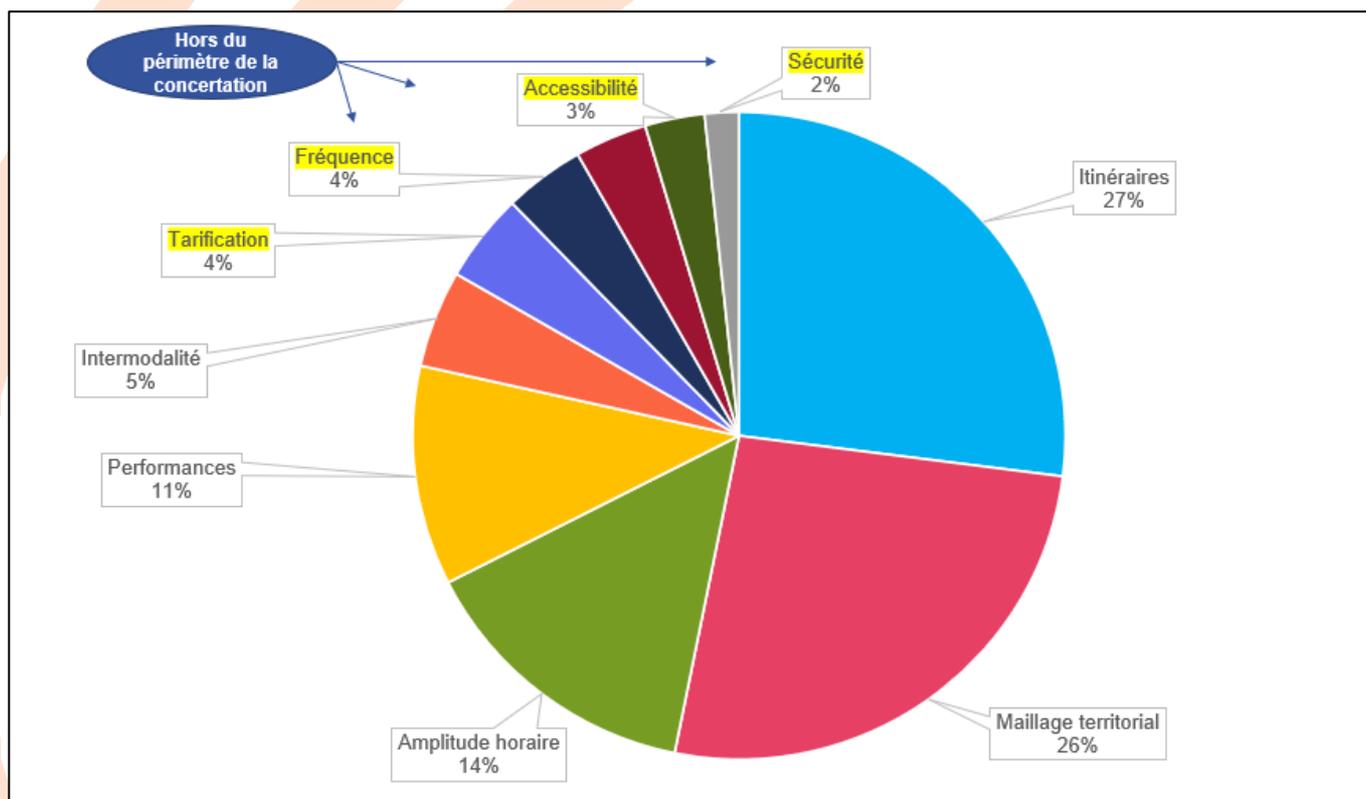


Les participants du bassin de mobilité Sud se répartissent de façon plus équilibrée qu'au centre sur le sujet de la connexion : ils sont une courte majorité à **préférer un temps de trajet plus long, mais sans correspondance (51%)**, mais ils sont tout de même 49% à déclarer être prêt à **effectuer une correspondance pour permettre un trajet plus rapide**. Ce résultat peut s'expliquer par l'éloignement du centre-ville qui incite les voyageurs à optimiser au maximum leur temps de trajet pour compenser la distance importante à parcourir.

En revanche, comme pour le reste du territoire concerné, **ils sont très largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné (80%)** à une alternative proposant un meilleur maillage avec une fréquence moindre (20%).

Enfin, les participants du bassin de mobilité Sud sont relativement nombreux à considérer que **certains quartiers sont encore trop éloignés du réseau de bus proposé** (notamment les Goudes et le nord de la colline Perier dans le 8^{ème} arrondissement qui reviennent régulièrement dans les contributions).

- **Analyse thématique des contributions directes du bassin de mobilité Sud**



Répartition thématique des contributions directes (stands + forums d'échanges + cahiers d'acteurs)

1^{ère} thématique abordée : les « itinéraires » (27%) - 1^{ère} au niveau global (30%)

→ La question des itinéraires est très présente dans les contributions issues du bassin de mobilité Sud. De nombreuses contributions détaillées portant notamment des **suggestions de tracés alternatifs** ont été rédigées par les différents CIQ du territoire ainsi que par les deux mairies du bassin de mobilité qui se sont exprimées par l'intermédiaire de cahiers d'acteurs. En particulier dans le 8^{ème} arrondissement, de nombreux participants souhaitent que les tracés de plusieurs lignes puissent être étendus pour desservir plus finement le territoire.

Dans les 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements, qui disposent d'une offre plus fournie malgré leur éloignement du centre-ville, la majorité des participants exprime une **satisfaction concernant les tracés proposés** par le nouveau réseau et les demandes de modification sont plus ponctuelles.

2^{nde} thématique abordée : le « maillage territorial » (26%) – 2^{ème} au niveau global (19%)

→ La question du « maillage territorial » est particulièrement sensible dans le bassin de mobilité Sud, et en particulier dans le 8^{ème} arrondissement qui concentre les contributions critiques. Une majorité des personnes rencontrées expriment une inquiétude quant à la capacité du nouveau réseau à améliorer des conditions de déplacements aujourd’hui perçues comme difficiles. Ils regrettent le **manque de liaisons directes vers le centre-ville** et globalement, le nombre trop réduit de lignes qui desserviront le Sud de l’arrondissement. Le rétablissement **d’une liaison directe entre Castellane, la Pointe-Rouge et la Madrague de Montredon** est ainsi régulièrement demandé au risque de constater une dégradation du niveau de desserte par rapport à la situation actuelle (problématique notamment exprimée par le Parc National des Calanques dans son cahier d’acteurs). Le niveau de maillage est globalement mieux perçu dans les 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements.

Plusieurs modifications d’itinéraires sont perçues comme des « suppressions » de lignes, surtout quand l’accès aux alternatives nécessite un trajet à pied plus long, même s’il reste dans des normes de chalandise TC. Par exemple, **la qualité des rabattements vers le pôle tram de La Gaye depuis les quartiers de Valmante et de la Rouvière**. En outre des signalements précis sont formulés, notamment par plusieurs CIQ, concernant des difficultés potentielles pour rejoindre les **établissements scolaires** du bassin de mobilité.

3^{ème} thématique abordée : l’« amplitude horaire » (14%) – 3^{ème} au niveau global (13%)

→ Dans le 8^{ème} arrondissement, de nombreux participants se sont exprimés pour demander une extension de la desserte pour **répondre au niveau de fréquentation important constaté le week-end et durant les vacances scolaires**. Si l’augmentation du niveau d’offre dans le cadre du nouveau réseau est globalement appréciée, elle est souvent perçue comme toujours insuffisante pour répondre à la forte demande.

Dans les 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements, qui disposent d’ores et déjà d’une desserte plus dense, l’extension de l’amplitude horaire, en matinée est en soirée, est identifiée comme plus stratégique pour répondre aux besoins de professionnels (le passage à 4h30 sur plusieurs lignes dans le cadre du nouveau réseau est particulièrement apprécié). De la même manière, **les participants saluent largement l’augmentation de la desserte pour les lignes desservant le littoral en soirée et en période estivale**.

4^{ème} thématique abordée : la « performance » (11%) - 3^{ème} au niveau global (15%)

→ Les participants des quartiers Sud se sont moins saisis de la question de la performance que ceux des autres bassins de mobilité, les échanges se concentrant davantage sur le tracé des lignes, le niveau de maillage et les questions liées au niveau d’offre.

De nombreuses contributions anticipent toutefois des conditions de circulation difficiles qui impacteront la performance des lignes, en particulier sur **l’axe littoral** et au niveau du **rond-point du Prado**. Pour les quartiers les plus éloignés, la **mise en place de « bus express » ou de « mini bus » plus fréquents** est évoquée pour rejoindre plus rapidement le centre-ville.

5^{ème} thématique abordée : l'« intermodalité » (5%) – 5^{ème} au niveau global (7%)

→ Dans le bassin de mobilité Sud, en grande partie éloigné du centre-ville et caractérisé par un sentiment d'isolement largement ressenti par les participants, l'intermodalité, perçue comme le recours à plusieurs modes de transports, est souvent vécue comme une source de difficultés qui entrave les déplacements.

De nombreux participants regrettent que des trajets qui étaient auparavant directs nécessitent désormais une **correspondance** (plusieurs lignes sont évoquées, mais c'est la ligne 19 qui revient le plus régulièrement dans les contributions). Les contributions détaillées des CIQ, notamment dans les cahiers d'acteurs issus du 8^{ème} arrondissement, soulignent plusieurs exemples de liaisons directes remplacées par des trajets avec correspondances.

6^{ème} thématique abordée : la « fréquence » (4%) – 6^{ème} au niveau global (5%)

→ Si les contributions demandent ponctuellement le passage d'une ligne standard en ligne principale, c'est le plus souvent pour réclamer une extension de l'amplitude horaire que de la fréquence. Ce sujet apparaît comme relativement plus secondaire pour les participants du bassin de mobilité Sud qui se focalisent en priorité sur le niveau de maillage.

**3) Le bassin de mobilité NORD
(14^{ème}, 15^{ème}, 16^{ème} et Septèmes-les-Vallons)**

Synthèse :

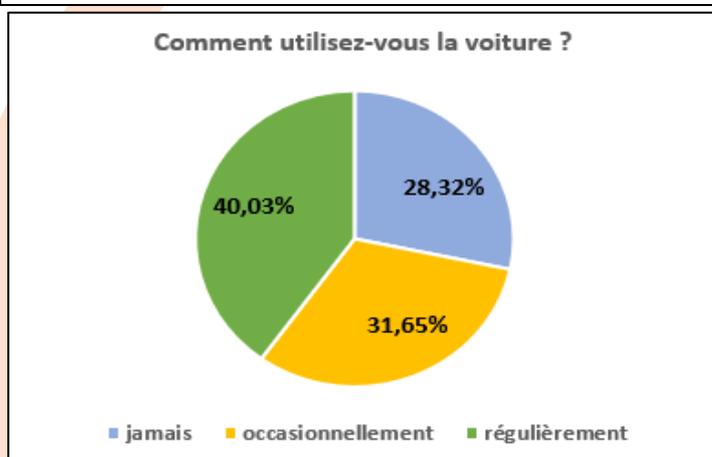
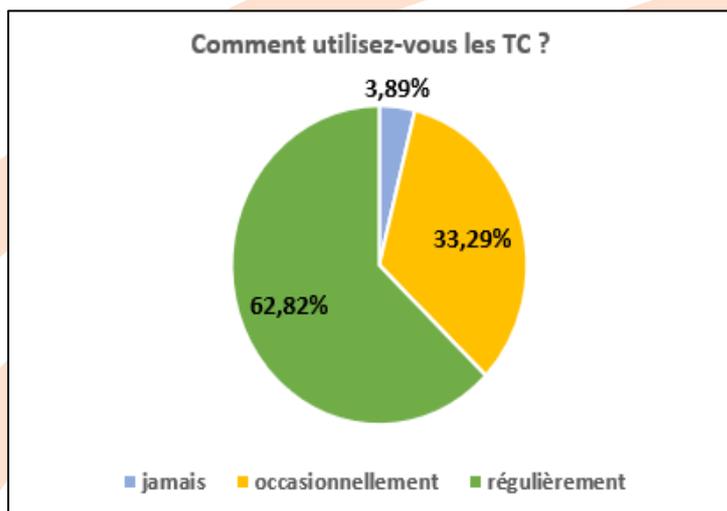
Les habitants du bassin de mobilité Nord se sont globalement moins mobilisés dans le cadre de la concertation. Toutefois, les organisations et associations locales se sont faites les relais de la population pour porter de nombreuses propositions argumentées dans le cadre des cahiers d'acteurs. Dans ces quartiers caractérisés par un usage important des transports en commun, le niveau d'offre proposé par le nouveau réseau (fréquence et amplitude horaire) est globalement apprécié. En revanche, la question du maillage territorial est particulièrement scrutée, notamment la desserte des quartiers périphériques, comme l'Estaque et Septèmes-les Vallons. La question de l'intermodalité y est également plus sensible qu'ailleurs (présence sur le secteur de gares SNCF et de pôles d'échanges importants), tout comme le sujet de la performance, avec une forte demande d'aménagements de voies réservées. Enfin, si les personnes rencontrées espèrent une amélioration de la performance globale, elles restent encore relativement sceptiques devant la promesse portée par le nouveau réseau.

Priorités :

1/ Des bus plus fréquents 2/ Des trajets plus directs 3/ Meilleur accès au métro/tramway

• **Profil des participants (uniquement les 5.294 répondants au questionnaire) :**

Les participants du bassin de mobilité Nord utilisent globalement moins la voiture que la moyenne du bassin de mobilité. Les profils des répondants au questionnaire sont plus polarisés que dans les autres bassins de mobilités avec près de 30% des répondants au questionnaire déclarant ne jamais utiliser la voiture (ils ne sont que 24% au global) alors que 28% l'utilisent régulièrement. Cette disparité traduit la diversité des quartiers Nord, caractérisés d'une part par des quartiers résidentiels plutôt aisés, ayant massivement recours à la voiture, et des ensembles plus populaires, dont les habitants se reposent sur la seule alternative offerte par le bus pour se déplacer.

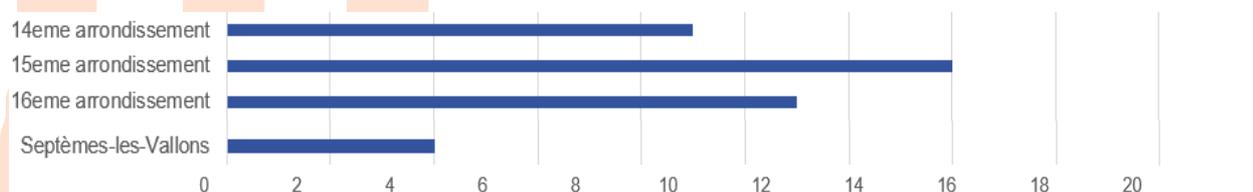


- **Analyse quantitative de la participation :**

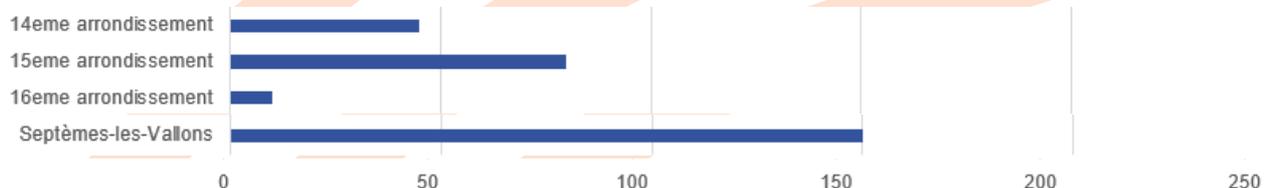
Sur le plan quantitatif, le bassin de mobilité Nord représente le deuxième bassin de mobilité le plus peuplé après le centre-ville avec 217.751 habitants et la seconde plus forte densité avec 4.015 habitants au km². Il accueille également 69.510 emplois.

Dans le cadre de la concertation, les habitants du bassin de mobilité Nord se sont **relativement peu mobilisés au regard de leur poids démographique** : ils représentent 13,1% des contributions au questionnaire (soit 693 personnes), alors qu'ils pèsent pour 24,3% de la population du bassin de mobilité. Dans cet ensemble, c'est la commune de **Septèmes-les-Vallons qui s'est le plus impliquée**, et de façon plus importante par rapport à son poids démographique, (3,5%) alors que les 15^{ème} (3,4%), 14^{ème} (3,2%) et 16^{ème} (2,9%) font partie des arrondissements qui ont le moins participé à la concertation.

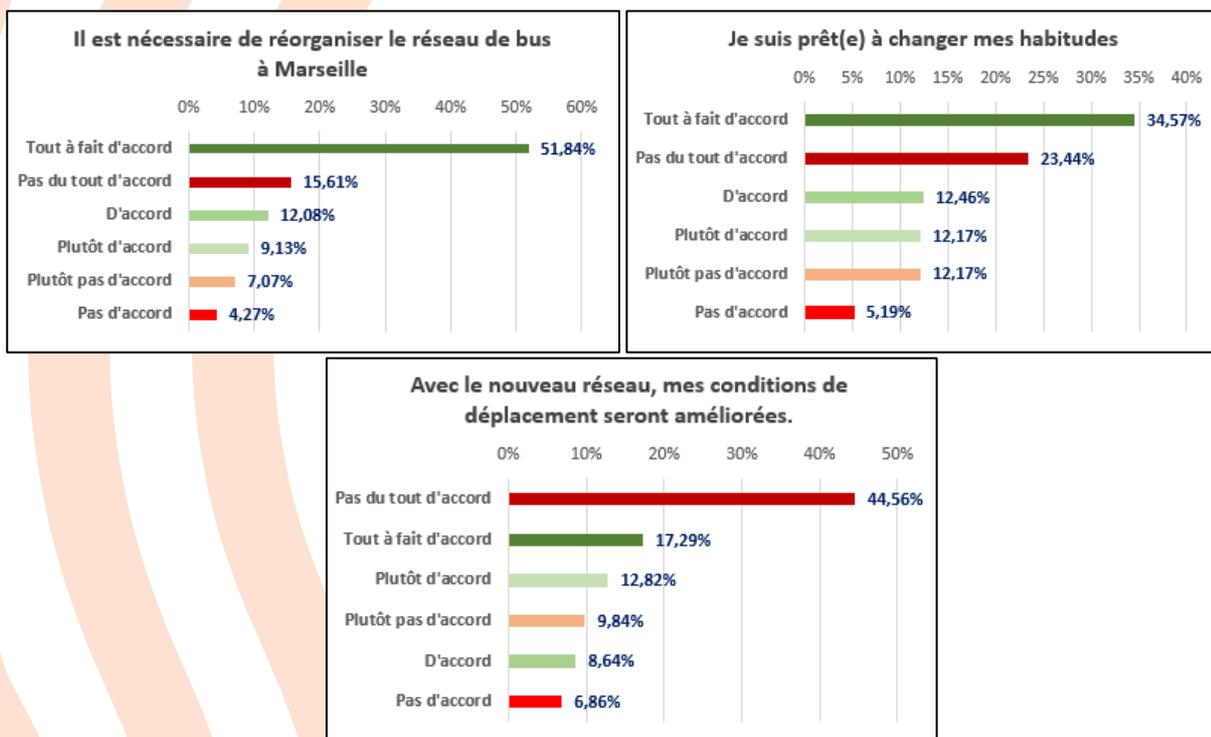
En revanche, les arrondissements du Nord ont publié le nombre le plus important de cahiers d'acteurs à l'échelle du bassin de mobilité : 38 au total (dont 14 pour le 15^{ème} arrondissement et 11 pour le 16^{ème}). Ces chiffres témoignent d'une **réflexion structurée du tissu local sur les questions de mobilité**, et ce, même si l'expression locale des individus a été relativement difficile à recueillir.



Au total, près de 290 personnes ont été rencontrées dans le cadre des différents stands organisés sur le bassin de mobilité, avec une très forte affluence sur le stand de Septèmes-les-Vallons ; chiffre auquel il convient d'ajouter environ 60 participants au forum, soit **350 personnes** rencontrées en direct lors de la concertation.



- Positionnement du bassin de mobilité Nord sur l'opportunité du changement et sur les bénéfices du nouveau réseau :

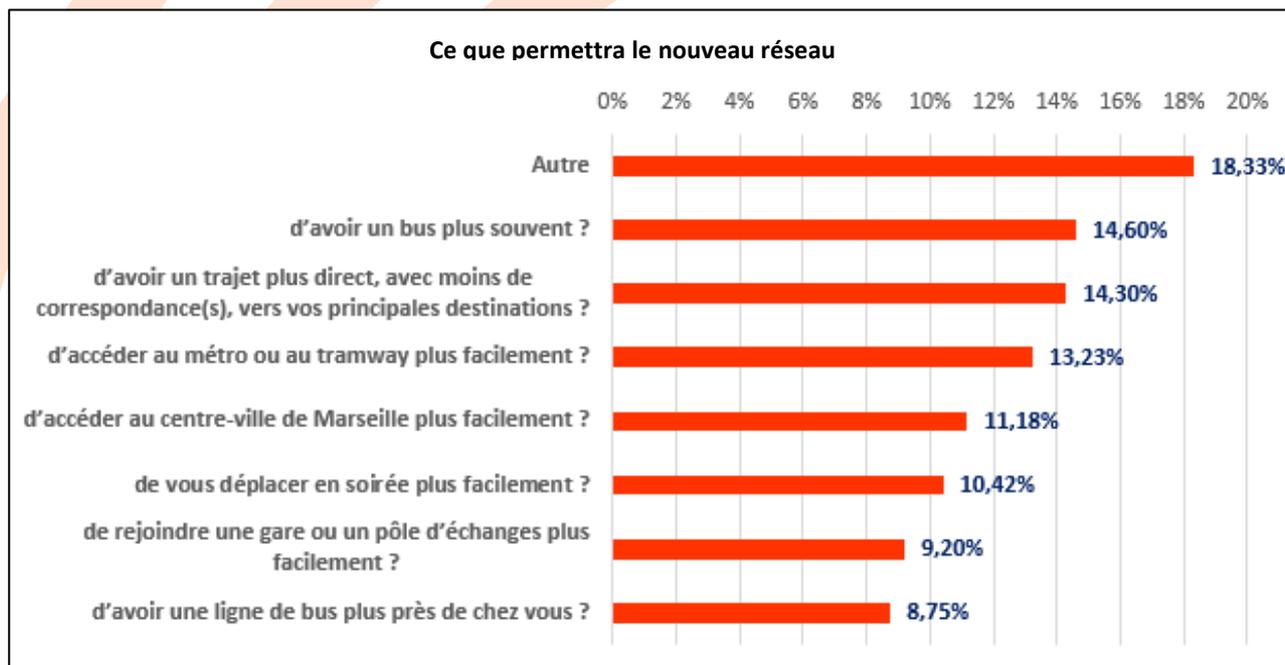


Les participants du bassin de mobilité Nord sont globalement en accord avec la nécessité de réorganiser le réseau de bus. Mais il convient de noter qu'ils sont significativement plus nombreux à être en « désaccord » avec cette proposition par rapport à la moyenne du bassin de mobilité (27% contre 16%). Cette posture peut s'expliquer, d'une part, par une priorisation en faveur du développement des modes lourds, historiquement très fortement revendiqués par les habitants du bassin de mobilité et, d'autre part, par une position de **résistance au changement**, nettement ressentie durant la concertation dans certains quartiers périphériques comme l'Estaque et, dans une plus forte mesure, à Septèmes-les-Vallons.

De façon similaire, une partie très importante des répondants expriment une réticence à changer leurs habitudes de déplacements (41% en « désaccord » contre une moyenne de 30% pour le reste du bassin de mobilité). Cela traduit la crainte d'une perte de qualité de service avec la mise en place du nouveau réseau. Ce sentiment a été plus nettement perçu sur le terrain aux contacts des participants les plus âgés, redoutant une perte de repère au niveau de leurs pratiques de mobilité.

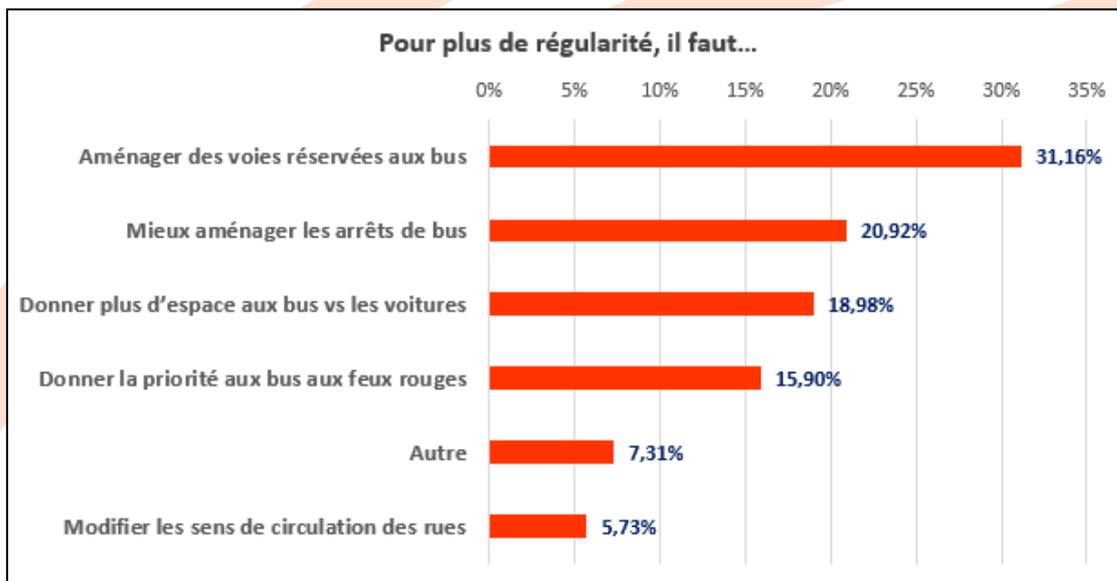
En ce qui concerne l'espérance d'un changement positif, les participants du bassin de mobilité Nord affichent un niveau de **scepticisme** nettement plus fort que la moyenne du bassin de mobilité (61% contre 51% à penser que leurs conditions de transport ne vont pas s'améliorer). Cela peut être analysé par un sentiment général « d'abandon » ressenti par les habitants de nombreux quartiers et une forme de perte d'espoir dans la capacité des pouvoirs publics à résoudre l'enclavement des quartiers et à améliorer des conditions de déplacements perçues comme difficiles aujourd'hui.

- Les bénéfices attendus du bassin de mobilité Nord concernant le nouveau réseau :



Avec le nouveau réseau, les participants expriment davantage une demande de **plus grande fréquence des bus** (14,6%), la possibilité **d'effectuer des trajets directs sans correspondance** (14,3%), mais également de façon significative : de **pouvoir accéder au métro et au tramway plus facilement** (13,2%), **ainsi qu'au centre-ville** (11,2%), mettant en évidence un enjeu de rabattement particulièrement sensible et spécifique au bassin de mobilité Nord. Comme pour le bassin de mobilité Sud, les attentes sont variées avec plus de 18% des participants ayant choisi la réponse « autre », soulignant un spectre large d'attendus : ponctualité, maillage, sécurité, confort... un trait qui semble être caractéristique des bassins de mobilités périphériques.

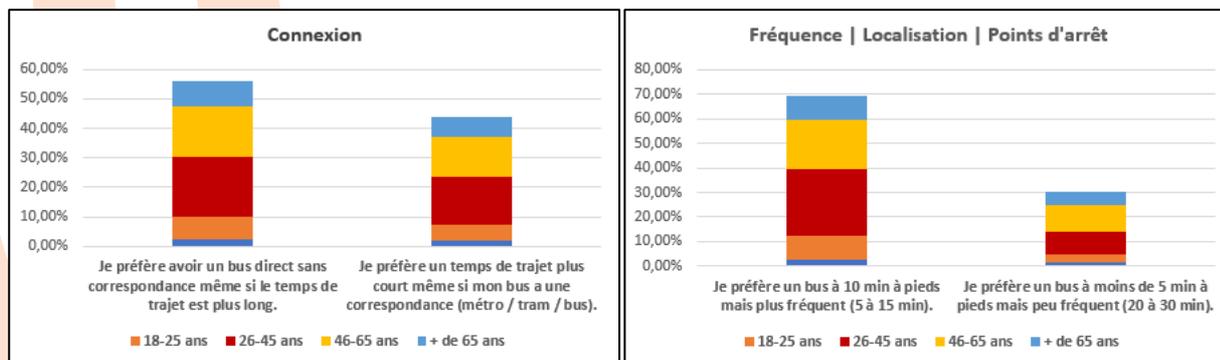
- Les priorités du bassin de mobilité Nord pour améliorer la régularité :



Pour améliorer la régularité, la ponctualité et la vitesse des bus, **les participants donnent largement la priorité à des aménagements de voies réservées aux bus (31,1%)**, ensuite ils priorisent un **meilleur aménagement des arrêts de bus (20,9%)**, contrairement aux autres arrondissements, puis une **hiérarchisation de la voirie permettant de donner davantage d'espace au bus au détriment de la voiture (18,9%)**. De façon un peu plus marginale, ils souhaitent **donner au bus la priorité aux feux rouges (15,9%)**.

Cette hiérarchisation est globalement similaire dans les 4 bassin de mobilités du bassin de mobilité.

- Le positionnement du bassin de mobilité Nord sur correspondances / fréquence :

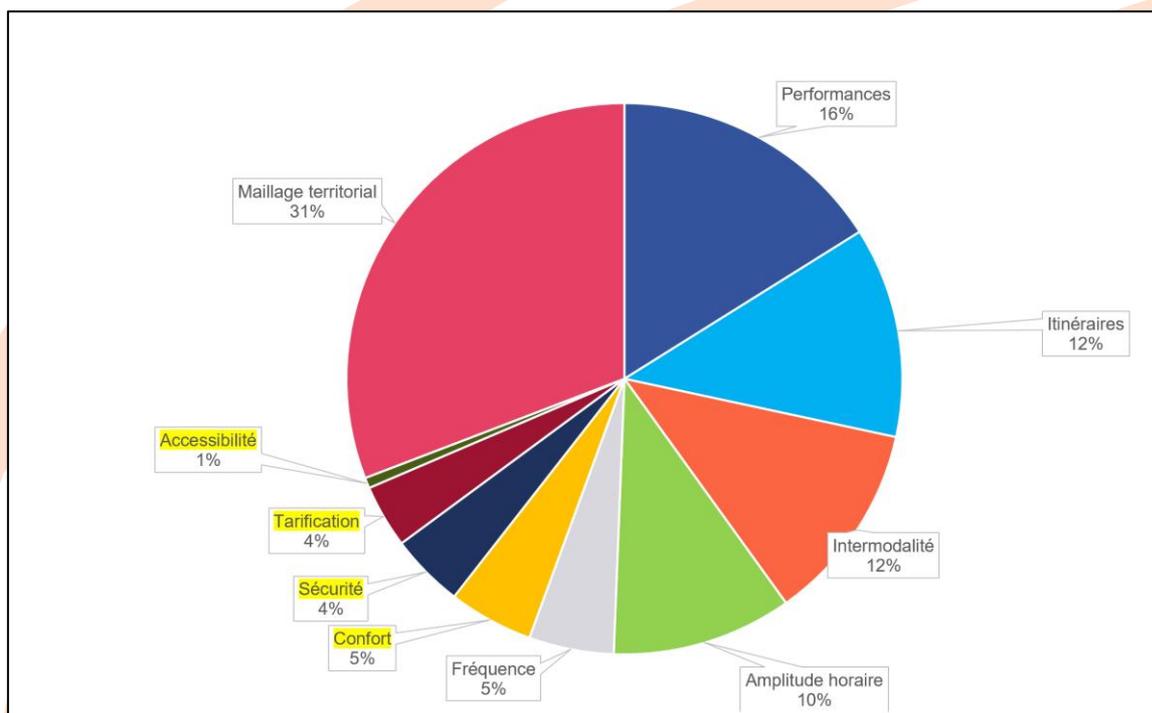


Les participants du bassin de mobilité Nord déclarent en majorité **préférer un temps de trajet plus long, mais sans correspondance (58%)** à un trajet plus court mais avec une correspondance (42%).

En revanche, comme pour le reste du bassin de mobilité, **ils sont largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné (70%)** à une alternative proposant un meilleur maillage avec une fréquence moindre (30%). Cependant, il convient de noter que cette majorité est moins nette pour le bassin de mobilité Nord que pour le reste du bassin de mobilité.

Enfin, les participants du bassin de mobilité Nord considèrent que **certains quartiers sont encore trop éloignés** du réseau de bus proposé. Parmi les lieux cités en exemple : l'Estaque (et en particulier le quartier des Hauts de l'Estaque), la Pelouque, Verduron, Mourepiane et Saint-Henri. Sans oublier la ville de Septèmes-les-Vallons où une majorité de personnes expriment une inquiétude de dégradation de desserte générale.

• Analyse thématique des contributions directes du bassin de mobilité Nord



Répartition thématique des contributions directes (stands + forums d'échanges + cahiers d'acteurs)

1^{ère} thématique abordée : le « maillage territorial » (31%) – 2^{ème} au niveau global (19%)

→ Dans le bassin de mobilité Nord, la question du « maillage territorial » domine toutes les autres thématiques. Dans ces quartiers caractérisés par un moindre usage de la voiture, la finesse de la desserte est essentielle pour répondre aux besoins quotidiens d'un grand nombre d'habitants. Les contributions recueillies dans le cadre de la concertation analysent en détail le maillage du territoire et chaque modification de tracé proposée dans le cadre du nouveau réseau est scrutée.

Globalement, **la qualité du maillage pour assurer le rabattement vers le pôle d'échanges de Gèze, et plus largement vers le centre-ville, est largement saluée** par les participants. En revanche, la quantité de lignes au départ des gares SNCF du bassin de mobilité est interrogée. Davantage de liaisons transversales notamment pour rejoindre l'Est de la ville seraient également appréciées.

En revanche **la desserte proposée pour l'Estaque et Septèmes-les-Vallons suscite davantage de mécontentement**. En particulier, la mise en place de TAD en remplacement de lignes existantes sur les secteurs moins denses est globalement critiquée.

Sont cités également les quartiers de la Pelouque, Hauts de la Pelouque et Verduron comme devant faire l'objet d'une attention plus poussée. Notamment avec la mise en place de TAD, ici plébiscité, à défaut de lignes « proprement dites ».

Plusieurs participants insistent sur la **qualité des liaisons directes vers les grands pôles générateurs de trafic** que sont l'Hôpital Nord (notamment vers et depuis le centre-ville et Septèmes), le pôle universitaire (suggestion d'une liaison directe par autoroute depuis la gare Saint-Charles ou le centre Bourse) et plus largement les lieux de vie culturels et sportifs.

Enfin, à Septèmes-les-Vallons, plusieurs participants regrettent une dégradation de la liaison avec Aix-en-Provence, auparavant directe, et qui nécessite désormais de prendre le train (ou de réaliser une correspondance).

2^{ème} thématique abordée : la « performance » (16%) - 3^{ème} au niveau global (15%)

→ Dans ce bassin de mobilité caractérisé par un usage très important du bus, la question de la performance suscite une attention légèrement plus marquée qu'ailleurs, **les trajets pour se rendre vers le centre-ville étant perçus comme très longs pour ces quartiers excentrés**. Le niveau de performance actuel est régulièrement critiqué par les participants, ceux-ci se déclarent très sensibles (même si parfois sceptiques) à la promesse d'amélioration portée par le nouveau réseau.

En particulier, une vigilance reste de mise en ce qui concerne la réalisation **d'aménagements de voiries** pour permettre d'accroître la performance des lignes du territoire, qui n'ont pas fait l'objet d'une présentation détaillée dans le cadre de la concertation. Dans ce bassin de mobilité, les sujets connexes de la **sécurité**, de la **civilité** et du **confort** sont régulièrement évoqués, même s'ils ne font toutefois pas partie du périmètre de la consultation.

3^{ème} thématique abordée : les « itinéraires » (18%) - 1^{ère} au niveau global (30%)

→ Les participants du bassin de mobilité Nord se sont davantage focalisés sur les enjeux de desserte du territoire, et sont **globalement assez satisfaits par les itinéraires proposés** dans le cadre du nouveau réseau. Cela est particulièrement le cas pour ce qui concerne les lignes permettant de rejoindre le centre-ville. Si les itinéraires font l'objet de nombreuses remarques et suggestions, cette thématique est nettement moins présente dans les contributions du bassin de mobilité Nord par rapport aux autres bassins de mobilité.

4^{ème} thématique abordée : l'« intermodalité » (12%) – 5^{ème} au niveau global (7%)

→ Dans le bassin de mobilité Nord, caractérisé par la présence de plusieurs gares SNCF et des enjeux importants de rabattement vers les modes lourds, en particulier au niveau de Saint-Charles et du métro Gèze, les enjeux d'intermodalité sont nettement plus sensibles que dans les autres bassins de mobilités.

De façon générale, la **qualité du rabattement vers le métro est globalement saluée** par les participants, **davantage de critiques sont émises concernant le maillage des gares SNCF**.

Plusieurs contributions soulignent ainsi l'importance de créer (ou d'étendre) des **parkings relais** aux alentours des gares de l'Estaque, de Sainte-Marthe, de Saint-Antoine ou de Septèmes-les-Vallons. La difficulté du stationnement aux abords de ces pôles est régulièrement pointée. La **qualité de l'intermodalité est particulièrement sensible** pour les trajets qui nécessiteront des correspondances dans le cadre du nouveau réseau, quand cela n'était pas nécessaire aujourd'hui.

5^{ème} thématique abordée : l'« amplitude horaire » (10%) – 5^{ème} au niveau global (7%)

→ Le bus représentant le mode de déplacement principal pour de nombreux habitants du bassin de mobilité Nord, la question de l'amplitude horaire est perçue comme très importante, pour s'adapter aux besoins des déplacements domicile-travail comme des quartiers loirs.

Pour les actifs, **l'extension des horaires en soirée** est notamment soulignée par plusieurs CIQ ainsi que la mairie du 15/16. En ce qui concerne les trajets récréatifs, la nécessité d'étendre l'offre pour desservir la plage des Corbières à l'Estaque (en particulier en dehors des week-ends et de la période estivale) revient dans de très nombreuses contributions.

La 6^{ème} thématique abordée : la « fréquence » (5%) – 6^{ème} au niveau global (5%)

- Les participants ayant souvent d'autres sujets plus importants à porter, ils ne reviennent que de façon relativement marginale sur la thématique de la fréquence. De façon générale, l'amélioration de l'offre proposée par le nouveau réseau est appréciée et les demandes d'augmentation de fréquence se font plus rares dans les contributions. Les différentes lignes assurant la desserte de la **plage des Corbières** sont là encore régulièrement pointées comme disposant d'un niveau de fréquence insuffisant.

4) Le bassin de mobilité EST (11^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème}, Allauch et Plan-de-Cuques)

Synthèse :

Des quatre bassins de mobilités, le bassin de mobilité Est est celui qui s'est le plus fortement mobilisé au regard de son poids démographique. Les participants issus de ces territoires manifestent une posture générale d'approbation du nouveau réseau et soulignent la qualité des progrès en termes de maillage et de niveau de service par rapport à la situation actuelle. Les remarques formulées se concentrent sur des enjeux locaux de desserte, l'amélioration des liaisons transversales et de l'intermodalité, notamment dans les 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements.

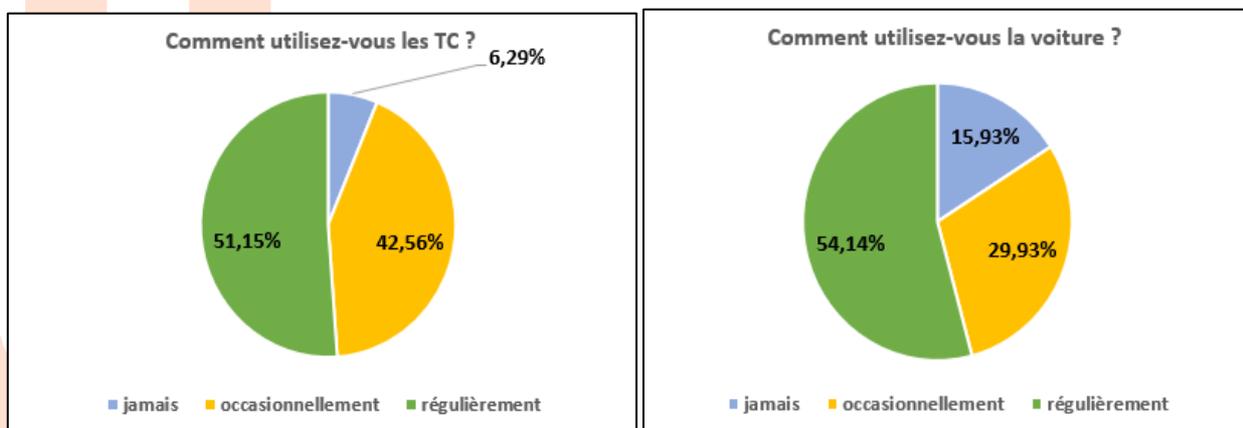
Priorités :

1/ Des trajets plus directs 2/ Meilleur accès au métro/tramway 3/ Des bus plus fréquents

- **Profil des participants (uniquement les 5.294 répondants au questionnaire) :**

Les participants du bassin de mobilité Est sont **significativement plus nombreux à utiliser la voiture que la moyenne du bassin de mobilité** : 54% se déclarant utilisateurs réguliers (contre 37%) et seulement 16% ne l'utilisant jamais (contre 24%). Le total des participants ayant recours à la voiture est le plus élevé des quatre bassins de proximité du bassin de mobilité, et témoigne d'une culture de la mobilité individuelle plus développée dans ces territoires.

En miroir, la **proportion d'utilisateurs des transports en commun y est plus faible** : avec 51% d'utilisateurs réguliers (contre 62% en moyenne) et une plus large part d'occasionnels avec 42,5% (contre 34%).



- **Analyse quantitative de la participation :**

Sur le plan quantitatif, le bassin de mobilité Est représente le bassin de mobilité le moins peuplé avec 158.112 habitants et une densité de 2.293 habitants au km². Il accueille également 64.668 emplois.

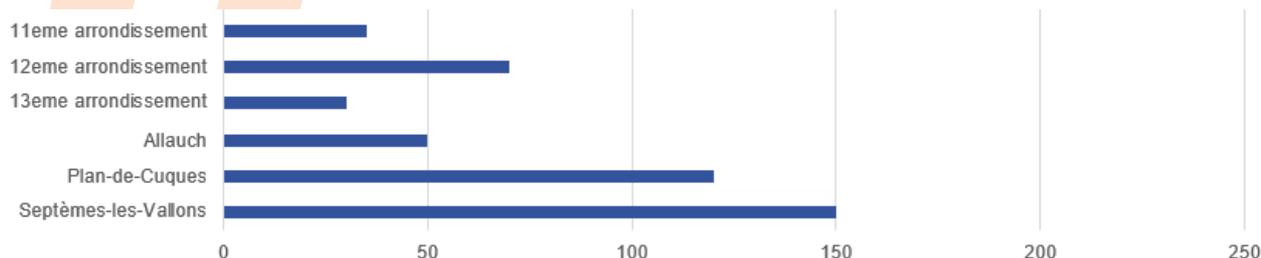
Dans le cadre de la concertation, **le bassin de mobilité Est s'est le plus fortement mobilisé au regard de son poids démographique**. En effet, 30,5% des participants au questionnaire en sont originaires (soit 1.615 personnes), alors qu'ils représentent « seulement » 17,7% de la population du bassin de mobilité.

Dans le détail, c'est la ville d'**Allauch** qui a le plus largement contribué (10,41% des contributions aux questionnaires, malgré une affluence plus mesurée lors du stand organisé sur la commune), mais les 12^{ème} (6,1%), 11^{ème} (5,8%) et 13^{ème} (5,3%) arrondissements ont également fortement contribué. Dans le bassin de mobilité, seule la commune de Plan-de-Cuques a été caractérisée par une participation moindre (mais l'intérêt pour le projet y est fort, en témoigne la forte affluence du stand qui s'y est déroulé – 120 personnes).

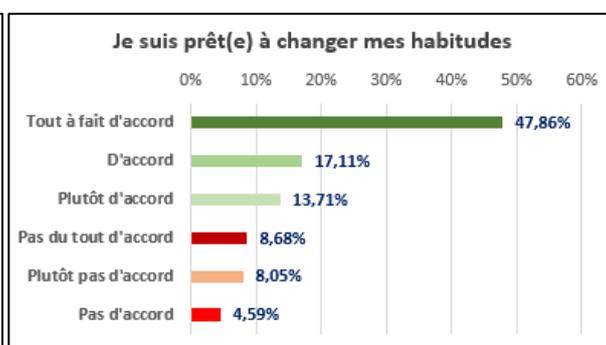
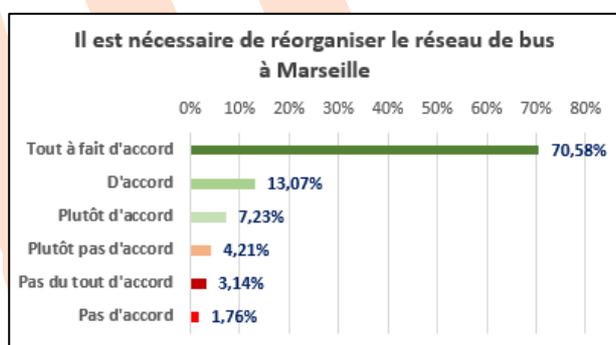
Le bassin de mobilité Est a contribué à la production de 30 cahiers d'acteurs, dont 11 pour le seul 12^{ème} arrondissement. Les deux communes extérieures à Marseille se sont nettement moins saisies de l'outil cahier d'acteurs (seulement 2 pour Allauch et 1 seul pour Plan-de-Cuques).

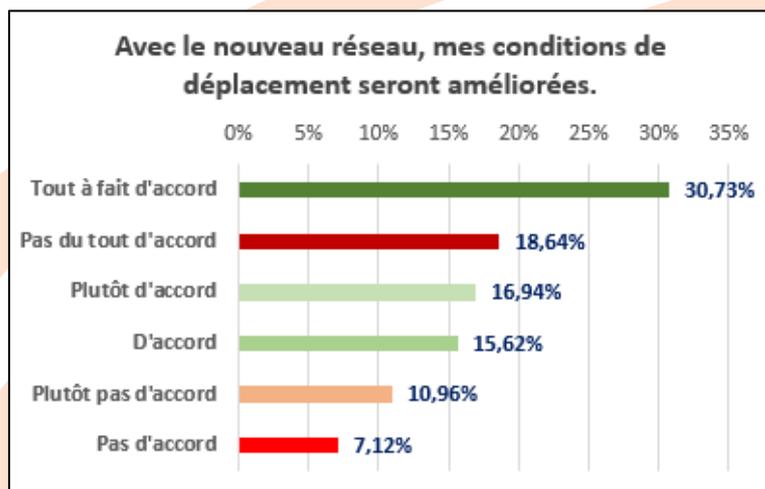


Au total, environ 450 personnes ont été rencontrées dans le cadre des stands organisés sur le bassin de mobilité, chiffre auquel il convient d'ajouter 80 participants au forum, soit **530 personnes** rencontrées en direct lors de la concertation, soit le plus grand nombre des 4 bassin de mobilité.



- Positionnement du bassin de mobilité Est sur l'opportunité du changement et sur les bénéfices du nouveau réseau :



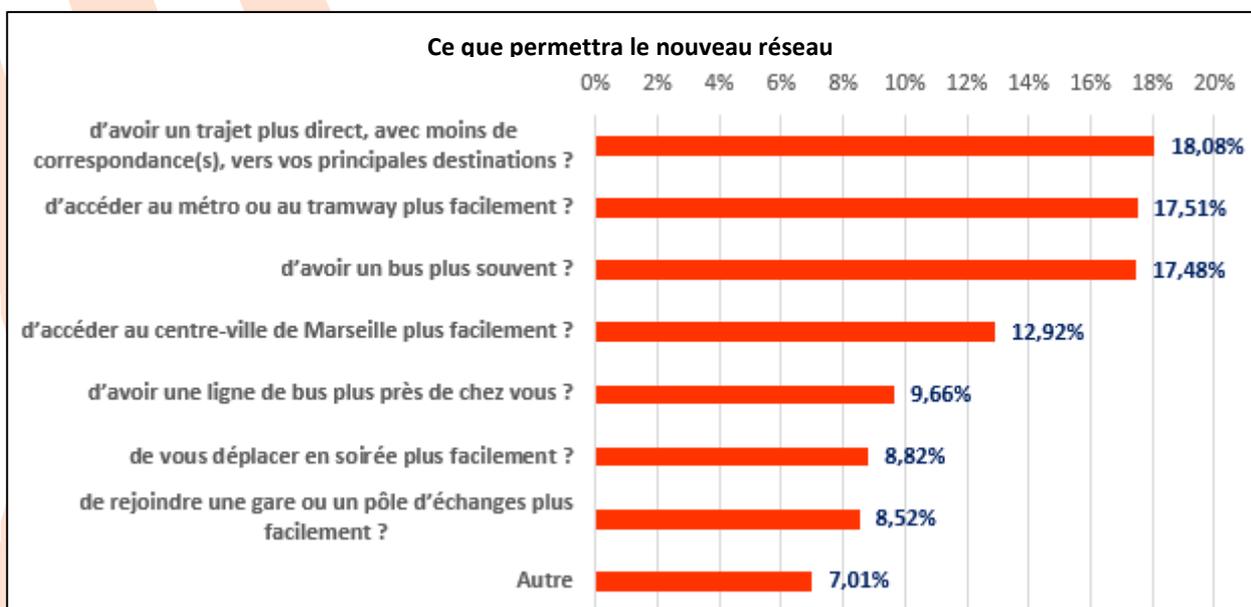


C'est dans le bassin de mobilité Est que **l'adhésion à la nécessité de changer le réseau de bus est la plus marquée**, avec une écrasante proportion de personnes en accord avec la proposition : 91% (contre 84% en moyenne) dont 70% de « tout à fait d'accord ». Cette tendance est encore plus affirmée dans les communes d'Allauch et Plan-de-Cuques témoignant d'une réelle insatisfaction dans l'organisation actuelle et en particulier du réseau local « réseau des collines », souvent décrié par les participants.

Les personnes qui se sont exprimées accueillent globalement très positivement la perspective d'un changement en profondeur dans l'offre bus et se déclarent **plus volontiers prêtes à changer leurs habitudes de mobilité** : 78% (contre « seulement » 70% en moyenne) dont 48% « tout à fait d'accord ». La dominante globale est à l'acceptation d'un certain nombre d'adaptations en échange de la promesse d'un service amélioré.

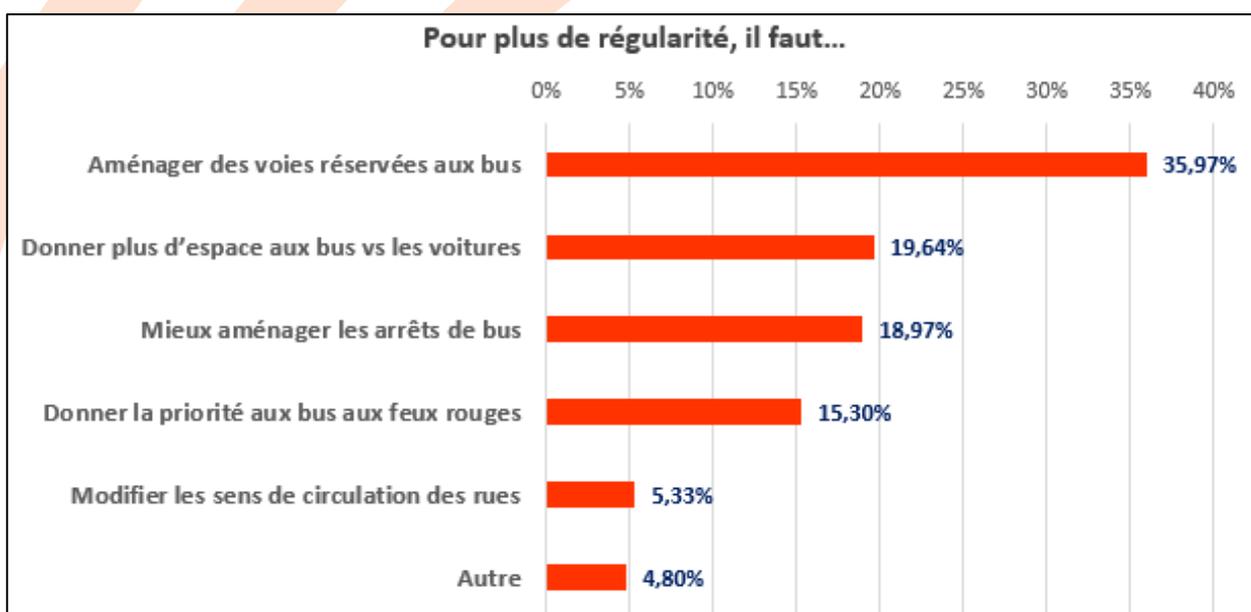
En accord avec cette posture optimiste qui semble faire consensus, **les participants sont majoritaires à exprimer une espérance d'amélioration de leurs conditions de déplacements**. 63% des répondants s'expriment positivement alors que ce chiffre n'est que de 49% en moyenne sur les autres bassins de mobilités.

- **Les bénéfices attendus du bassin de mobilité Est concernant le nouveau réseau :**



Avec le nouveau réseau, les participants expriment davantage la possibilité **d'effectuer des trajets directs sans correspondance** (18%) et de **pouvoir accéder au métro et au tramway plus facilement** (17,5%). Comme au Nord, on constate que l'enjeu de rabattement vers les modes lourds est très sensible pour les participants du bassin de mobilité Est. Ceux-ci expriment par ailleurs une demande de **plus grande fréquence des bus** (17,4%) et un **meilleur accès au centre-ville** (12,9%). Contrairement au Sud et Nord, les participants ne sont que 7% à déclarer une « autre » priorité, montrant une plus grande focalisation des attentes dans ce bassin de mobilité du bassin de mobilité.

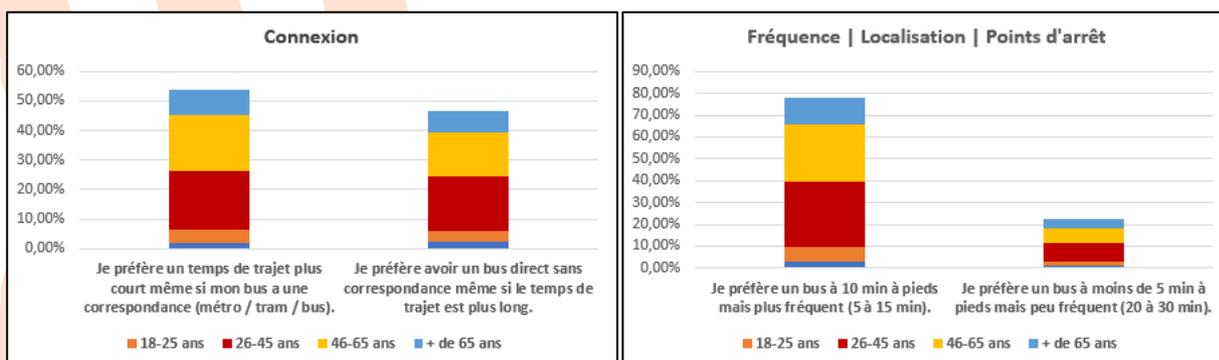
- **Les priorités du bassin de mobilité Est pour améliorer la régularité :**



Pour améliorer la régularité, la ponctualité et la vitesse des bus, **les participants donnent très largement la priorité à des aménagements de voies réservées aux bus** (35,9%) – il s'agit du plus haut total sur l'ensemble des différents bassins de mobilités. Ensuite ils priorisent une **hiérarchisation de la voirie permettant de donner davantage d'espace au bus au détriment de la voiture** (19,6%), un **meilleur aménagement des arrêts de bus** (18,9%) puis, de façon un peu plus marginale, ils souhaitent **donner au bus la priorité aux feux rouges** (15,3%).

Cette hiérarchisation est globalement similaire dans les 4 bassins de mobilité.

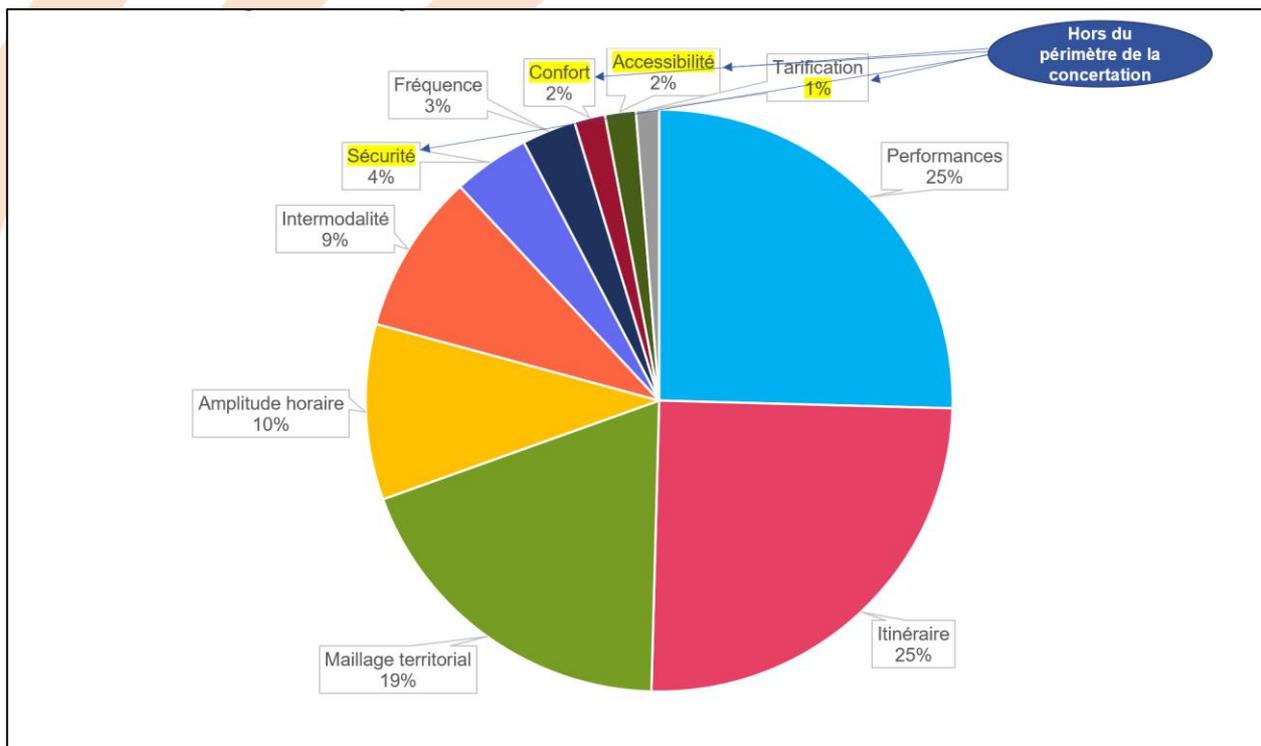
- **Le positionnement du bassin de mobilité Est sur correspondances / fréquence :**



Les participants du bassin de mobilité Est se répartissent de façon plus équilibrée qu'au centre et au Nord sur le sujet de la connexion : ils sont une courte majorité à **préférer un temps de trajet plus court, même avec une correspondance** (51%), mais ils sont tout de même 49% à déclarer préférer avoir un trajet direct, même si le temps de trajet est plus long.

En revanche, comme pour le reste du bassin de mobilité, ils sont **très largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné** (79%) à une alternative proposant un meilleur maillage avec une fréquence moindre (21%).

- **Analyse thématique des contributions directes du bassin de mobilité Est**



Répartition thématique des contributions directes (stands + forums d'échanges + cahiers d'acteurs)

1^{ère} thématique abordée : la « performance » (25%) - 3^{ème} au niveau global (15%)

→ Les habitants du bassin de mobilité Est expriment une insatisfaction très marquée de leurs conditions actuelles de déplacement et du niveau d'offre proposé. La question de la performance du nouveau réseau est donc au cœur des préoccupations et de nombreuses contributions s'inquiètent que les conditions de circulation difficiles observées dans plusieurs quartiers du bassin de mobilité ne persistent, en particulier à proximité des pôles de rabattement que sont La Blancarde ou La Rose. **Le manque d'infrastructures dédiées pour faciliter la circulation des bus** est régulièrement pointé du doigt.

2^{ème} thématique abordée : les « itinéraires » (25%) - 1^{ère} au niveau global (30%)

→ Si les tracés proposés dans le cadre du nouveau réseau recueillent des **avis majoritairement positifs**, de nombreuses propositions d'itinéraires sont formulées, notamment dans le but de permettre une amélioration des conditions de circulation, réduire la longueur des tracés ou encore desservir certains bassins de mobilités devant accueillir des projets de développement urbain...

Des suggestions sont faites pour **créer de nouvelles liaisons transversales** au sein du bassin de mobilité : vers les Baumettes au Sud et la Valentine à l'Est ou encore vers l'Hôpital Nord et le lycée Saint-Exupéry. Des propositions sont formulées pour **créer des liaisons directes entre certains pôles** : Château Gombert avec le métro la Rose ou l'université Saint-Jérôme avec le technopôle et la gare Sainte-Marthe. La question de la densification des liaisons transversales est également posée, notamment entre le 14^{ème}, Château Gombert, Allauch et Plan-de-Cuques.

3^{ème} thématique abordée : le « maillage territorial » (19%) – 2^{ème} au niveau global (19%)

→ Le maillage proposé dans le cadre du nouveau réseau est globalement salué par les participants à la concertation qui soulignent un **progrès notable par rapport à la situation actuelle**. Une part importante des contributions se concentrent sur la question du raccordement des lignes de bus vers les stations de métro du bassin de mobilité pour les rendre accessibles à un plus grand nombre d'usagers.

Une minorité de contributeurs regrettent que les arbitrages proposés ne provoquent l'amélioration de la desserte de certains quartiers au détriment d'autres. Pour les territoires perçus comme encore trop éloignés du réseau, la mise en place de lignes en TAD est suggérée.

Certains acteurs économiques évoquent dans des cahiers d'acteurs **les problématiques de desserte de certains pôles générateurs de trafic** comme la CCI Aix-Marseille-Provence qui souligne l'intérêt de co-construire la desserte bus le long de la vallée de l'Huveaune en lien avec les acteurs du tissu économique local.

4^{ème} thématique abordée : l'« amplitude horaire » (10%) – 3^{ème} au niveau global (13%)

→ Relativement moins présente que pour les autres bassins de mobilités, la thématique de l'amplitude horaire revient de façon ponctuelle dans les contributions. La question de la **desserte de la Valentine en soirée** et le week-end concentre encore quelques critiques, notamment pour s'y rendre depuis Allauch et Plan-de-Cuques (certains proposant même la mise en place d'un TAD en soirée uniquement). Pour le reste, les progrès permis par le nouveau réseau sont très majoritairement appréciés et salués par les participants à la concertation.

5^{ème} thématique abordée : l'« intermodalité » (9%) – 5^{ème} au niveau global (7%)

→ L'intermodalité est un sujet relativement important dans le bassin de mobilité Est, irrigué dans sa frange intérieure par plusieurs lignes de métro et de train. Au-delà des quartiers immédiatement desservis par ces modes lourds, plusieurs contributions regrettent la nécessité de réaliser des correspondances pour rejoindre le centre-ville et souhaiteraient **davantage de liaisons directes**, notamment depuis le village de Château Gombert.

La 6^{ème} thématique abordée : la « fréquence » (4%) – 6^{ème} au niveau global (5%)

→ Thématique la moins présente dans les contributions, la fréquence revient toutefois sur un certain nombre de sujets ponctuels. Le **Technopôle de Château-Gombert** évoque ainsi dans un cahier d'acteurs la saturation des différentes lignes assurant sa desserte, en particulier le matin et en soirée. Pour le reste, l'augmentation de la fréquence proposée dans le cadre du nouveau réseau est très appréciée.

2 - ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS, ET REMARQUES SUR LES LIGNES - *Par arrondissements et communes*

1) 1er arrondissement

Le 1^{er} arrondissement et ses 39.916 habitants est situé dans l'hyper centre de la ville (secteur Centre) recouvrant les quartiers de Belsunce, Chapitre, Noailles, Opéra, Saint-Charles et Thiers.

A travers tous les dispositifs de participation proposés pour la concertation du nouveau réseau de bus, le **1^{er} arrondissement est le moins représenté par rapport à son importante démographique**. 104 personnes (en avant-dernière position en volume) ont répondu au questionnaire, ce qui représente plus de 2 fois moins que le poids démographique du 1^{er} arrondissement (1,9% des réponses au questionnaire alors que le 1^{er} arrondissement représente 4,3% de la population concernée par la concertation).

Le stand de la concertation du 1^{er} arrondissement a permis de rencontrer **70 personnes**, le 24 janvier de 9h à 12h en bas de la Canebière.

Le forum du Secteur Centre s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil) et a réuni une trentaine de personnes.

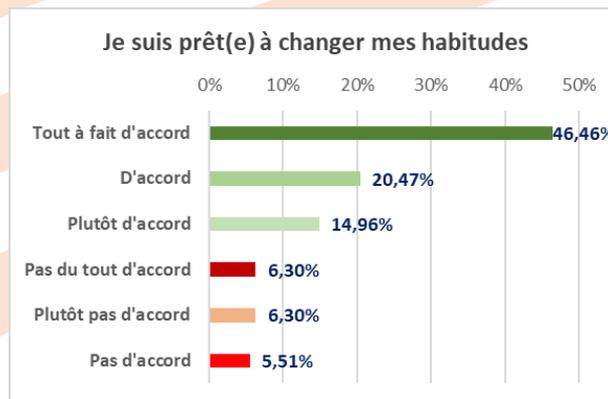
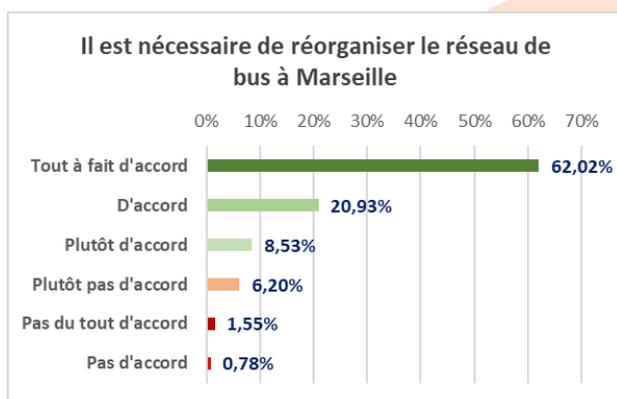
Un cahier d'acteurs a été reçu pour cet arrondissement de la part de la **Fédération des CIQ du 1^{er} arrondissement**. Cette

fédération regroupe les 9 CIQ qui couvrent la totalité du 1^{er} arrondissement. Ce cahier d'acteurs est un compte rendu synthétique d'une page faisant suite à une réunion de la fédération qui s'est déroulée le 30 janvier 2023. Il met en avant quelques remarques sur le projet :

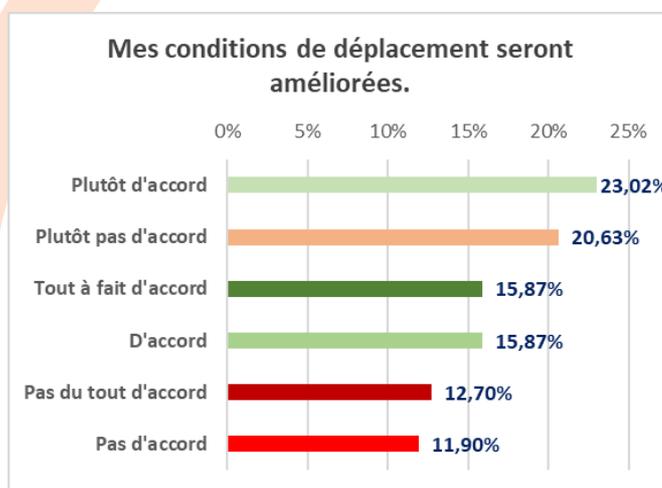
- Les déplacements à pied en hypercentre se complexifient, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. Le CIQ souligne en effet le fait que le quartier n'est pas plat et que cela rend les déplacements à pied difficiles, notamment pour la rue des petites Marie, la rue Thiers, la rue des Abeilles, la rue d'Isoard. Des ajustements ont alors été demandés et notamment **la création d'une petite navette électrique** qui parcourrait la Canebière en entier, y compris la zone piétonne, avec des aménagements nécessaires pour apporter un confort à l'usage piéton du centre-ville.
- « La ligne B21 qui remplace la 81 complique l'accès à Libération ainsi qu'au square Narvik »
- « La ligne 149 qui remplace la 49 complique l'accès aux Réformés depuis la place Cadenat »

Spécificités / Orientations / Tendances

Parmi les répondants, **91% estiment qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille** (plus que la moyenne à 84%) **et ils sont prêt à changer leurs habitudes à 82%** (également plus que la moyenne à 70%).



Les participants émettent **un avis positif** sur l'amélioration de leurs conditions de déplacements avec ce projet de nouveau réseau de bus : 55% des répondants estiment être d'accord avec le fait que leurs conditions de déplacements seront améliorées contre 45% des répondants qui ne sont pas d'accord, ce qui constitue un taux positif plus élevé que la moyenne (49%).



Tous les répondants utilisent les transports en commun : 78% régulièrement et 22% occasionnellement, soit aucun non-usager, avec une utilisation quasiment équitablement partagée entre métro (28%), bus (27,5%) et tram (27%) (17,5% n'ayant pas précisé leur réponse).

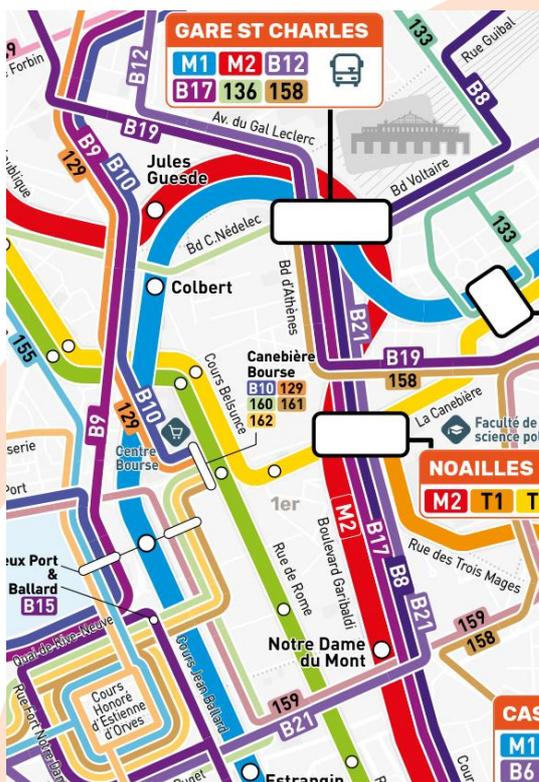
L'utilisation de la voiture est alors logiquement beaucoup moins élevée dans cet arrondissement : 50% des répondants n'utilisent jamais la voiture. On peut noter que c'est **le plus fort taux de non-utilisation de voiture** parmi tous les répondants de toutes les arrondissements et communes confondus. 41% utilisent occasionnellement la voiture.

L'analyse des contributions a mis en évidence certaines thématiques à prendre en compte :

- **L'amplitude horaire** : les participants à la concertation du 1^{er} arrondissement souhaiteraient que les horaires soient étendus, jusqu'à deux heures du matin, notamment pour les lignes locales (point souvent revenu dans les différents dispositifs de participation proposés) ; il est également souhaité que les horaires avec les différents modes de transport en commun soient harmonisés.
- **La performance** : on peut noter qu'il a été demandé des voies réservées aux bus sur le cours Lieutaud ainsi que la priorité aux feux en ce qui concerne les futures lignes B8, B17, B21 et 160.

Les lignes les plus commentées sont les suivantes :

- **B17 (135 contributions = 71 contributions sur la ligne projet + 64 contributions sur la ligne actuelle)** : La ligne B17 est fortement appréciée des habitants du 1er arrondissement qui se sont exprimés, pour la liaison qu'elle crée entre l'hypercentre marseillais et le 8ème arrondissement.



Toutefois, quelques craintes subsistent quant aux performances de la ligne, notamment dans le secteur de St Charles, zone souvent embouteillée en heure de pointe.

- **B8 (62 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 30 contributions sur la ligne actuelle) :** La ligne B8 est appréciée des usagers du 1^{er} arrondissement qui se sont exprimés pour les mêmes raisons que la ligne B17 (cette ligne relie le premier arrondissement aux 5^{ème} et 6^{ème}, et se dirige ensuite jusqu'au Nord de la ville). Toutefois, et comme la B17, certains craignent que la ligne soit sujette à des ralentissements à cause du passage dans des axes de circulation encombrés (Lieutaud notamment).
- **133 (38 contributions = 14 contributions sur la ligne projet + 24 contributions sur la ligne actuelle) :** Peu de remarques sur cette ligne. Les habitants du 1^{er} arrondissement qui se sont exprimés souhaitent que cette ligne ait une fréquence similaire à celle des lignes principales.

2) 2ème arrondissement

Le 2^{ème} arrondissement de Marseille est situé dans le centre ; il est divisé en plusieurs quartiers : Arenc, Les Grands Carmes, Hôtel de Ville, la Joliette, le Panier. Celui-ci compte 23.810 habitants.

Le forum du Secteur Centre, lié à cet arrondissement, s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil) ; il a réuni une trentaine de personnes.

Le stand de la concertation s'est déployé au marché de la Place de la Joliette de 9h à 12h, le 15 février. L'équipe en charge de la concertation a pu rencontrer une **trentaine de personnes**.

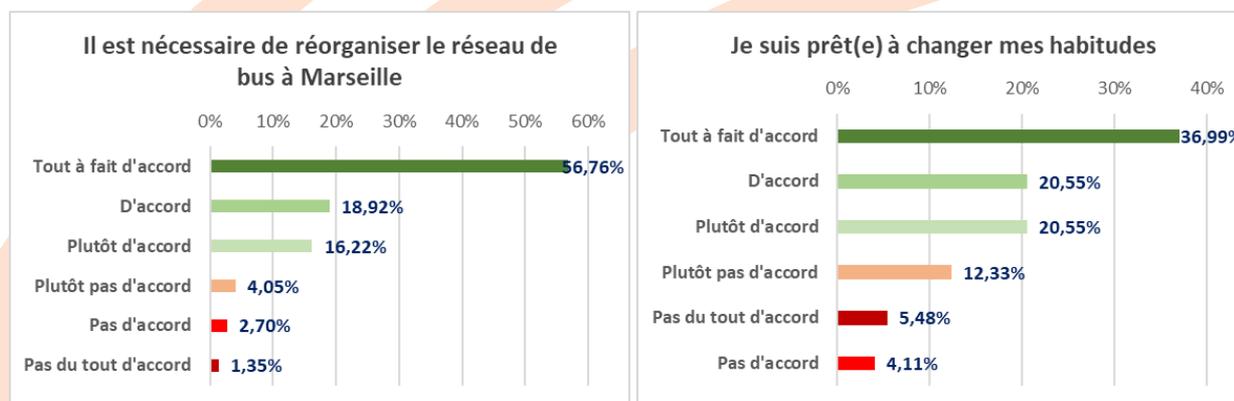
Un cahier d'acteur a été récolté, de quatre pages, émanant de la **mairie des 2^{ème} et 3^{ème} arrondissements**. Des remarques générales y sont émises sur le projet de nouveau réseau de bus :

- sur l'amplitude horaire des lignes standards et locales qui ne leur semble pas à la hauteur des ambitions ; les participants souhaitent des lignes qui commencent plus tôt (avant 7h) et qui finissent plus tard (après 21h) ;
- sur le besoin que les horaires soient constants durant toute l'année ;
- sur le renforcement de la fréquence des bus de soirée ;
- sur la réalisation d'aménagements de voiries ;

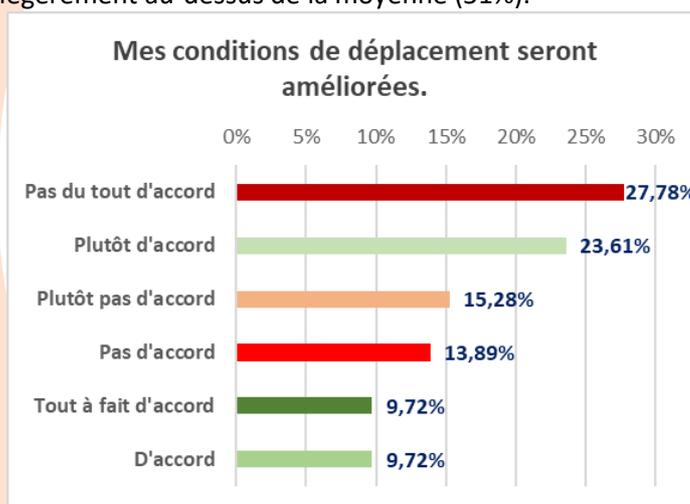
En ce qui concerne le 2^{ème} arrondissement, la mairie se fait le porte-parole des habitants sur les futures **lignes 149 / 157 (l'actuelle 49)**, notamment la disparition de liaison entre le 2^{ème} et le 3^{ème} arrondissement, ainsi que le souhait d'une prolongation jusqu'au Vieux-Port. **Le maintien de la ligne 82S** telle qu'elle existe aujourd'hui est préconisé en plus de la création de la B13 : en effet la fusion des lignes 82/82S/83 inquiète les habitants, qui craignent des risques de saturations des bus, d'une fréquence insuffisante, et soulignent un besoin d'accès direct à la gare de Saint-Charles.

Spécificités / Orientations / Tendances

C'est presque unanime pour les répondants au questionnaire du 2^{ème} arrondissement (et au-delà de la moyenne qui est à 84%) : **92% pensent qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus** sur le bassin marseillais. Et ils sont prêts à **changer leurs habitudes pour 78%** d'entre eux (moyenne à 70%).



Néanmoins, **pour 57% d'entre eux, ils estiment que leurs conditions de déplacements ne seront pas améliorées**, ce qui est légèrement au-dessus de la moyenne (51%).



En effet, comme pour le 1^{er} arrondissement, **l'utilisation des transports en commun est une habitude ancrée pour tous les résidents** du 2^{ème} arrondissement : ils sont 74% à les utiliser régulièrement et 26% occasionnellement. Les utilisateurs réguliers de la voiture sont donc beaucoup plus rares, seulement 10% d'entre eux l'utilisent régulièrement et 49% l'utilisent occasionnellement.

Cependant, malgré cette forte utilisation des transports en commun, le 2^{ème} arrondissement a été **très peu représenté** dans le nombre de répondants au questionnaire (74 personnes, en dernière position en volume), ce qui représente 1,3% des réponses au questionnaire alors que le 2^{ème} arrondissement représente 2,6% de la population concernée par la concertation, soit 2 fois moins que leur poids démographique.

Certaines des lignes les plus citées lors de la concertation sont des lignes qui passent par le 2^{ème} arrondissement :



- **155 (209 contributions = 78 contributions sur la ligne projet + 131 sur la ligne actuelle)** : cette ligne est l'une des plus mentionnées pendant la concertation. Les habitants qui se sont exprimés lui accordent une forte importance et souhaiteraient qu'elle soit recatégorisée en ligne principale pour bénéficier d'une desserte de soirée. Il est également regretté le fait qu'il n'y ait plus de liaisons directes avec le quartier du Roucas Blanc.
- **B13 (200 contributions = 72 contributions sur la ligne projet + 128 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants qui se sont exprimés craignent des irrégularités sur cette ligne, notamment car elle devient plus longue. Certains proposent de maintenir son terminus au MUCEM plutôt que de l'étendre jusqu'au Pôle d'Echanges Arenc.
- **B19 (77 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 44 sur la ligne actuelle)** : cette ligne est appréciée mais certains habitants redoutent que la longueur de la ligne crée des irrégularités de fréquence.
- **135 (72 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 39 sur la ligne actuelle)** : les habitants qui se sont exprimés apprécient également cette ligne mais souhaitent qu'elle continue de fonctionner en soirée après 21h afin de pouvoir revenir de l'Estaque même la nuit (minuit -1h du matin).
- **157 (60 contributions = 18 contributions sur la ligne projet + 42 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants qui se sont exprimés souhaiteraient que cette ligne conserve le tracé de la ligne 49 actuelle pour éviter les ruptures de charge. Ils souhaitent également une amplitude horaire plus large en soirée (1h du matin).
- **159 (28 contributions = 11 contributions sur la ligne projet + 17 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Le prolongement de cette ligne jusqu'à Joliette est évoqué. Certains estiment également qu'elle devrait être reconsidérée en ligne principale pour bénéficier d'une offre en soirée.

3) 3ème arrondissement

Le 3ème arrondissement de Marseille compte près de 51.790 habitants. Il est situé au Nord du 1er arrondissement de la ville.

Les habitants du 3ème arrondissement se sont globalement **peu mobilisés** pendant la concertation. En effet, seules 132 réponses au questionnaire (soit 2.51% des contributions totales, soit en avant-dernière position en volume) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe pourtant 5.66% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu à proximité de plusieurs arrêts de bus (lignes 31/32/33 et 34), Place Caffo, le 28 janvier 2023, de 16h à 19h. **70 personnes** ont interagi avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et plusieurs centaines de flyers ont été distribués au regard de la forte affluence du site. Les thématiques de maillage territorial et de l'amplitude horaire sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le 3ème arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Centre », pour lequel un forum s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil basse) en réunissant une trentaine de personnes.

4 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

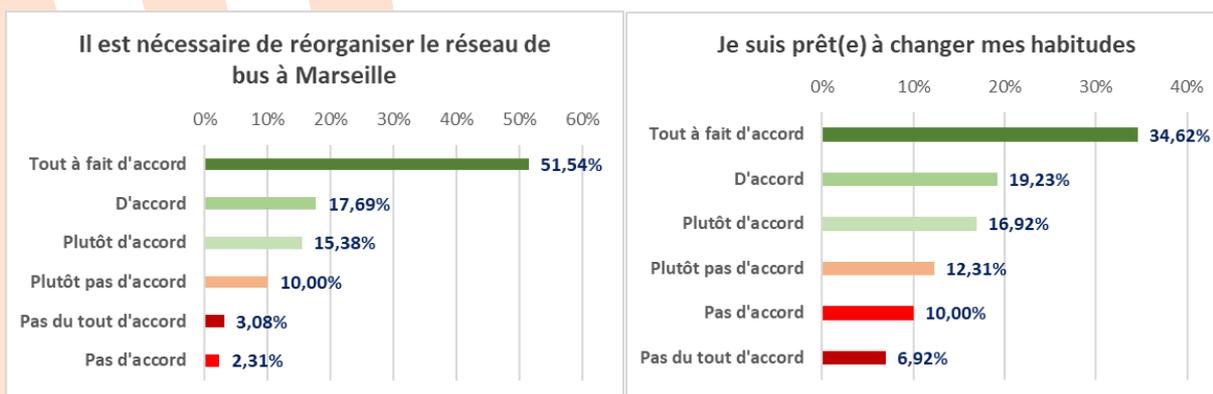
- 3 sont issus de CIQ : Belle de Mai / St Lazare-Racat / National
- 1 cahier a été déposé par la mairie des 2ème et 3ème arrondissements

Les thématiques et propositions ressorties concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

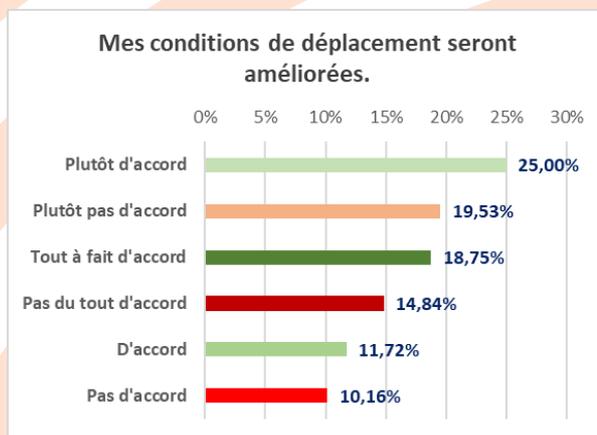
- B22 : faire partir la ligne du centre-ville jusqu'à Gèze
- B21 : maintenir une liaison directe avec le Vieux Port
- 149 : également maintenir une liaison directe avec le Vieux Port
- 157 : la prolonger jusqu'au Vieux Port et augmenter la desserte de soirée
- 133 : veiller à minimiser les impacts du passage de la ligne sur la rue Loubon (suppression de places de stationnement envisagée).

Spécificités / Orientations / Tendances

Les répondants au questionnaire du 3ème arrondissement s'accordent à **84% sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (ce chiffre correspond exactement à la moyenne sur le territoire de la concertation). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **70% des participants se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond une fois de plus à la moyenne obtenue par ailleurs.



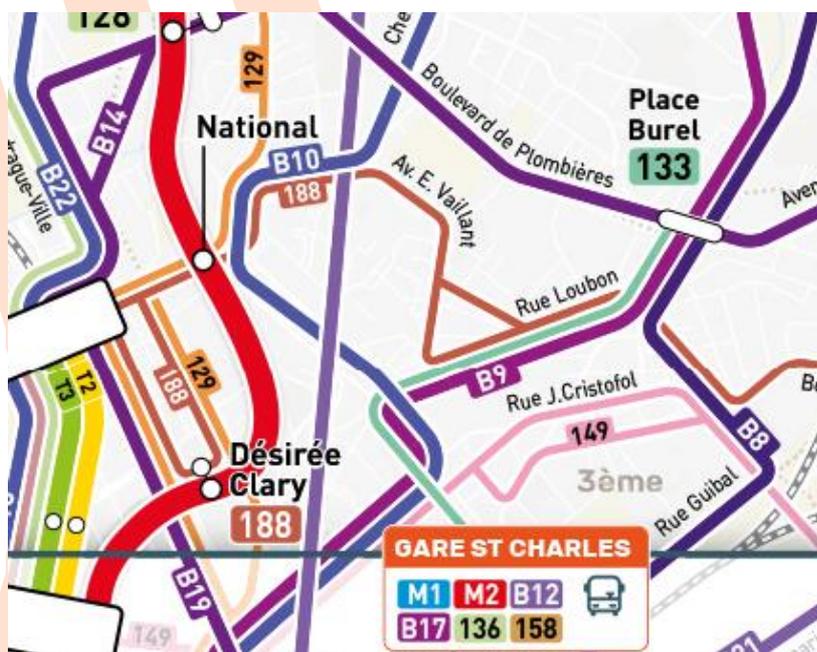
Face à ce projet de réorganisation du réseau de bus, les habitants du 3^{ème} qui se sont exprimés sont **globalement satisfaits**, reconnaissant pour plus de 55% d'entre eux que leurs conditions de déplacement seront améliorées par rapport à aujourd'hui, ce qui est de 6 points supérieur à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.



Certains **points de vigilance** sont toutefois ressortis :

- **Performance** : les habitants qui se sont exprimés craignent que les nouvelles lignes ne soient pas plus performantes que les anciennes : certaines lignes, notamment la B14, sont jugées trop longues car elles empruntent des itinéraires à forte fréquentation automobile (le 3^{ème} étant un arrondissement souvent embouteillé en heure de pointe).
- **Fréquence** : dans cette même logique de performance, les participants du 3^{ème} souhaitent le renforcement de la fréquence des lignes (moins de 30 minutes d'attente entre chaque bus, notamment en soirée).
- **Amplitude horaire** : les habitants ont émis le souhait de voir les lignes commencer plus tôt le matin (7h) mais surtout de s'arrêter plus tard le soir (après 21h).

Certaines lignes ont suscité de nombreuses réactions/remarques de la part des habitants du 3^{ème} arrondissement qui se sont exprimés, notamment les lignes :



- **B8 (62 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 30 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants du quartier Belle de Mai qui se sont exprimés s'interrogent sur les modifications que cette ligne va apporter à la place Cadenat et la rue Loubon (suppression de places de stationnement, modification du sens de circulation en double sens). Ils considèrent également que la ligne est trop longue (propositions de raccourcir la ligne à St Charles ou Joliette)

- **B9 et B10 (54 = 30 contributions sur la ligne projet + 24 contributions sur la ligne actuelle et 59 = 21 contributions sur la ligne projet + 38 contributions sur la ligne actuelle)** : ces nouvelles lignes sont globalement appréciées par les habitants. Toutefois, les habitants du quartier Belle de Mai regrettent que ces lignes soient « trop longues ».
- **B14 (39 contributions = 18 contributions sur la ligne projet + 21 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Elle est jugée « trop longue » par certains, bien que d'autres apprécient ses amplitudes horaires renforcées. Les habitants de Belle de Mai souhaiteraient que cette ligne passe davantage au cœur du quartier.
- **188 (22 contributions = 17 contributions sur la ligne projet + 5 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Les habitants qui se sont exprimés souhaiteraient qu'elle soit renforcée (circulation le dimanche, faire passer cette ligne locale en ligne standard).

4) 4ème arrondissement

Le 4^{ème} arrondissement de Marseille compte près de 49 296. Il est situé à l'Est du 1^{er} arrondissement de la ville.

224 habitants du 4^{ème} ont contribué au questionnaire, ce qui place cet arrondissement **dans la moyenne en termes de participation** (4.26% des contributions totales). Cet arrondissement représente 5.39% des habitants de la ville, ce qui est proche de leur taux de participation.

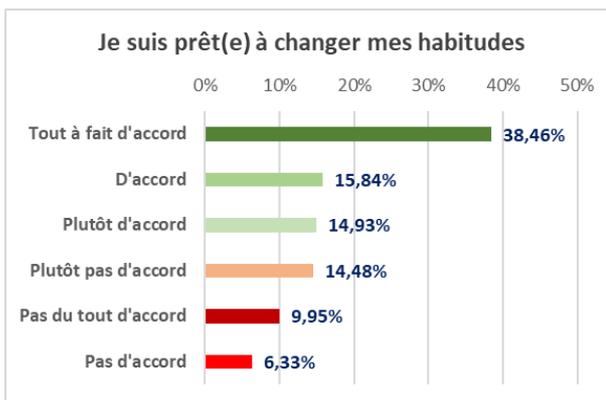
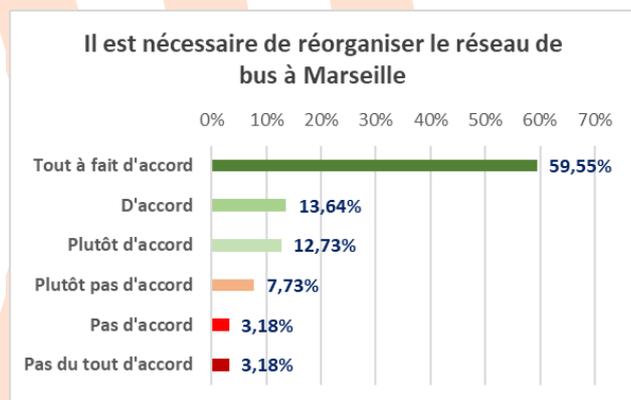
Le stand de concertation s'est tenu à la Gare de la Blancarde, le lundi 23 janvier de 16h à 19h. Une **cinquantaine de personnes** se sont mobilisées, afin de faire ressortir des thématiques telles que la fréquentation sur les lignes touristiques (vers les plages, vers Notre-Dame de la Garde).

Le 4^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Centre », pour lequel un forum s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil basse) en réunissant une trentaine de personnes.

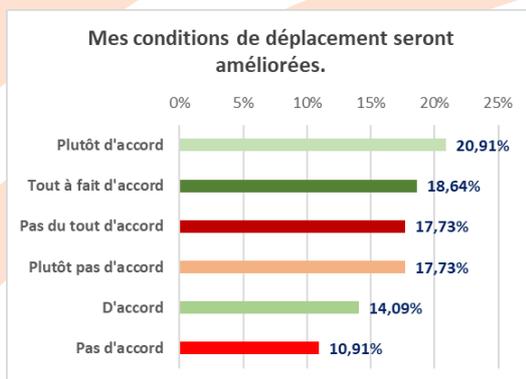
Il est important de noter qu'**aucun cahier d'acteurs** ne provient de ce secteur, qui a pourtant contribué aux autres échanges organisés dans le cadre de la concertation.

Spécificités / Orientations / Tendances

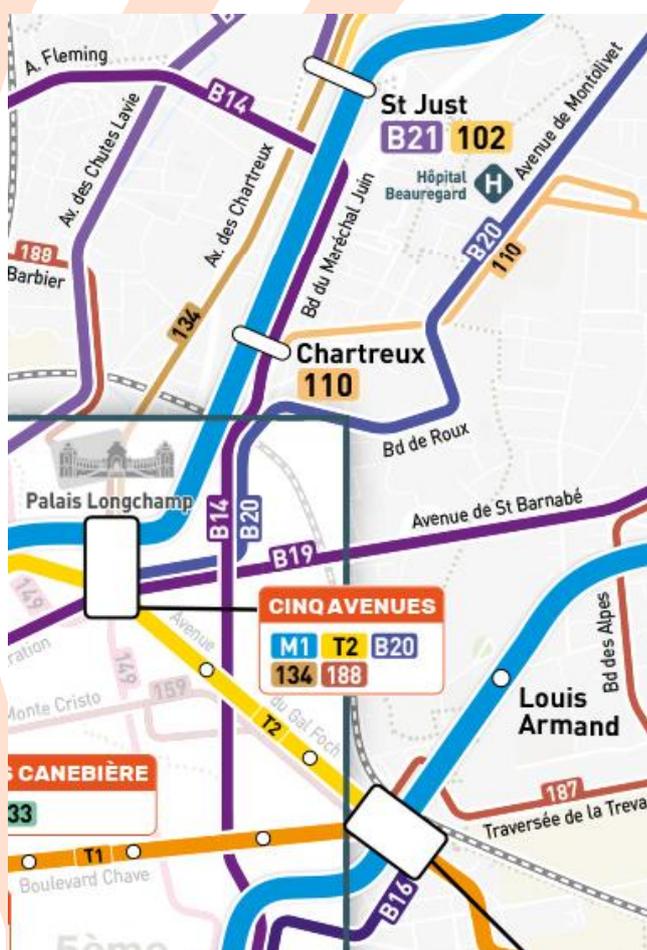
Les habitants du 4^{ème} arrondissement qui se sont exprimés considèrent **en grande majorité que la refonte du réseau de bus est une nécessité (85 % de réponses en ce sens)**. Cela s'accorde avec la moyenne observée sur l'ensemble du territoire concerné. Toujours aligné avec les tendances observées dans les autres arrondissements, les habitants se prononcent à **67% prêts à changer leurs habitudes**.



L'avis des participants au sujet de la refonte envisagée est toutefois plus mitigé mais reste positif : **52% déclarent que leurs conditions de déplacement seront améliorées.**



Des lignes ont plusieurs fois été mentionnées par les habitants du 4^{ème} qui se sont exprimés :



• **B20 (139 contributions = 87 contributions sur la ligne projet + 52 contributions sur la ligne actuelle)** : la grande majorité des interrogations autour de cette ligne concerne la modification du tracé à proximité du métro Chartreux. Les habitants qui se sont exprimés ne comprennent pas cette décision et préfèrent que cette ligne conserve son itinéraire actuel.

• **B21 (127 contributions = 58 contributions sur la ligne projet + 69 contributions sur la ligne actuelle)** : certaines contributions stipulent que le passage par St Charles à la gare n'est pas utile, que cette ligne doit desservir les 5 avenues par le boulevard Cassini ; d'autres au contraire apprécient la possibilité qu'elle offre d'accéder directement de 4h30 à 1h du matin à Bonneveine ou aux Catalans depuis la gare Saint-Charles.

• **B19 (77 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 44 contributions sur la ligne actuelle)** : les participants ne voient pas l'utilité de son itinéraire actuel par rapport à la présence du tramway et du métro et considèrent que la ligne devrait passer plus loin du boulevard Camille-Flammarion afin de s'éloigner du tracé du tramway.

- **134 (39 contributions = 8 contributions sur la ligne projet + 31 sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Il est demandé des horaires prolongés le soir (après 21h)
- **149 (30 contributions sur la ligne projet)** : Peu de remarques sur cette ligne. Les habitants apprécient cette nouvelle ligne qui relie les quartiers 5 Avenues et Belle de Mai.
- **159 (28 contributions = 11 contributions sur la ligne projet + 17 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Elle est globalement appréciée pour la desserte de la Plaine, bien que certains habitants la considèrent comme redondante vis-à-vis du tracé des tramways et des métros.

5) 5ème arrondissement

Le 5ème arrondissement de Marseille compte 45 098 habitants. Il est situé au sud-est du 1^{er} arrondissement.

Les habitants de cet arrondissement se sont **faiblement mobilisés** au travers du questionnaire. Seuls 164 contributions émanent de cet arrondissement (soit 3.14% des contributions) alors qu'il compte 4.93% des habitants de la ville.

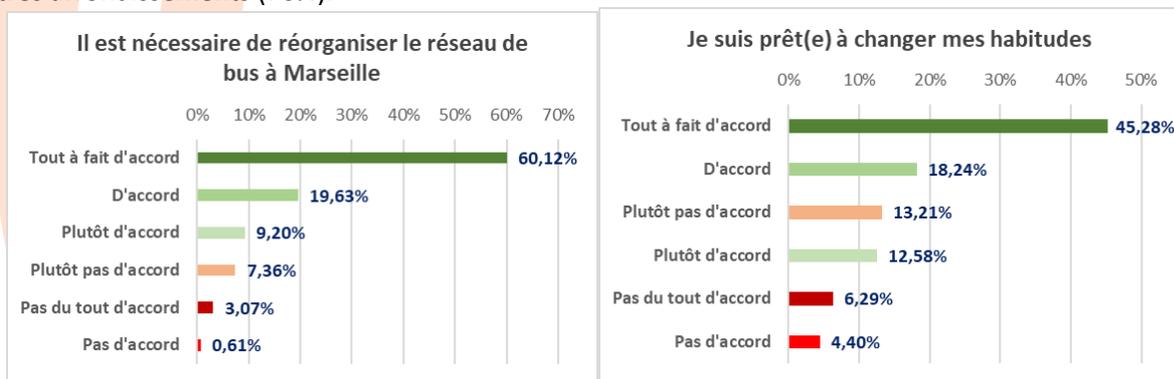
Le 5ème arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Centre », pour lequel un forum s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil basse) en réunissant une trentaine de personnes.

Le stand de concertation s'est déroulé la matinée du samedi 25 février 2023, de 9h à 12h au marché de la Plaine. Une **soixantaine de personnes** se sont mobilisées et 600 flyers ont ainsi été distribués. Les habitants rencontrés semblaient satisfaits de la volonté de la Métropole de concerter la population.

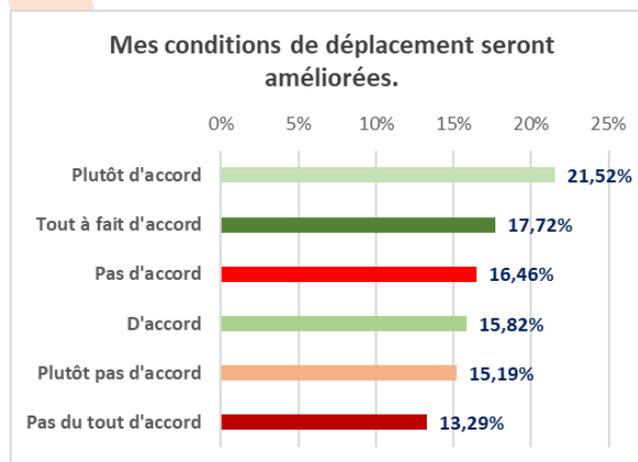
Le 5^{ème} fait également partie des arrondissements n'ayant **pas déposé de cahiers d'acteurs**.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 5^{ème} arrondissement s'accordent à **l'immense majorité sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus (90% d'avis favorables)**, plus que la moyenne (84%). Les habitants se déclarent également majoritairement **prêts à changer leurs habitudes (75%)**, chiffre supérieur à la moyenne des autres arrondissements (70%).



Enfin, les usagers du 5^{ème} déclarent **majoritairement (55%) que leurs conditions de déplacements seront améliorées** avec le nouveau réseau de bus.



En zoomant sur les contributions, on observe quelques lignes qui ressortent :



- **156 (189 contributions = 84 contributions sur la ligne projet + 105 contributions sur la ligne actuelle)** : il est regretté que la ligne passe par le Roucas avant de rejoindre l'hôpital de la Timone et qu'elle ne desserve plus Castellane.
- **B8 (62 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 30 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants trouvent son itinéraire intéressant mais craignent que la longueur de son tracé entraîne une baisse générale de sa performance.

- **B14 (39 contributions = 18 contributions sur la ligne projet + 21 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Les remarques sur la ligne actuelle (72) font surtout état de son encombrement aux heures de pointe. Les habitants souhaiteraient des bus articulés pour la future ligne B14.

6) 6ème arrondissement

Le 6ème arrondissement de Marseille est situé dans le Secteur Sud de la ville. Il est divisé en plusieurs quartiers : Castellane, Lodi, Notre-Dame-du-Mont, Palais-de-Justice, Préfecture et Vauban. Celui-ci compte 42 135 habitants.

Les habitants du 6ème arrondissement se sont **mobilisés pendant la concertation à la hauteur de leur poids démographique**. En effet, 225 réponses au questionnaire (soit 4,27% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe 4,6% de la population concernée par la concertation.

Le stand de la concertation du 6ème arrondissement s'est déroulé le 9 février 2023, de 14h à 17h, sur la place Estrangin Pastré. Une **cinquantaine de personnes** ont pu échanger avec l'équipe en charge de la concertation sur le projet de nouveau réseau de bus dont de nombreux CIQs. La plupart d'entre eux s'attendaient à assister à une réunion publique avec des experts techniques. L'association ARTM (les amis du rail et des transports de Marseille) était également présente.

Le forum du Secteur Sud, lié à cet arrondissement, s'est déroulé le mardi 21 février 2023, de 18h30 à 20h30 à la mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille. Ce dernier a connu la plus forte affluence des 4 forums organisés, avec **110 participants**. L'un des principaux sujets abordés lors de ce forum fut le maintien de la ligne 19, appréciée des habitants de l'arrondissement, notamment pour la liaison directe qu'elle offre entre le David et la place Castellane.

6 cahiers d'acteurs concernant le 6ème arrondissement ont été reçus.

2 le concernent uniquement, de la part :

- de la mairie du 6-8ème
- de la fédération des CIQs du 6ème arrondissement

D'autres mentionnent tout ou partie de la desserte du 6^{ème} arrondissement :

- ceux de la RTM
- celui de l'association Marseille Transport
- celui des amis du rail et du transport
- celui des associations citoyennes du 6&8 arrondissements

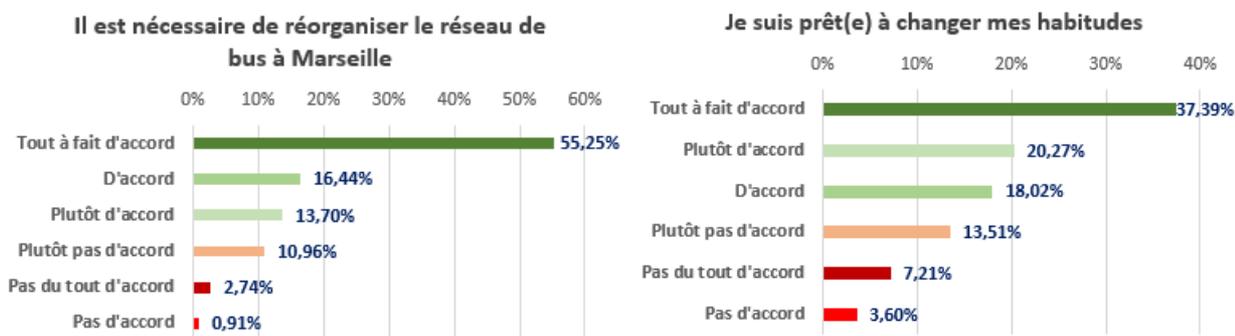
Les thématiques et propositions ressorties concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

- B16 : proposition de rétablir la liaison entre La Madrague et Castellane
- B17 : proposition de prolongement jusqu'au Roy d'Espagne

Le cahier de la Mairie du 6/8 fait également part de préoccupations transversales, notamment au sujet du nouvel aménagement de la place Castellane (emplacement des arrêts de bus, liaison avec le boulevard Braille, conflits d'usage avec les cyclistes...).

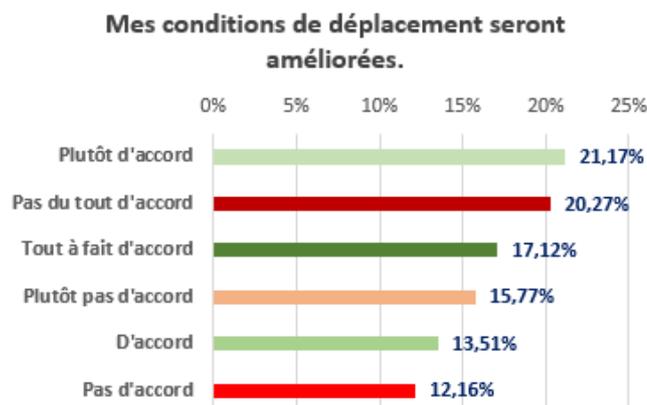
Spécificités / Orientations / Tendances ?

Parmi les répondants, **75% estime qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille**, soit légèrement moins que la moyenne (84%). **75% d'entre eux sont également prêts à changer leurs habitudes**, ce qui cette fois-ci est supérieur à la moyenne (70%).



72% des habitants du 6^{ème} sont usagers fréquents des transports en commun (ce qui est de 11 points supérieur à la moyenne des arrondissements de la ville). Parallèlement, seuls 15% des habitants utilisent fréquemment leur voiture, ce qui est plus de deux fois inférieur à la moyenne de la ville. Le 6^{ème} est un arrondissement plutôt central de Marseille, ce qui justifie ce faible usage de la voiture au profit des transports en commun.

Les participants sont près de **52% à considérer que leurs conditions de circulation seront améliorées** par le projet, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne (49%).



Les points de vigilance qui sont plus fréquemment ressortis concernent les thématiques suivantes :

- **Itinéraires** : certains des nouveaux itinéraires proposés entraînent une grande insatisfaction aux yeux des habitants du 6^{ème} qui se sont exprimés, notamment parce que l'arrondissement ne bénéficiera plus d'une desserte directe des plages (sauf celle du Pharo) et parce que le temps de parcours vers la Timone sera allongé.
- **Performance** : les habitants qui se sont exprimés craignent que les nouvelles lignes ne soient pas plus performantes que les anciennes, notamment la 156 empruntant un itinéraire jugé peu adapté au passage de bus, ou les B8 et B17 empruntant le cours Lieutaud.
- **Fréquence** : les participants souhaiteraient un renforcement de la fréquence des lignes (moins de 30 minutes d'attente entre chaque bus, notamment en soirée).
- **Amplitude horaire** : les habitants ont émis le souhait de voir les lignes commencer plus tôt le matin (7h) mais surtout de s'arrêter plus tard le soir (après 21h).

Certaines lignes ont suscité de nombreuses réactions/remarques :



- **156 (189 contributions = 84 contributions sur la ligne projet + 105 sur la ligne actuelle)** : cette ligne est la 5^{ème} avec le plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation ; son itinéraire par la colline du Roucas blanc suscite de vives interrogations.

- **B17 (135 contributions = 71 contributions sur la ligne projet + 64 contributions sur la ligne actuelle)** : cette ligne est la 10^{ème} avec le plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation ; il y a des craintes d'un allongement de temps de parcours : proposition de passer par la rue de Rome pour éviter le cours Lieutaud.

- **158 (114 contributions = 67 contributions sur la ligne projet + 47 contributions sur la ligne actuelle)** : 16^{ème} au classement des lignes ayant suscité le plus de remarques, elle remplacera la ligne 74. Son passage par la rue du Cambodge semble notamment irréaliste pour de nombreux participants

7) 7^{ème} arrondissement

Le 7^{ème} arrondissement de Marseille comptabilise 34.596 habitants et recouvre les quartiers de Bompard, Endoume, les Iles, le Pharo, le Roucas-Blanc, Saint-Lambert et Saint-Victor.

Le forum du Secteur Centre s'est déroulé le mercredi 22 février de 18h à 20h, à la Coque (Place Henri Verneuil) et a réuni une trentaine de personnes.

De nombreux habitants se sont mobilisés pour cette concertation de projet de nouveau réseau de bus à travers les différents dispositifs de participation. Le stand de la concertation s'est tenu le 27 février à la place du 4 septembre de 9h à 12h avec plus de **80 personnes rencontrées**.

Six cahiers d'acteurs concernant le 7^{ème} arrondissement ont été reçus pendant la concertation.

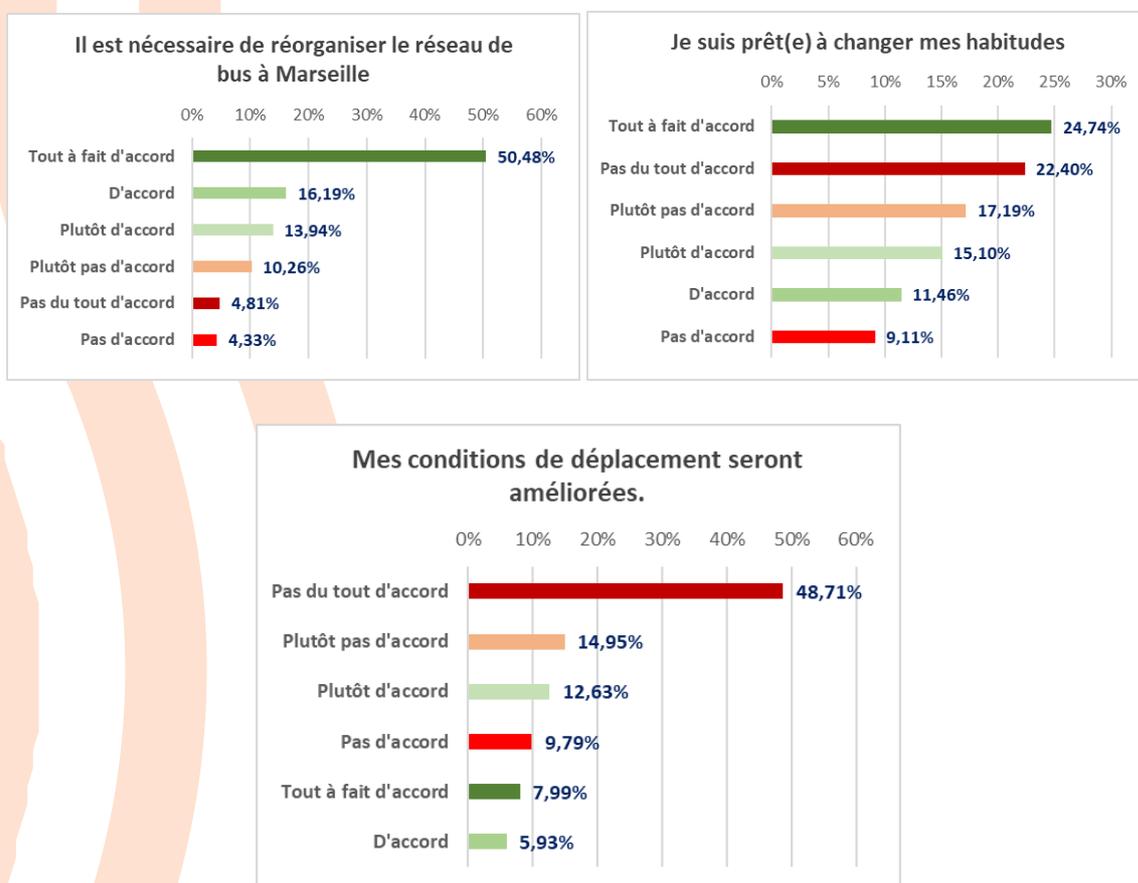
- Un cahier d'acteur de la part de la Fédération du CIQ du 7^{ème} arrondissement
- Un cahier d'acteur de la part du CIQ Roucas Blanc – Gratte Semelle Terrail (avec les résultats d'un sondage auprès de la population)
- Un cahier d'acteur de la part du CIQ Bompart
- Un cahier d'acteur de la part du CIQ Roucas Blanc
- Un cahier d'acteur de la part du CIQ Vallon des Auffes
- Un cahier d'acteur provenant du Centre Notre-Dame du Roucas

Les contributions concernent essentiellement des remarques sur certaines lignes (cf ci-après), en accord avec l'ensemble des contributions récoltées sur les stands et les forums.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les profils socio-démographiques parmi les répondants au questionnaire du 7^{ème} arrondissement sont légèrement différents de la moyenne : moins de **salariés** (48% contre 62,5%) et plus de **retraités** (27% contre 20%).

Parmi les répondants, **64% estime qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus** à Marseille : cela reste majoritaire mais est 20 points en-dessous de la moyenne générale (84%). Pour **51% d'entre eux, ils sont prêts à changer leurs habitudes**, ce qui là aussi est de quasiment 20 points inférieur à la moyenne (70%), mais reste tout de même légèrement majoritaire. Ces réponses, assez partagées, peuvent s'expliquer par le fait que **pour 74% des répondants, leurs conditions ne sont pas améliorées** avec ce projet de nouveau réseau de bus, ce qui est-dessus de la moyenne (51%). Ces résultats traduisent de nombreuses inquiétudes, en lien avec les demandes des cahiers d'acteurs.



A travers les différents dispositifs proposés, on constate parfois une incompréhension de la part des participants quant à la **suppression de certaines lignes** (notamment les lignes 82 et 73). De plus, **l'amplitude horaire** est un levier important d'amélioration pour cet arrondissement, et de nombreuses demandes concernent les lignes locales, qu'elles puissent s'arrêter **au-delà de 21h**, les horaires proposés ne correspondant pas toujours aux besoins des actifs, ni aux besoins liés aux loisirs.

Les lignes qui ont suscité le plus de réactions parmi les personnes qui se sont exprimées sont les suivantes :



- **155 (209 contributions = 78 contributions sur la ligne projet + 131 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants qui se sont exprimés souhaitent que le terminus de cette ligne soit rétabli à Roucas Blanc, et qu'elle assure la desserte du Terrail. Ils souhaitent également le passage de cette ligne en ligne principale afin de bénéficier d'une desserte en soirée.
- **B13 (200 contributions = 72 contributions sur la ligne projet + 128 contributions sur la ligne actuelle)** : certaines contributions demandent le terminus de la ligne au Mucem. De plus, au vu de la fréquentation de la ligne 83 actuelle, les habitants estiment qu'il faudrait doubler la fréquence prévue pour cette ligne, afin d'améliorer sa performance globale (ligne jugée trop longue).

- **156 (189 contributions = 84 contributions sur la ligne projet + 105 contributions sur la ligne actuelle)** : les contributions font ressortir la volonté des habitants que cette ligne desserve le quartier Castellane en direct et qu'elle permette de rejoindre La Corniche (comme la 73 actuelle, via le Vallon de l'Oriol). Les participants regrettent de ne plus avoir un accès direct entre le 7^{ème} et les hôpitaux et le campus de la Timone. Ces derniers souhaitent également, comme pour la ligne 155, que cette ligne devienne une ligne principale, avec une plus forte fréquence et une desserte de soirée.
- **B21 (127 contributions = 58 contributions sur la ligne projet + 69 contributions sur la ligne actuelle)** : les habitants qui se sont exprimés souhaitent que cette ligne passe par la Canebière. De plus, redoutant une dégradation de la performance et de la régularité liée à la longueur du tracé, ils souhaitent que la fréquence de passage prévue soit doublée.
- **160/161/162 (32 dont 18 contributions sur la ligne projet et 14 sur la ligne actuelle / 47 contributions dont 28 contributions sur la ligne projet et 19 sur la ligne actuelle / 51 contributions dont 33 contributions sur la ligne projet et 18 sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur ces lignes. Elles mériteraient, selon les participants, d'être revalorisées en lignes principales afin de bénéficier d'une desserte en soirée et de conserver leur terminus place Ballard. Pour la ligne 160, touristique, les contributeurs souhaitent également qu'elle passe par des arrêts tels que Mucem, le centre commercial des Terrasses du Port, etc.
- **184 (21 contributions = 13 contributions sur la ligne projet + 8 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Il est demandé que cette ligne circule le samedi et plus tard en soirée (après 21h), notamment pour assurer la desserte du quartier Samatan et de ses habitants.

8) 8^{ème} arrondissement

Le 8^{ème} arrondissement de Marseille est situé dans le Secteur Sud de la ville. Il est divisé en plusieurs quartiers : Bonneveine, Les Goudes, Montredon, Périer, La Plage, La Pointe Rouge, Le Rouet, Saint-Giniez, Sainte-Anne et Vieille Chapelle. Celui-ci compte 82 155 habitants.

Les habitants du 8^{ème} arrondissement ont très largement participé à la concertation sur le nouveau réseau de bus proposé par la Métropole. En effet, 650 réponses au questionnaire (**la plus forte participation en volume**, soit 12,35% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe moins de 9% de la population concernée, soit une **participation supérieure à son poids démographique**.

Le stand de la concertation du 8^{ème} arrondissement s'est déroulé le 6 février 2023, de 15h à 18h, à la sortie du métro Rond-Point du Prado. C'est le stand qui a connu la plus forte affluence dans le cadre de la concertation et plus de **200 personnes** ont pu être accueillies par les équipes en charge de la concertation. Le profil de ces participants était très varié (étudiants, actifs, parents, retraités, seniors, etc.).

Le forum du Secteur Sud, lié à cet arrondissement, s'est déroulé le mardi 21 février 2023, de 18h30 à la mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille. Ce dernier a connu la plus forte affluence des 4 forums organisés, avec **110 participants**. L'un des principaux sujets abordés lors de ce forum fut le maintien de la ligne 19, appréciée des habitants de l'arrondissement, notamment pour la liaison directe qu'elle offre entre le David et la place Castellane.

16 cahiers d'acteurs ont été reçus pour le 8^{ème} arrondissement : il s'agit de loin de la mobilisation la plus forte sur cette modalité de concertation (le 12^{ème} arrondissement et Septèmes-les-Vallons arrivent 2^{ème} ex aequo avec 8 cahiers d'acteurs chacun).

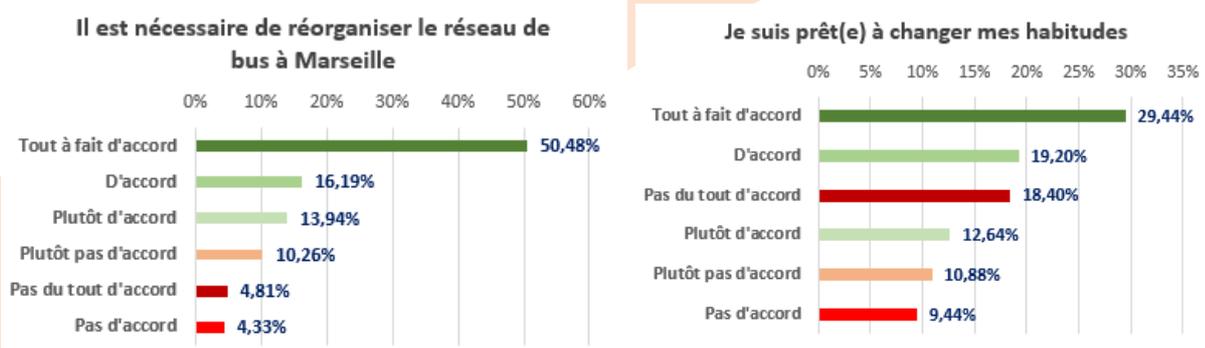
- 1 cahier d'acteur déposé par la mairie du 6 et 8^{ème} arrondissements
- 1 cahier d'acteur déposé par la FCPE de Marseilleveyre
- 5 sont issus des CIQs : 2 issus du CIQ Madrague de Montredon la rose la Verrerie ; 1 du CIQ Calanques de Callelongue et Marseilleveyre ; 1 du CIQ Bonneveine Vieille Chapelle ; 1 du CIQ Périer Gratte Semelle
- 1 cahier d'acteur déposé par le Parc National des Calanques
- 1 cahier d'acteur déposé par la maison d'hôte Villa d'Orient
- 1 déposé par la copropriété Square Croze Magnan
- 2 cahiers d'acteur déposé par le CIQ St-Giniez-Prado
- 1 déposé par le CIQ de Samena
- 1 issu de la fédération des CIQs du 8^{ème} arrondissement
- 1 cahier d'acteur déposé par les associations citoyennes du 6^{ème} & 8^{ème} arrondissements
- 1 cahier d'acteur déposé par les citoyens et citoyennes du 6^{ème} & 8^{ème} arrondissements

Les thématiques et propositions ressorties dans ces cahiers d'acteurs concernent majoritairement les amplitudes horaires (assurer la desserte autant le WE, les jours fériés et pendant les vacances scolaires que la semaine) et les itinéraires des lignes suivantes :

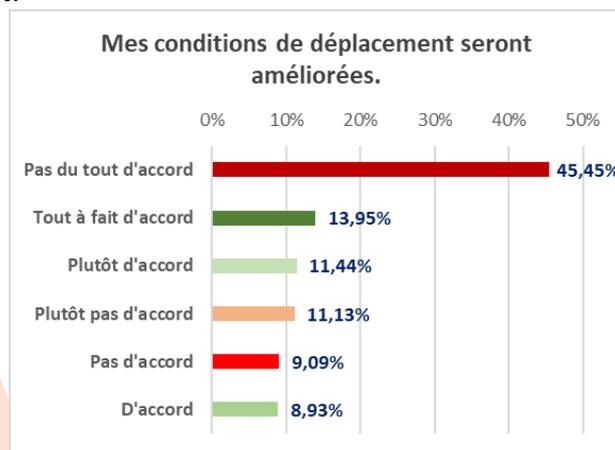
- **B16** : proposition de rétablir la liaison entre La Madrague et Castellane
- **B17** : De plus, plusieurs contributeurs souhaiteraient que cette ligne puisse passer devant le Centre Commercial Bonneveine.
- **120 / 126 / 127 / 147** : les contributeurs demandent que les plages horaires soient élargies jusqu'à 23h, voire 1h30, et 7j/7 en particulier en période estivale.
- **126** : les contributeurs estiment que le choix de l'implantation du terminus à Samena n'est pas adapté.
- **186** : les contributeurs proposent de conserver l'itinéraire actuel de la ligne 86 car le nouveau tracé ignore les zones les plus peuplées du secteur (Turbine, Puget, Bienvenu) ; une alternative de tracé est même proposée, afin que cette ligne puisse se connecter au métro Perrier en passant par la rue Mermoz, le deuxième Prado, l'avenue Pompidou, la rue du Commandant Rolland, la colline Flotte, le boulevard Perier.

Spécificités / Orientations / Tendances ?

Parmi les répondants, **79% estime qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille**, score légèrement inférieur à la moyenne (84%) mais toujours fortement majoritaire. De même, **60% d'entre eux sont prêts à changer leurs habitudes**, ce qui reste majoritaire mais est inférieur de 10 points à la moyenne des autres arrondissements (70%).



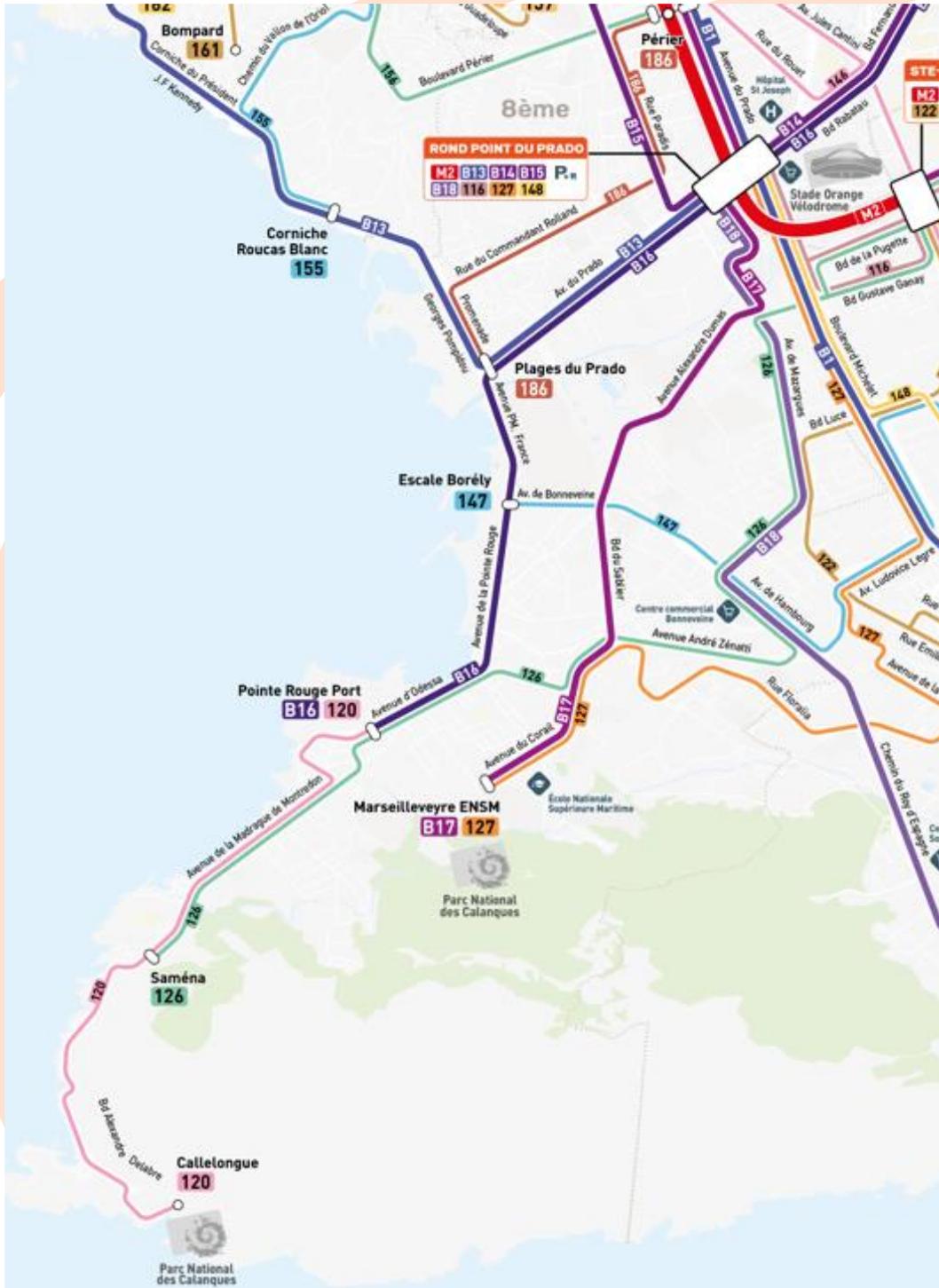
Les participants du 8^{ème} arrondissement sont sceptiques sur le projet : **65% des répondants estiment que leurs conditions de déplacement ne seront pas améliorées** alors que la moyenne des autres arrondissements est à 51%.



Des grandes thématiques sont ressorties des différentes modalités de concertation :

- **Itinéraires** : les habitants du 8^{ème} qui se sont exprimés sont globalement mécontents du changement prévu de la ligne 19, qui n'effectuerait plus son terminus à la place Castellane. Les habitants de Mazargues, du Roucas blanc et du haut du boulevard Périer qui se sont exprimés sont également critiques vis-à-vis du nouveau réseau de bus.
- **Amplitude horaire** : le 8^{ème} ouvre sur le littoral et les calanques. Les participants souhaitent des horaires plus larges notamment en soirée, afin de ne pas se retrouver « coincés » après 21h à chaque déplacement en centre-ville. Ces amplitudes horaires larges bénéficieraient également aux touristes et clients venant du centre-ville et cherchant à passer la soirée dans le 8^{ème}, arrondissement très touristique de la ville.
- **Performance** : les participants souhaitent que le littoral soit mieux desservi (faire passer la ligne 120 en soirée notamment). Ils reconnaissent toutefois que les conditions de desserte du littoral seront améliorées avec la refonte du réseau de bus.

Parmi les 16 lignes proposées pour couvrir l'arrondissement, **8 réunissent plus de 100 contributions.**



- B16 (416 contributions = 138 contributions sur la ligne projet + 278 sur la ligne actuelle) :** cette ligne est à l'origine du plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation. Ses nouveaux terminus sont à l'origine d'un grand nombre de remarques. Au Sud, il est demandé qu'elle circule jusqu'à la Madrague de Montredon et au Nord qu'elle desserve la Place Castellane à l'instar de l'itinéraire de la ligne 19 actuelle. Le prolongement de la B16 au Nord jusqu'à la gare de la Blancarde avec moins de voies en site propre inquiète quant à sa performance. Surtout, elle impose en l'état aux habitants au Sud de la Pointe-Rouge de faire une correspondance avec la ligne 126 pour rejoindre une ligne desservant le centre-ville. L'efficacité de cette correspondance entre 2 bus de différents statuts (une ligne standard et une ligne principale) est remise en cause.

- **B13 (200 contributions = 72 contributions sur la ligne projet + 128 contributions sur la ligne actuelle)** : cette ligne est la 3^{ème} avec le plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation. Les participants sont majoritairement inquiets de la performance du parcours jusqu'à Arenc. En effet, la B13 se substitue à l'actuelle 83 qui est, surtout pendant la période estivale, surchargée et les contributions récoltées ne comprennent pas pourquoi son trajet est encore prolongé. Ils estiment que cet allongement sera nécessairement synonyme de retard et n'ont pas perçu les renforts d'offre. Ils regrettent aussi, dans cette perspective, la disparition du 82/82S
- **156 (189 contributions = 84 contributions sur la ligne projet + 105 contributions sur la ligne actuelle)** : cette ligne est la 5^{ème} avec le plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation. Son itinéraire par la colline du Roucas blanc suscite de vives interrogations.
- **186 (156 contributions = 56 contributions sur la ligne projet + 100 contributions sur la ligne actuelle)** : 6^{ème} au classement des lignes ayant suscité le plus de remarques, elle remplace la ligne 86 qui fonctionne actuellement avec des minibus pour pouvoir desservir un quartier très escarpé. Les résidents de la Colline Flotte, en haut du boulevard Périer, les résidences de l'Eden Roc, les collégiens et écoliers de La Turbine, etc. qui se sont exprimés regrettent la disparition d'une ligne qui leur était chère, notamment au regard de la déclivité du terrain.
- **126 (155 contributions = 113 contributions sur la ligne projet + 42 contributions sur la ligne actuelle)** : 7^{ème} au classement des lignes ayant suscité le plus de remarques. Son terminus au niveau de la place Samena ne suscite pas l'adhésion et plusieurs participants réclament soit qu'elle s'arrête au port de la Pointe-Rouge, soit un prolongement de son terminus au Sud jusqu'à Callelongue. Son statut de ligne standard est également questionné dans la mesure où elle permet de desservir une partie des plages urbaines de Marseille, notamment en période estivale.
- **B17 (135 contributions = 71 contributions sur la ligne projet + 64 contributions sur la ligne actuelle)** : cette ligne est la 10^{ème} avec le plus grand nombre de remarques émises dans le cadre de cette concertation. Les participants sont divisés sur l'intérêt d'une liaison vers St Charles qui va rallonger la ligne au milieu des embouteillages pour certains et est une opportunité de connexion à la gare pour d'autres.
- **120 (118 contributions = 105 contributions sur la ligne projet + 13 contributions sur la ligne actuelle)** : 15^{ème} au classement des lignes ayant suscité le plus de remarques, la ligne 120 est globalement saluée mais ses horaires et sa fréquence suscitent un grand nombre de remarques ; pour qu'elle se positionne comme véritable levier d'alternative à la voiture de nombreux participants demandent à ce que ses horaires soient étendus jusqu'à 1h du matin au moins, afin de mieux desservir la vingtaine d'établissements culinaires et touristiques qui jalonnent son parcours. Un certain nombre de participants suggère de la faire circuler dès la station de métro Rond-Point du Prado pendant les week-ends de saison et les vacances scolaires.
- **122 (111 contributions = 38 contributions sur la ligne projet + 73 contributions sur la ligne actuelle)** : 17^{ème} au classement des lignes ayant suscité le plus de remarques, la plupart ayant pour objet son terminus à Sainte-Marguerite Dromel plutôt qu'au Rond-Point du Prado à l'image de la ligne 22 actuelle. Pour les répondants qui soulignent, par ailleurs, le côté plus économiquement dynamique et donc attractif du Rond-Point du Prado, cette évolution rallongerait le temps de parcours en bus (chaussée embouteillée) comme en métro (station supplémentaire). D'autres participants expriment leur lassitude d'une desserte de Mazargues se terminant à 21h.

9) 9ème arrondissement

Le 9^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 9 quartiers : Les Baumettes, Le Cabot, Carpiagne, La Panouse, Le Redon, Mazargues, Sainte-Marguerite, Sormiou et Vaufrèges. Il compte près de 76 053 habitants.

Les habitants du 9^{ème} arrondissement se sont **mobilisés** dans le cadre de cette concertation. En effet, 506 réponses au questionnaire (soit presque 10% des contributions totales, à la **3^{ème} position en volume**) proviennent de cet arrondissement, qui ne regroupe que 8,3% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu dans l'enceinte du supermarché Leclerc de Sormiou, le 7 février 2023, de 16h à 19h. **90 personnes** ont pu alors interagir avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et plus de 600 flyers ont été distribués au regard de la forte affluence du site. Les thématiques « maillage territorial », « amplitude horaire » et « performance » sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le forum du Secteur Sud, lié à cet arrondissement, s'est déroulé le mardi 21 février 2023, de 18h30 à la mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille. Ce dernier a connu la plus forte affluence des 4 forums organisés, avec **110 participants**.

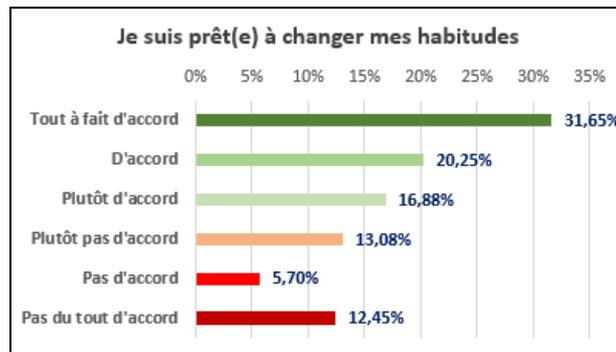
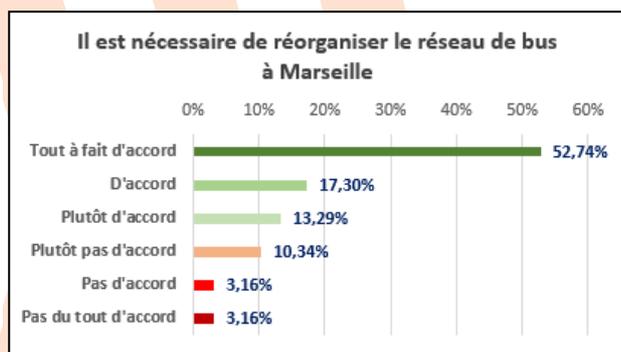
7 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

- 4 sont issus de CIQ : le Cabot, La Panouse, Hauts de Mazargues – La Cayolle, Ste-Marguerite Village
- 1 cahier déposé par la mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements
- 1 cahier déposé par le Parc National des Calanques
- 1 cahier déposé par l'Association des amis du Printemps Marseillais du secteur 9/10

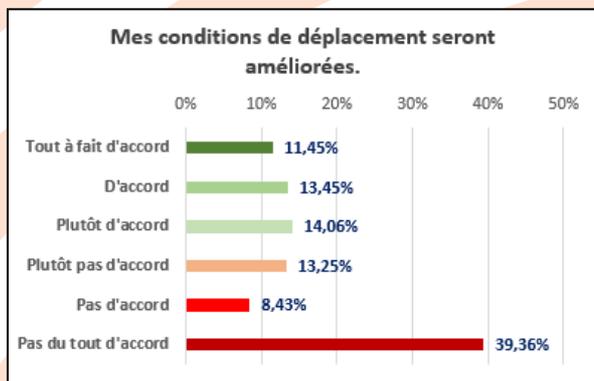
Le sujet le plus fréquemment évoqué dans ces cahiers d'acteurs concerne le maillage territorial, la **suppression de la desserte de la Panouse** donnant lieu à une forte mobilisation. Les thématiques « amplitude horaire » et « itinéraires » sont celles le plus fréquemment abordées par la suite.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 9^{ème} arrondissement s'accordent à **83% sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (ce chiffre est très proche de la moyenne sur le territoire de la concertation, à 84%). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **68,7% des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes de déplacement**, ce qui correspond une fois de plus à la moyenne obtenue par ailleurs (70%)



Face à ce projet de réorganisation du réseau de bus, les habitants du 9^{ème} expriment en majorité des réserves et des inquiétudes (61%), 39% se déclarant même « pas du coup d'accord » avec l'idée que leurs conditions de déplacements vont s'améliorer. Le chiffre global d'insatisfaction est supérieur de 10 points à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.



Les lignes qui ont suscité le plus de réactions parmi les personnes qui se sont exprimées dans le 9^{ème} arrondissement sont les suivantes :

Ligne 146 – anciennes ligne 46S et 46 – (38 contributions = 24 contributions sur la ligne projet + 14 contributions sur la ligne actuelle) :

- Les habitants du quartier de la Panouse regrettent la « disparition » de cette ligne dans le cadre du nouveau réseau qui répondait à un besoin important des habitants du quartier (en particulier scolaires et retraités).

L'alternative de desserte par la ligne 24 est perçue comme trop éloignée.

- En lien avec cette suppression, plusieurs participants

souhaitent que la nouvelle ligne 146 puisse être prolongée pour assurer la fin du circuit de l'ancienne ligne 46S. Cet itinéraire pourrait également être assuré par une navette, ou encore par une nouvelle ligne en partance du terminus du futur T3.

- À défaut, une augmentation de fréquence sur les lignes situées à proximité pourrait être bénéfique. C'est une demande qui est commune aux différentes lignes du secteur, conjuguée avec le souhait d'une meilleure coordination des horaires de passage entre celles-ci.
- L'annonce de la suppression de la ligne 46 à la suite de la mise en place du prolongement du T3 engendre une incompréhension quant au maintien de la desserte des quartiers situés en bout de ligne (Rouvière notamment) post-2025. Globalement, la reconfiguration du réseau local autour du futur tram intéresse les participants qui veulent savoir comment sera effectuée la desserte à cet horizon.

Ligne 122 – ancienne ligne 22 – (111 contributions = 38 contributions sur la ligne projet + 73 contributions sur la ligne actuelle) :

- Si la modification de l'actuelle ligne 22 suscite l'inquiétude de certains contributeurs, de nombreux autres se déclarent globalement satisfaits par la nouvelle ligne 122.
- Une majorité de participants regrettent le terminus de la ligne à Sainte-Marguerite Dromel en lieu et place du rond-point du Prado (terminus de l'ancienne ligne 22).
- En contrepartie, ils redoutent un trajet trop long, notamment du fait du passage par l'intersection Avenue de Mazargues/Avenue Ludovic Lègre, mais aussi entre Sainte-Marguerite Dromel et le boulevard Michelet. Des aménagements de voies sont suggérés pour fluidifier le parcours de la nouvelle ligne.
- La bascule de la desserte des sentiers de randonnées des Calanques vers la B18 divise les contributeurs.
- Un certain nombre de participants souhaitent une extension de l'amplitude horaire de la nouvelle ligne au-delà de 21h. D'autres pointent la nécessité de maintenir un niveau d'offre élevé durant les vacances scolaires pour répondre aux besoins des salariés.
- L'absence de desserte des Baumettes dans le cadre du nouveau tracé proposé est également regrettée. D'autres contributions soulignent également un déficit au niveau de l'avenue et du cœur de village de Mazargues.

Ligne 124 – ancienne ligne 24 – (93 contributions = 30 contributions sur la ligne projet + 63 contributions sur la ligne actuelle) :

- De nombreux participants réclament son passage en ligne principale (pour augmenter à la fois la fréquence et l'amplitude horaire) – notamment pour assurer la desserte de trois centres hospitaliers depuis le métro.
- En lien avec la suppression de la ligne 46S, plusieurs participants s'inquiètent que le tracé de la ligne 124 ne soit trop éloigné du quartier de La Panouse et demandent à ce qu'il puisse en être rapproché.
- Plusieurs participants souhaitent une augmentation de l'amplitude horaire en soirée, notamment pour bénéficier à La Rouvière et à Luminy.

Ligne 100 (31 contributions sur la ligne projet) :

- Les participants approuvent globalement le tracé de la nouvelle ligne.
- Certaines contributions soulignent l'intérêt que la ligne 100 puisse desservir Luminy à l'Est et la Fourragère à l'Ouest. D'autres regrettent qu'elle ne soit pas fusionnée avec la ligne B4.
- En revanche, plusieurs redoutent que des conditions difficiles sur le Boulevard Urbain Sud ne viennent impacter sa performance. Une voie réservée sur la L2 est également évoquée.

Ligne 116 – anciennes lignes 16 et 16S – (31 contributions = 14 contributions sur la ligne projet + 17 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Le départ de la nouvelle ligne au rond-point du Prado est perçu comme susceptible de générer des difficultés de circulation.
- La desserte de la future ZAC Vallon Régny, dont les voiries et aménagements ne sont pas achevés, suscite une confusion chez plusieurs participants.

Ligne 148 – ancienne ligne 48 – (26 contributions = 14 contributions sur la ligne projet + 12 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Plusieurs contributeurs regrettent que la ligne n'aille pas jusqu'à la Gaye et le T3.
- Une augmentation de la fréquence et de l'amplitude horaire est globalement souhaitée sur cette ligne, notamment par les contributeurs de La Rouvière

10) 10ème arrondissement

Le 10^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 6 quartiers : La Capelette, Menpenti, Pont-de-Vivaux, Saint-Loup, Saint-Tronc, La Timone. Il compte près de 59 131 habitants.

Les habitants du 10ème arrondissement se sont **relativement mobilisés** pendant la concertation. 220 réponses au questionnaire (soit 4,18% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe 6,4% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu dans l'enceinte du supermarché Auchan St-Loup, le 8 février 2023, de 16h à 19h. **30 personnes** ont pu alors interagir avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et plus de 150 flyers ont été distribués. Les thématiques « maillage territorial » et « amplitude horaire » et « itinéraire ».

Le forum du Secteur Sud, lié à cet arrondissement, s'est déroulé le mardi 21 février 2023, de 18h30 à la mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille. Ce dernier a connu la plus forte affluence des 4 forums organisés, avec **110 participants**.

4 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

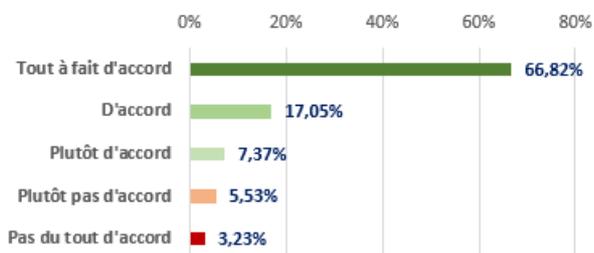
- 2 sont issus de CIQ : La Capelette, St Loup Village,
- 1 cahier déposé par la mairie des 9ème et 10ème arrondissements
- 1 cahier déposé par l'Association des amis du printemps Marseillais

Le sujet le plus fréquemment évoqué concerne l'itinéraire et le maillage territorial, notamment à l'encontre de **la suppression de la 46S actuelle** (la ligne 46/46S est remplacée par les lignes 124, 146 et 148) : pour plusieurs participants, cela va créer un impact négatif sur les habitants de la Panouse. La ligne principale **B6 est fortement appréciée** et répond à l'attente des utilisateurs mais certains participants se posent alors des questions sur les aménagements de voirie et de la gestion des stationnements.

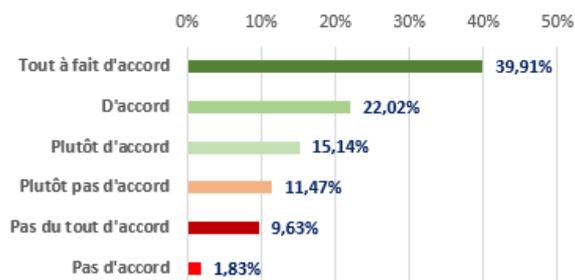
Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 9^{ème} arrondissement s'accordent à **91% sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille, de 7 points supérieur à la moyenne de 84%. Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **77% des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui est supérieur également de 7 points à la moyenne obtenue par ailleurs (70%).

Il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille

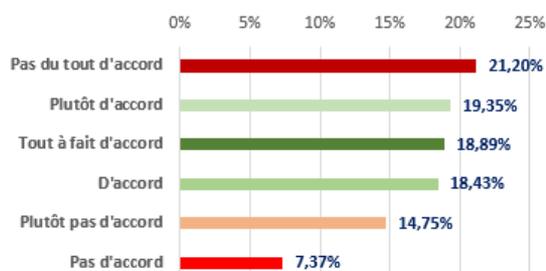


Je suis prêt(e) à changer mes habitudes



Près de **57%** des participants reconnaissent que leurs conditions de déplacement seront améliorées par rapport à aujourd'hui ; ce chiffre est supérieur de près de 6 points à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.

Mes conditions de déplacement seront améliorées.



Les lignes qui ont suscité le plus de réactions parmi les personnes qui se sont exprimées sont :



Ligne B6 – ancienne ligne 18 – (90 contributions = 41 contributions sur la ligne projet + 49 contributions sur la ligne actuelle) :

- L'ancienne ligne 18 est perçue comme l'une des plus fréquentée du réseau et souffrant de nombreuses problématiques de régularité liées aux conditions de circulation sur son très long parcours (embouteillages, incivilités, notamment au niveau de La Capelette).

- Le passage à la ligne B6 est salué en ce qui concerne l'augmentation de la fréquence et le passage à des véhicules plus capacitaires.
- Les participants redoutent que la nouvelle ligne ne circule sur un tracé trop long et sur lequel les conditions de circulations resteront difficiles faute d'aménagements dédiés.
- Pour réduire le tracé, certains contributeurs proposent un terminus à Sainte-Marguerite Dromel.

Ligne B7 – ancienne ligne 15 – (57 contributions = 15 contributions sur la ligne projet + 42 contributions sur la ligne actuelle) :

- Les contributions associées à l'ancienne ligne 15 soulignent un déficit de fréquence et d'amplitude horaire sur une ligne perçue comme surfréquentée aujourd'hui, problématique à laquelle la création de la ligne B7 tente de répondre.
- Cette proposition est perçue comme la « suppression » de la ligne 15 et donc de nature à engendrer un déficit de la desserte de certains quartiers comme les Escourtines ou la Solitude. Notamment du fait d'une correspondance désormais nécessaire pour l'accès à Sainte-Marguerite Dromel.
- Plusieurs contributions redoutent des difficultés de circulation liées à la longueur du tracé qui impacteraient la ponctualité de la nouvelle ligne. Certains demandent au contraire un prolongement jusqu'à la Valentine, ce qui allongerait encore le dit tracé.
- Plusieurs contributions souhaitent le maintien de la desserte des Escourtines, qui bénéficierait notamment aux étudiants qui utilisent la ligne. D'autres regrettent que la reconfiguration du réseau localement ne permette la desserte du boulevard Saint-Marcel que par 2 lignes au lieu de 3 actuellement.

Ligne 117 – ancienne ligne 17 – (30 contributions = 13 contributions sur la ligne projet + 17 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. La ligne 17 actuelle est perçue comme faisant face à une surfréquentation et des difficultés de performance liées aux embouteillages notamment.
- Les contributions anticipent que ces problématiques de circulation persistent et viennent alors impacter la ponctualité de la nouvelle ligne 117 (notamment sur l'axe : avenue du Dr Heckel / Boulevard de la Pomme).
- Le tracé de la nouvelle ligne divise : plusieurs contributeurs réclamant une desserte du parc des Bruyère (comme avec l'ancienne ligne 17), d'autres le Parc Saint-Cyr. Certains souhaitent une desserte vers Luminy pour créer une relation Sud/Est, d'autres vers la Valentine.

Ligne 111 – ancienne ligne 91 – (30 contributions = 11 contributions sur la ligne projet + 19 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Les contributions analysent la nécessité de disposer de bus plus fréquents pour se rendre à la Timone et d'améliorer la régularité de l'actuelle ligne 91.
- Un besoin de fréquence supplémentaire est souligné sur la nouvelle ligne 111 du fait du nombre de centres d'intérêt qu'elle dessert. L'aménagement de couloirs de bus est identifié comme nécessaire pour permettre de meilleures conditions de circulation.
- Certains usagers salariés demandent le maintien du départ à 4h30 le matin.

11) 11^{ème} arrondissement

Le 11^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 11 grands quartiers des Accates, de la Barasse, des Camoins, d'Éoures, de la Millière, de la Pomme, de Saint-Menet, de Saint-Marcel, de la Treille, de la Valbarelle et de la Valentine. Il compte près de 57 519 habitants. Il est situé à l'est de la ville.

Les habitants du 11^{ème} arrondissement se sont **mobilisés** (en 6^{ème} position en volume) dans le cadre de cette concertation à la hauteur de leur poids démographique. En effet, 220 réponses au questionnaire (soit presque 6% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe que 6,3% de la population concernée par le nouveau réseau du bus proposé par La Métropole.

Le stand de la concertation s'est tenu devant l'entrée du magasin Darty situé dans le centre commercial de La Valentine, le 3 février 2023, de 16h à 19h. Une **trentaine de personnes** ont pu alors interagir avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 150 flyers ont été distribués : l'emplacement du stand, les conditions météorologiques comme celles d'accès au centre commercial (principalement en voiture) n'étaient pas parfaitement idéales à la tenue de l'événement. Les thématiques « maillage territorial » et « opportunité du projet » sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le 11^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Est », pour lequel un forum s'est déroulé le jeudi 09 février 2023, à la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} en réunissant **80 personnes**.

10 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

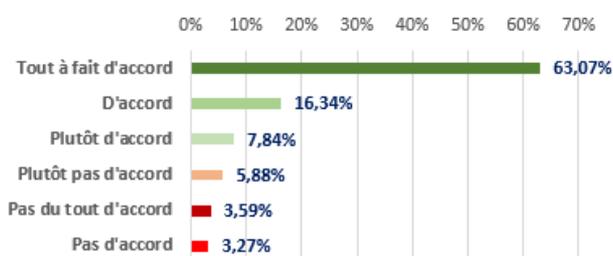
- 4 sont issus de CIQ : Eoures / les Camoins / la Treille, CIQ St Menet la Buzine, CIQ La Pomme, CIQ St Marcel
- 1 cahier a été déposé par le Lycée Technologique privé de chimie et biologie - La Forbine
- 1 cahier par l'ASL du Château
- 1 cahier par le restaurant La Piraterie à La Valentine
- 1 cahier par la mairie du 11^{ème} & 12^{ème} arrondissements
- 1 déposé par une gérante du restaurant La Piraterie à la Valentine
- 1 dernier déposé par un particulier

Le sujet le plus fréquemment évoqué concerne le « maillage territorial », la suppression de la desserte d'Eoures donnant lieu à de vives critiques ainsi qu'à une mobilisation importante. Les thématiques « amplitude horaire », notamment relativement aux activités offertes par le centre commercial La Valentine, et « itinéraires » sont celles le plus fréquemment abordées par la suite.

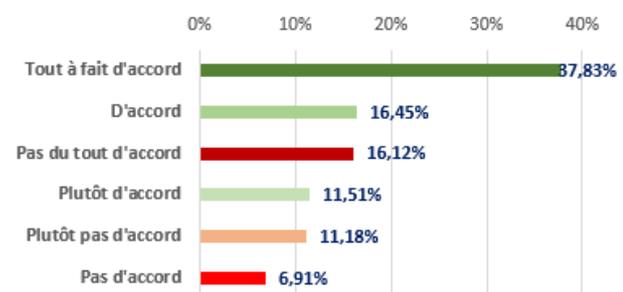
Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 11^{ème} arrondissement s'accordent à **87,25% sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (soit 3,25 points de plus que la moyenne sur le territoire de la concertation, à 84%). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **65,8% des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond 4 points de moins que la moyenne obtenue par ailleurs (70%).

Il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille

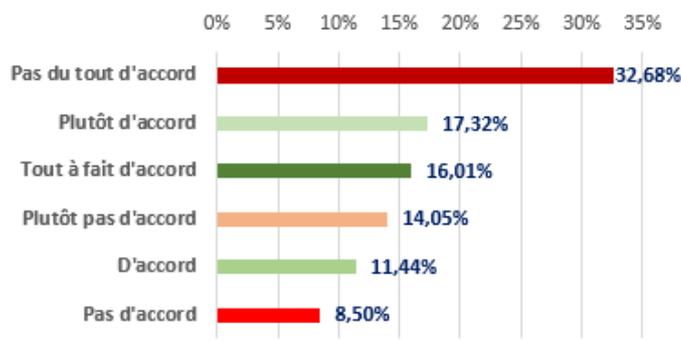


Je suis prêt(e) à changer mes habitudes

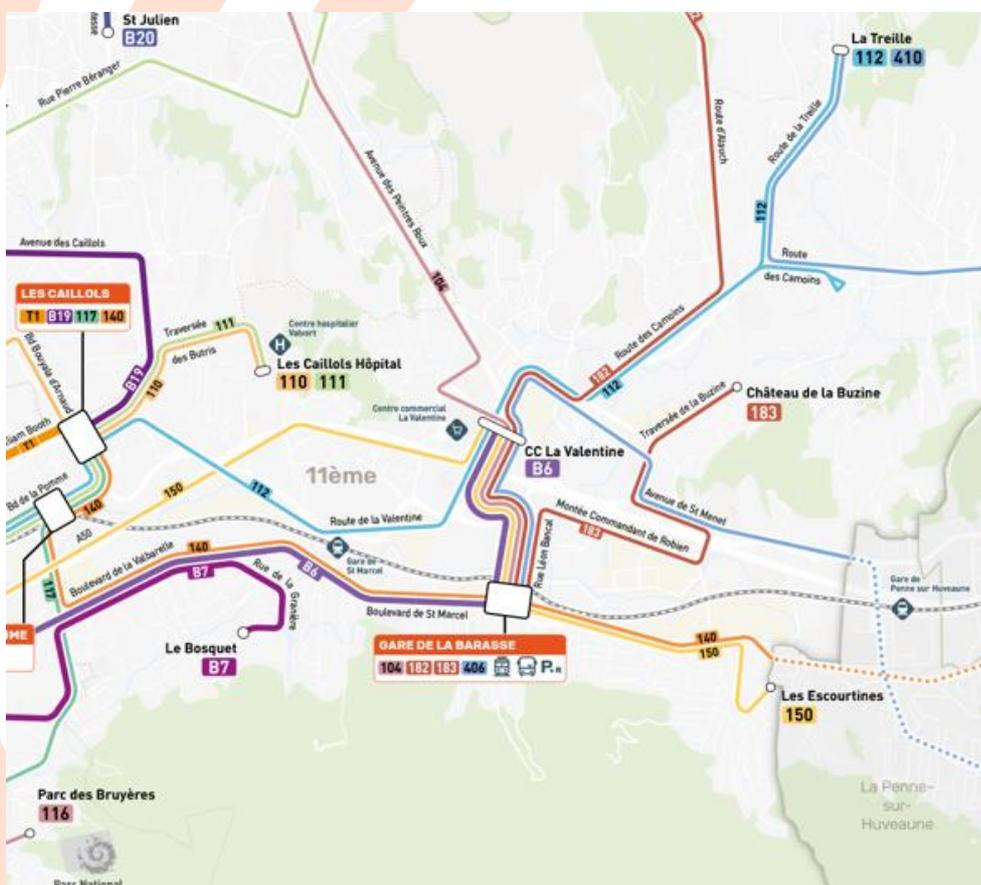


Face à ce projet de réorganisation du réseau de bus, les habitants du 11^{ème} ne sont pas totalement satisfaits, puisque **55,23 % d'entre eux estiment que leurs conditions de déplacement ne seront pas améliorées** par rapport à aujourd'hui, ce qui est de 4 points supérieur à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.

Mes conditions de déplacement seront améliorées.



Les lignes qui ont suscité le plus de réactions parmi les personnes qui se sont exprimées sont :



Ligne 140 – anciennes lignes 40 et 240 – (131 contributions = 47 contributions + 84 contributions sur la ligne actuelle) :

- Les participants ne sont pas satisfaits de la suppression de la desserte directe du pôle de La Timone depuis leur quartier respectif.
- De l'autre côté, les participants s'accordent pour regretter l'absence d'une desserte de la gare et du marché d'Aubagne (comme c'était le cas avec la ligne 240).

- La correspondance aux Cailloles est perçue comme un changement de nature à pénaliser principalement les étudiants et les personnes âgées empruntant les lignes actuelles.
- Plusieurs participants pointent une dégradation de la desserte du quartier Saint-Marcel.
- Certains demandent un terminus pour la nouvelle ligne 140 au niveau de La Fourragère pour pouvoir rejoindre La Timone directement en métro (et assurer en complément une desserte sur l'avenue de la Fourragère).
- Plusieurs contributions souhaitent une extension de l'amplitude horaire en soirée, pointant que les secteurs traversés ne disposent pas d'offre sur cette plage horaire actuellement.
- Enfin, pour résoudre les problématiques de circulation, certains suggèrent l'aménagement de voies réservées sur l'avenue Jean Lombard.

Ligne 112 – anciennes lignes 12 et 12S – (87 contributions = 35 contributions sur la ligne projet + 52 contributions sur la ligne actuelle) :

- La plupart des contributeurs qui s'expriment sur cette ligne soulignent l'importance du maintien d'une desserte du quartier d'Eoures. Notamment pour assurer la desserte des établissements scolaires depuis le noyau villageois.
- Plusieurs participants soulignent la possibilité d'utiliser des véhicules à faible gabarit pour contourner les difficultés de circulation dans le quartier et assurer une liaison avec les trois villages d'Eoures, les Camoins et la Treille, vers La Valentine ou les Caillols.
- En ce qui concerne le tracé de la nouvelle ligne 112, les contributions soulignent l'intérêt pour la ligne de rejoindre Aubagne à l'Est et de mieux desservir la gare de Saint-Marcel.
- Un certain nombre de contributions souhaitent l'accroissement de la fréquence proposée pour compenser l'absence de la ligne 40 (en particulier en direction de La Timone et de La Pomme).

Ligne 104 – ancienne ligne 4 – (41 contributions = 23 contributions sur la ligne projet + 18 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de contributions sur cette ligne. L'actuelle ligne 4 est perçue comme étant confrontée à d'importantes problématiques de circulation et souffrant d'un déficit de fréquence.
- Pour compenser cette situation, et étant donné qu'il s'agit de la seule ligne à offrir une desserte directe entre le Nord et l'Est du bassin de vie, il est proposé par certains contributeurs d'en faire une ligne principale.
- Avec le tracé proposé pour la ligne 104, un déficit de desserte des quartiers des Olives et des 3 Lucs est redouté.

Ligne 150 – ancienne ligne 50 – (42 contributions = 14 contributions sur la ligne projet + 28 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de contributions sur cette ligne. L'actuelle ligne 50 étant jugée très utile, la nouvelle 150 recueille globalement l'assentiment des contributeurs. Certains suggérant même d'en faire une ligne « principale » dotée de voies réservées sur l'autoroute.
- En ce qui concerne le tracé, quelques dessertes sont pointées comme manquant au tracé : La Valentelle, Florian, Traverse de la Montre, La Sablière.

12) 12^{ème} arrondissement

Le 12^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 7 quartiers administratifs : Les Caillols, La Fourragère, Montolivet, Saint-Barnabé, Saint-Jean du Désert, Saint-Julien et Les Trois-Lucs. Il compte près de 61 931 habitants. Il est situé à l'Est de la ville.

Les habitants du 12^{ème} arrondissement se sont mobilisés dans le cadre de cette concertation à la hauteur de leur poids démographique. En effet, 324 réponses au questionnaire (soit plus de 6% des contributions totales, à la 5^{ème} position en volume) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe 6,8% de la population concernée par le nouveau réseau du bus proposé par La Métropole.

Le stand de la concertation s'est tenu devant l'Intermarché St-Jean-du-Désert, le 31 janvier 2023, de 10h à 13h. **70 personnes** ont pu interagir avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 350 flyers ont été distribués. Les thématiques « performance » puis « maillage territorial » sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le 12^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Est », pour lequel un forum s'est déroulé le jeudi 09 février 2023, à la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} en réunissant **80 personnes**.

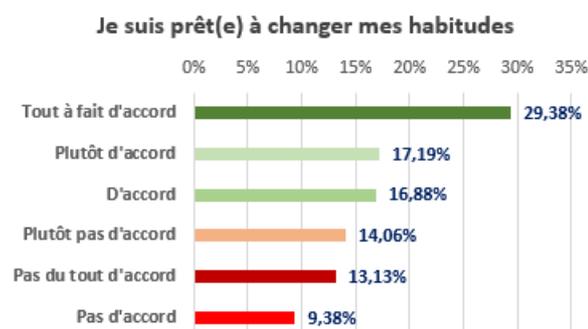
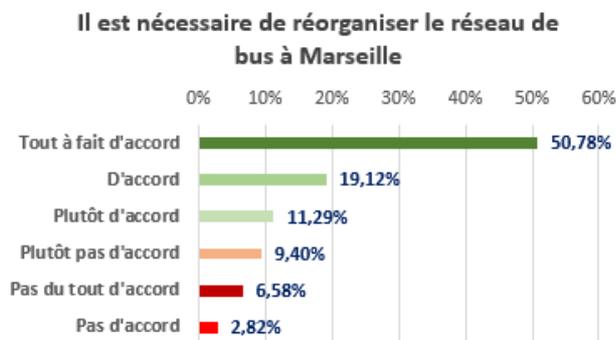
10 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

- 8 sont issus de CIQ : CIQ Bois Lemaître (avec les CIQ Montolivet-village / Mazarade et Montolivet plateau Saint-Jacques), CIQ Montolivet-village, CIQ des Trois-Lucs, CIQ de Montolivet-village – la mazarade, CIQ de La Fourragère, CIQ Montolivet plateau Saint-jacques, CIQ Bois-Luzy, CIQ Petit-Bosquet
- 1 cahier a été déposé par des habitants de Montolivet
- 1 cahier originaire de la Mairie des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille.

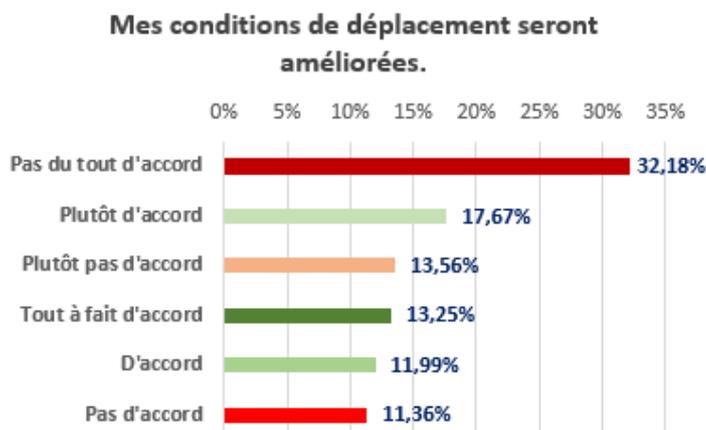
Le sujet le plus fréquemment évoqué concerne le maillage territorial, le **remplacement de la ligne 6 par la ligne B20 étant contesté**. Selon les participants, il entrainerait un appauvrissement de la desserte du boulevard Marius Richard et de l'avenue des Félibres impactant les déplacements des habitants (collèges et lycées présents sur ces routes) puisqu'il ne desservirait plus le collège André Chenier, ni la Cité Py, ni la Moline. De plus, la nouvelle ligne passant devant une maternelle, elle est considérée par certains participants comme dangereuse.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 12^{ème} arrondissement s'accordent à **81 % sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (soit 3,8 points de moins que la moyenne sur le territoire de la concertation). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **63,5% des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond à 6,5 points de moins que la moyenne obtenue par ailleurs.



Face à ce projet de réorganisation du réseau de bus, les habitants du 12^{ème} ne sont pas réellement satisfaits, puisque **57,1 % d'entre eux estiment que leurs conditions de déplacement ne seront pas améliorées par rapport à aujourd'hui**, ce qui est de 6 points supérieur à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.



Les lignes qui ont suscité le plus de réactions parmi les personnes qui se sont exprimées sont :

Ligne 107 – anciennes lignes 7 et 7T – (124 contributions = 37 contributions sur la ligne projet + 87 contributions sur la ligne actuelle) :

- Une majorité des participants souhaitent que la ligne desserve Fontvieille (comme avec la ligne 7)
- Plusieurs autres demandes concernent la localisation du terminus de la ligne à Plan-de-Cuques.
- Quelques participants regrettent de ne plus pouvoir accéder directement au centre-ville (par exemple, perte de la desserte directe des 5 avenues qui était assurée par la ligne 7).
- Plusieurs participants demandent à ce que les arrêts actuels de la ligne 7 soient conservés pour garder une bonne desserte des établissements scolaires.
- Il est demandé également de conserver les tracés des lignes 7 et 7T comme actuellement, pour éviter un changement à la Fourragère.
- Si la fréquence et l'amplitude horaire de la ligne actuelle sont jugées insuffisantes, aucune contribution n'émerge sur ces thématiques concernant la nouvelle ligne proposée : on peut donc supposer qu'il y a satisfaction sur ce sujet.



Ligne 101 – ancienne ligne 1 – (61 contributions = 39 contributions sur la ligne projet + 22 contributions sur la ligne actuelle) :

- L'augmentation annoncée de la fréquence est très bien accueillie.
- Toutefois, des craintes émergent concernant la réduction du nombre de points d'arrêts sur la ligne, et notamment que cela ne pénalise les résidents autour de la rue de l'Aiguillette et du collège André Chenier, a fortiori alors que le quartier se densifie au fil des projets urbains.
- Certaines propositions suggèrent d'effectuer le terminus de la ligne à La Parade (en complément de la nouvelle ligne 105).
- Des inquiétudes concernent également une perte de performance de la ligne à cause du rallongement du temps de parcours lié au nouvel itinéraire.

Ligne 110 – ancienne ligne 10 – (41 contributions = 34 contributions sur la ligne projet + 7 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Est évoquée une problématique de desserte de plusieurs établissements scolaires dans la nouvelle configuration (collège Darius Milhaud via le boulevard Louis Armand, Lycée Blaise Pascal via l'avenue Louis Mazaudier, collège André Chenier, Lycée La Cadenelle).
- Un déficit de maillage du plateau de Montolivet est également perçu, un participant suggérant une navette pour assurer la desserte du plateau.

Ligne 187 – ancienne ligne 67 – (33 contributions = 15 contributions sur la ligne projet + 18 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Plusieurs participants redoutent un maillage insuffisamment fin des quartiers auparavant desservis par la ligne 67 dans le cadre de la reconfiguration du réseau.
- Des propositions de nouveaux itinéraires sont faites : un tracé « Chartreux – Place du Général Ferrié » pour densifier le maillage local ou un nouvel itinéraire qui permettrait de mieux relier les secteurs Bois Lemaitre, Bas de Montolivet et Saint-Barnabé avec le pôle d'échanges de La Fourragère.
- Toutefois, plusieurs contributeurs accueillent très positivement la suppression de l'actuelle ligne 67 qui circulaient dans des voiries jugées inadaptées.

Ligne 106– anciennes lignes 36 et 7B – (28 contributions = 11 contributions sur la ligne projet + 17 contributions sur la ligne actuelle) :

- Peu de remarques sur cette ligne. Une contribution suggère un passage par l'Avenue William Booth pour rejoindre les Caillols puis la Gare de la Pomme pour assurer une meilleure desserte des centres du quartier.
- Une autre suggère un itinéraire par Saint-Julien via l'avenue du 24 avril 1915 pour rejoindre le métro La Fourragère.
- Enfin, une autre propose une desserte du collège Louis Armand à St-Jean du Désert ainsi qu'une déviation vers Air Bel et La Grognarde

13) 13ème arrondissement

Le 13^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 11 quartiers : Château Gombert, La Croix-Rouge, Malpassé, Les Médecins, Les Mourets, Les Olives, Palama, La Rose (y compris Frais-Vallon), Saint-Jérôme, Saint-Just et Saint-Mitre. Il compte près de 91 959 habitants. Il est situé au Nord du 12^{ème} arrondissement.

Les habitants du 13^{ème} arrondissement se sont **mobilisés pendant la concertation, légèrement plus qu'à la hauteur de leur poids démographique**. En effet, 283 réponses au questionnaire (soit 5,38% des contributions totales, 7^{ème} position en volume) proviennent de cet arrondissement, qui ne regroupe que 4,6% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu dans l'enceinte du supermarché Casino, à Saint-Mitre, le 31 janvier 2023, de 15h à 18h. **30 personnes** ont interagi avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 300 flyers ont été distribués au regard de la forte affluence du site. Les thématiques de maillage territorial et d'amplitude horaire sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le 13^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Est », pour lequel un forum s'est déroulé le jeudi 09 février 2023, à la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} en réunissant **80 personnes**.

6 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

- 1 sont issus de CIQ : Château Gombert / Bastide Longue
- 1 cahier déposé par la fédération des CIQs du 13/14
- 1 cahier déposé par la technopôle de Château Gombert
- 1 cahier déposé par l'association pour la sauvegarde et l'animation du poumon vert de Saint-Mitre
- 1 cahier déposé par un particulier

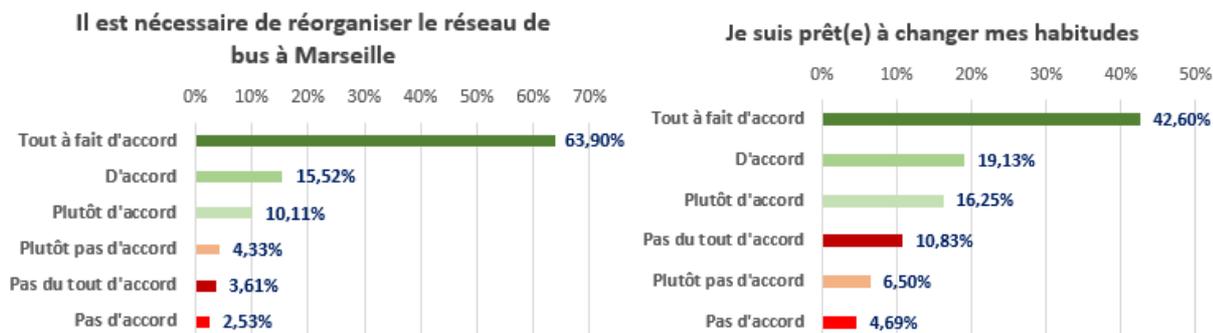
Par ailleurs, le cahier d'acteur déposé par NosterPaca, qui concerne l'ensemble du territoire, propose la création d'une liaison directe entre la gare de Ste-Marthe, la fac St Jérôme et la technopole de Château-Gombert.

Les thématiques et propositions ressorties de la globalité des contributions concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

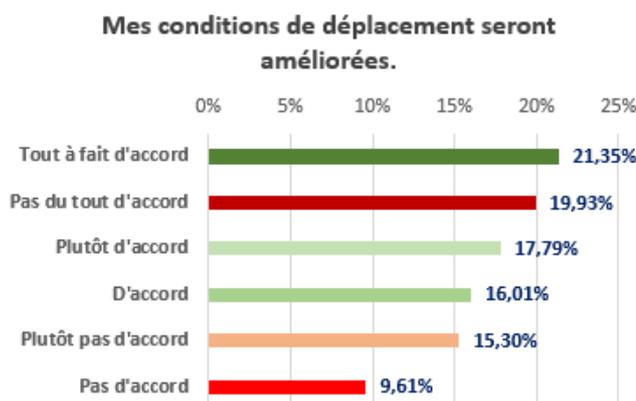
- **B21** : le passage par le bas des escaliers de la gare Saint-Charles est perçu comme moins performant qu'une desserte du haut de la gare (difficulté d'accès à la gare avec des valises).
- **101** : un terminus à La Parade plutôt qu'à Château Gombert est plébiscité.
- **142 et 144** : les horaires de la future ligne soulèvent un certain nombre de contributions et certains quartiers manifestent leur impression de mise à l'écart.
- **B8** : la longueur de la ligne suscite des interrogations sur sa performance.
- **180** : l'importance de maintenir des horaires de départ tot le matin est soulignée.
- **104** : les horaires de la future ligne desservant le pôle d'activité de La Valentine doivent être étendus en soirée.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 13^{ème} arrondissement s'accordent à **89,5%** sur la **nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (soit 5 points de plus que la moyenne sur le territoire de la concertation). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **78% des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond 8 points de plus que la moyenne obtenue par ailleurs.



Face à ce projet de réorganisation du réseau de bus, les habitants du 13^{ème} sont globalement satisfaits, reconnaissant pour plus de **55% d'entre eux que leurs conditions de déplacement seront améliorées** par rapport à aujourd'hui, ce qui est de 6 points supérieur à la moyenne sur l'ensemble du territoire concerné par la concertation.



Certaines lignes ont suscité de nombreuses réactions/remarques de la part des habitants du 13^{ème} arrondissement qui se sont exprimés :



- **B21 (127 contributions = 58 contributions sur la ligne projet + 69 contributions sur la ligne actuelle)** : en plus de la desserte de Saint-Charles qui est jugée moins pratique par les participants car en bas des escaliers, les participants estiment que la nouvelle proposition éloigne le quartier des Chutes-Lavie des modes de transport lourds et ne prends pas suffisamment en considération la déclivité sur le boulevard de la Libération.
- **101 (61 contributions = 39 contributions sur la ligne projet + 22 sur la ligne actuelle)** : alors que le terminus à la Parade est plébiscité, plusieurs participants témoignent de leur inquiétude quant à la régularité d'une ligne de cette longueur. Un renforcement des fréquences de passage est souhaité, ce qui permettrait aux usagers d'effectivement utiliser le P+R Einstein (actuellement peu usité pour cause de faible fréquence de passage) et surtout une desserte le dimanche et plus tard le soir.

- **142 (78 contributions = 16 contributions sur la ligne projet + 62 sur la ligne actuelle)** : les participants des quartiers Logis neuf, les Gonagues, les Chanauds, La Montade souhaiteraient être mieux considérés dans la nouvelle desserte. Certaines contributions témoignent d'une certaine incompréhension sur la fréquence de la future ligne 142 comparativement à la ligne Jet actuelle. La desserte des collèges Olympe de Gouge en semaine et celle du Lycée Arthaud pour les scolaires de Plan-de-Cuques soulève des interrogations de la part de certains participants.
- **144 (67 contributions = 16 contributions sur la ligne projet + 51 contributions sur la ligne actuelle)** : une desserte jusqu'à 1h du matin est souhaitée par des participants à la concertation de la commune d'Allauch ainsi que des passages plus fréquents et le dimanche.
- **B8 (62 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 30 contributions sur la ligne actuelle)** : pour pallier la longueur de la ligne, il est suggéré de lui permettre de se connecter sur des gares ferroviaires locales comme Sainte-Marthe et Picon Busserine ou de déplacer son terminus à La Joliette ou au Mucem.
- **180 (53 contributions = 22 contributions sur la ligne projet + 31 contributions sur la ligne actuelle)** : en plus d'un regret d'absence de desserte en soirée et le dimanche, les possibilités de circulation de la ligne sur le plateau de la Croix-Rouge semblent peu réalistes aux yeux de certains participants. D'autres constatent un allongement de leurs temps de parcours. Ils souhaiteraient ainsi qu'elle démarre plus tôt, à partir de 6h30.

- **104 (41 contributions = 23 contributions sur la ligne projet + 18 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. L'amplitude horaire de la ligne doit être allongée le matin pour permettre aux employés de se rendre sur leur lieu de travail et le soir pour relier les restaurants et le cinéma "les 3 palmes" aux autres quartiers. Certains contributeurs émettent des doutes quant à la circulation des bus dans l'avenue de la Rose, et relèvent des problèmes de sécurité au niveau du métro Frais Vallon en soirée.

14) 14^{ème} arrondissement

Le 14^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 7 quartiers : Les Arnavaux, Bon-Secours, Le Canet, Le Merlan, Saint-Barthélémy, Saint-Joseph et Sainte-Marthe. Il compte près de 60 968 habitants. Il fait partie d'une plus vaste zone couramment appelée « quartiers Nord de Marseille ».

Les habitants du 14^{ème} arrondissement se sont relativement **peu mobilisés** pendant la concertation. En effet, 173 réponses au questionnaire (soit 3,27% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe pourtant 6,7% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu dans l'enceinte du centre commercial Le Merlan, le 02 février 2023, de 16h à 19h. 45 personnes ont interagi avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 300 flyers ont été distribués au regard de la forte affluence du site. Les thématiques de maillage territorial et d'amplitude horaire sont majoritairement ressorties de ces échanges.

Le 14^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Nord », pour lequel un forum s'est déroulé le 26 janvier 2023, au centre culturel Mirabeau, dans le 15^{ème} en réunissant une **soixantaine de personnes**.

6 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

- 1 est issu du CIQ de Sainte-Marthe
- 1 cahier déposé par les CIQs du 14
- 1 cahier déposé par la fédération CIQ 13/14
- 1 cahier déposé par la résidence retraite Magdala
- 1 cahier déposé par la Soleam dans le cadre de l'opération de la ZAC des hauts de Sainte-Marthe
- 1 cahier déposé par l'établissement la Tour Sainte

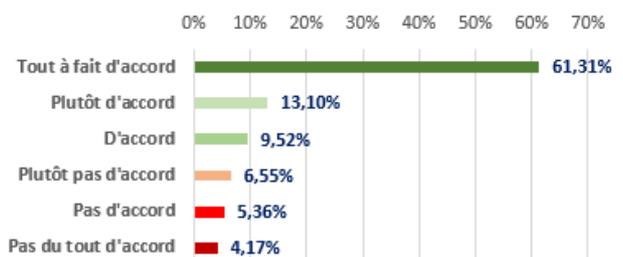
Les thématiques et propositions ressorties de la globalité des cahiers d'acteurs concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

- **B10** : la ligne est plutôt bien perçue mais certains expriment des inquiétudes sur la progression des véhicules dans les petites rues.
- **B8** : la longueur de la ligne entraîne un certain nombre de contributions

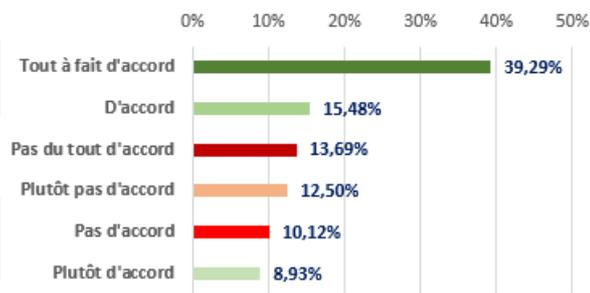
Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 14^{ème} arrondissement s'accordent à presque 84% sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus à Marseille (soit exactement la moyenne sur le territoire de la concertation). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **64 % des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond à 6 points de moins que la moyenne obtenue par ailleurs.

Il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus à Marseille

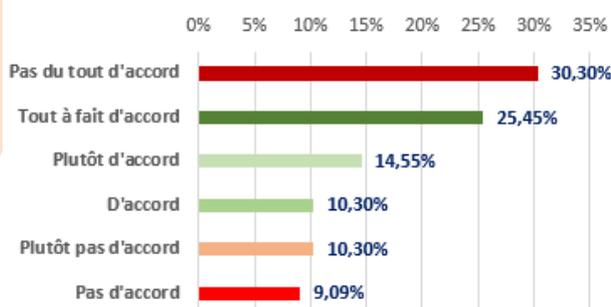


Je suis prêt(e) à changer mes habitudes



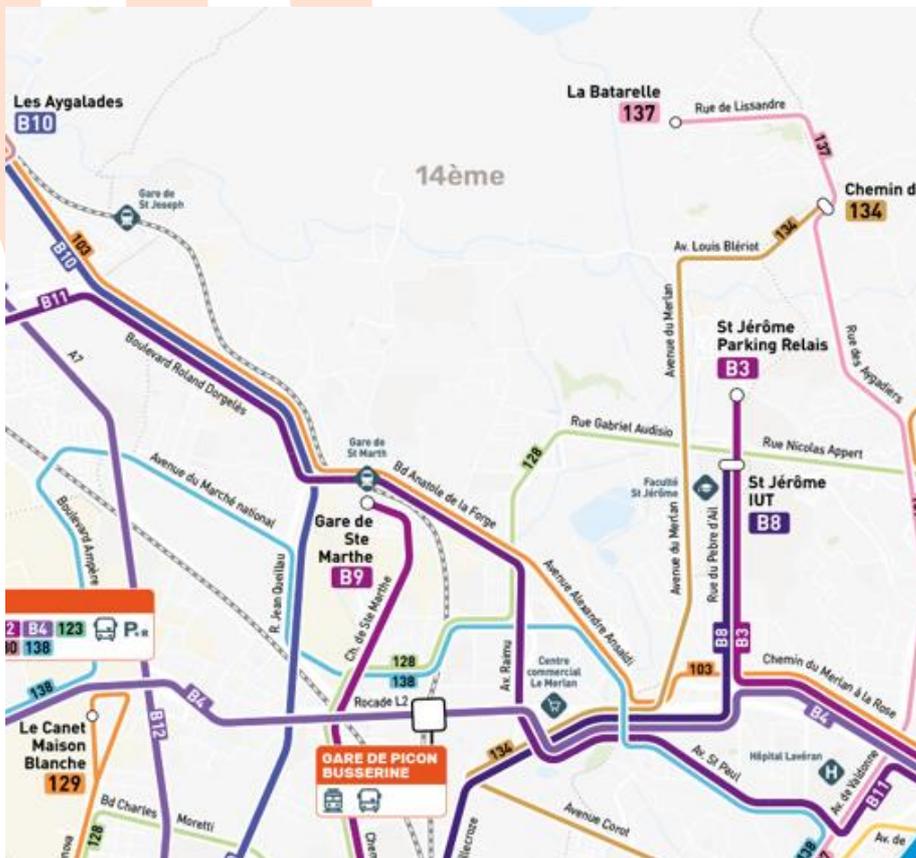
50% des participants reconnaissent que leurs conditions de déplacement seront améliorées par rapport à aujourd'hui, soit 1 point de plus que la moyenne.

Mes conditions de déplacement seront améliorées.



Certains points de vigilance sont ressortis :

- **Itinéraires** : les habitants qui se sont exprimés estiment que certains quartiers sont encore trop éloignés de la desserte proposée, ce qui peut être analysé comme un état de fait propre aux « bouts de ville ».



Le Canet Jean-Jaurès, les quartiers de bon secours Saint-Gabriel, Compagne Larousse ou La Massila sont concernés par ce type de remarques. L'absence de desserte dans les hauts de la gare de Sainte-Marthe fait également l'objet d'un certain nombre de contributions.

- **Fréquence** : Le remplacement des lignes 31, 32 et 89, actuellement aussi fréquentes que fréquentées, par les lignes principales B9 et B10 fait craindre une détérioration de service aux participants.

Certaines lignes ont suscité de nombreuses réactions/remarques de la part des habitants du 14^{ème} arrondissement qui se sont exprimés, notamment les lignes :

- **B10 (59 contributions = 21 contributions sur la ligne projet + 38 contributions sur la ligne actuelle)** : le remplacement de la ligne 89 par la ligne B10 soulève des interrogations à cause du parcours plus long et des ruptures de charges. De plus, le tracé passera par des zones à forte fréquentation automobile et les participants s'interrogent sur la fluidité du trafic sans mise de la B10 en site propre. Enfin, pour permettre un rabattement depuis la B10 vers les modes lourds, il est suggéré de développer une correspondance avec le métro à National et avec le Tram à Arenc. Certains participants estiment que la ligne serait plus efficace en effectuant son terminus à Arenc.
- **B8 (62 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 30 contributions sur la ligne actuelle)** : pour pallier la longueur de la ligne, il est suggéré de lui permettre de se connecter sur des gares ferroviaires locales comme Sainte-Marthe et Picon Busserine. Les participants alertent sur les aménagements nécessaires entre Burel et l'avenue Claude Monet.
- **128 (32 contributions = 16 contributions sur la ligne projet + 16 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Pour mieux desservir les hauts de Sainte-Marthe, il est demandé que cette ligne bifurque plus tard vers la Busserine.

15) 15^{ème} arrondissement

Le 15^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 12 quartiers : Les Aygalades, La Castellane, Borel, La Cabucelle, La Calade, Les Crottes, La Delorme, Notre-Dame Limite, Saint-Antoine, Saint-Louis, Verduron et La Viste, La Bricarde. Il compte près de 79 092 habitants.

Les habitants du 15^{ème} arrondissement se sont relativement **peu mobilisés** pendant la concertation. En effet, 183 réponses au questionnaire (soit 3,46% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe pourtant 8,6% de la population concernée par la concertation.

Le stand de concertation s'est tenu dans l'enceinte du centre commercial Grand Littoral, le 20 janvier 2023. **80 personnes** ont interagi avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 250 flyers ont été distribués. Les thématiques de l'amplitude horaire de la nouvelle offre et de sa fréquence ont été celles les plus régulièrement abordées dans le cadre de ce format de rencontre. La tarification, hors cadre de cette concertation, a également fait l'objet de plusieurs échanges.

Le 15^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Nord », pour lequel un forum s'est déroulé le 26 janvier 2023, au centre culturel Mirabeau, dans le 15^{ème} en réunissant une **soixantaine de personnes**.

7 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

- 1 a été déposé par la mairie de secteur du 15/16
- 2 cahier déposé par le CHU Edouard Toulouse
- 1 cahier déposé par la savonnerie du midi
- 1 cahier déposé par l'école - collège – lycée de Tour Sainte
- 1 cahier déposé par Euroméditerranée
- 1 cahier déposé par Cap au Nord

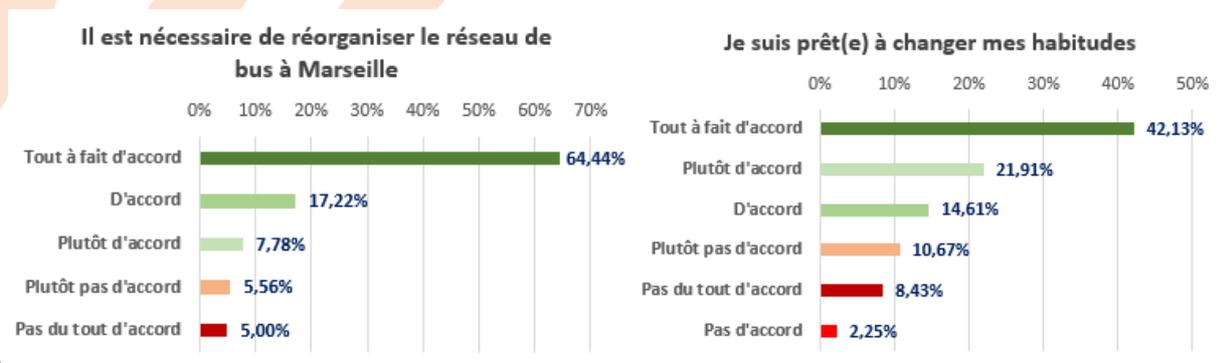
Les thématiques et propositions ressorties de la globalité des cahiers d'acteurs concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

- **B12** : son itinéraire en général, et notamment le fait que la ligne n'emprunte plus directement l'autoroute A7 comme le faisait la 97 mais passe par Notre-Dame Limite / Chemin de la Bigotte / Hôpital Nord, suscite de nombreuses remarques.
- **135** : la fréquence de cette ligne qui dessert la plage des Corbières est jugée insuffisante par les participants.

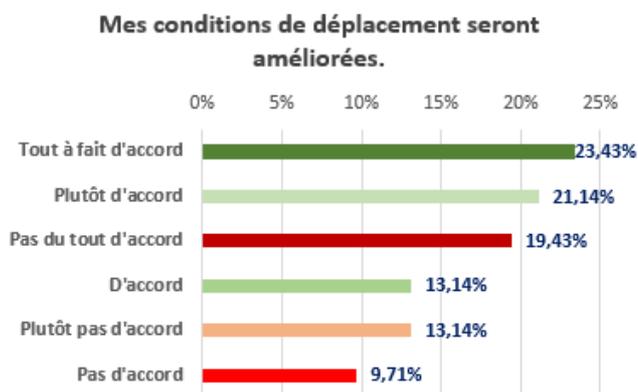
- **B10** : le remplacement de la ligne 89 par la ligne B10 soulève des interrogations en lien avec la longueur du tracé. Son itinéraire, via des zones à forte fréquentation automobile, et sa performance inquiètent.
- **125** : son prolongement jusqu'à la Nerthe ou à la gare TER de l'Estaque est plébiscité.

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 15^{ème} arrondissement s'accordent à presque **89 % sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (soit 5 points au-dessus de la moyenne sur le territoire de la concertation). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **79 % des interrogés se sont déclarés prêts à changer leurs habitudes** de déplacement, ce qui correspond à 9 points de plus que la moyenne.



58% des participants reconnaissent que leurs conditions de déplacement seront améliorées par rapport à aujourd'hui, 9 points de plus que la moyenne obtenue par ailleurs.



Si les habitants du 15^{ème} arrondissement qui se sont exprimés accueillent favorablement ce projet, ils font ressortir certains points de vigilance :

- **Itinéraires** : les habitants qui se sont exprimés regrettent que le nouveau réseau ne prévoie pas d'accès plus direct à certaines infrastructures de santé comme le Centre Hospitalier Edouard Toulouse.
- **Maillage** : certains quartiers restent encore trop éloignés du réseau de TC marseillais et les participants demandent la mise en place d'un TAD pour le quartier des Borels par exemple.
- **Performance** : la traversé de certains grands ensembles comme celui de la Bricarde laisse certains participants perplexes.
- **Amplitude horaire** : l'extension des horaires des lignes standard du secteur est une demande récurrente.



Certaines lignes ont suscité de nombreuses réactions/remarques de la part des habitants du 15^{ème} arrondissement qui se sont exprimés, notamment les lignes :

- **B12 (91 contributions = 24 contributions sur la ligne projet + 67 contributions sur la ligne actuelle)** : l'absence de desserte du CH Edouard Toulouse est soulignée. Des participants demandent la mise en place d'une voie réservée au bus sur l'autoroute Nord. D'autres, qu'elle soit prolongée jusqu'à Septèmes-les-Vallons voire Plan de Campagne. Enfin, le détour par Kallisté et Notre-Dame Limite après avoir desservi l'hôpital Nord soulève des inquiétudes relatives à la fréquence de la ligne.

- **135 (72 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 39 sur la ligne actuelle)** : si l'itinéraire de la nouvelle ligne s'appuie majoritairement sur l'existant en revanche, certains participants précisent que l'accès aux plages de Corbières devrait pouvoir se faire toute l'année. D'autres critiquent l'arrêt de la desserte à 21h.

- **B10 (59 contributions = 21 contributions sur la ligne projet + 38 contributions sur la ligne actuelle)** : Le tracé passerait par des zones à forte fréquentation automobile et les participants s'interrogent sur la fluidité du trafic sans mise de la B10 en site propre. Pour permettre un rabattement depuis la B10 vers les modes lourds, il est suggéré de développer une correspondance

avec le métro à National et avec le Tram à Arenc. Certains participants estiment que la ligne serait plus efficace en effectuant son terminus à Arenc.

- **125 (56 contributions = 13 contributions sur la ligne projet + 43 contributions sur la ligne actuelle)** : la demande d'un prolongement jusqu'à La Nerthe et les hauts de l'Estaque fait l'objet de plusieurs contributions, les participants de ces quartiers n'étant pas satisfaits de la desserte proposée en TAD.

16) 16ème arrondissement

Le 16^{ème} arrondissement de Marseille est divisé en 4 quartiers : l'Estaque, Les Riaux, Saint-André et Saint-Henri. Il compte près de 16 390 habitants. Il est situé dans le Nord de la ville.

Les habitants du 16^{ème} arrondissement se sont **relativement mobilisés** pendant la concertation. 154 réponses au questionnaire (soit 2,93% des contributions totales) proviennent de cet arrondissement, qui regroupe 1,7% de la population concernée par la concertation.

Le stand de la concertation s'est tenu à la Place Raphel, le 21 janvier 2023. **10 personnes** ont interagi avec les équipes en charge de la concertation sur le terrain et 150 flyers ont été distribués. Les thématiques « itinéraire », « intermodalité » et « performance » ont été abordées lors de ces échanges.

Le 16^{ème} arrondissement est géographiquement rattaché au bassin de mobilité « Nord » pour lequel un forum s'est déroulé le 26 janvier 2023, au centre culturel Mirabeau, dans le 15^{ème} arrondissement, réunissant une **soixantaine de personnes**.

5 cahiers d'acteurs proviennent de cet arrondissement :

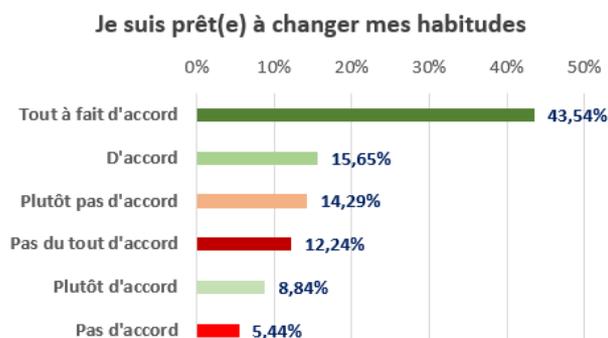
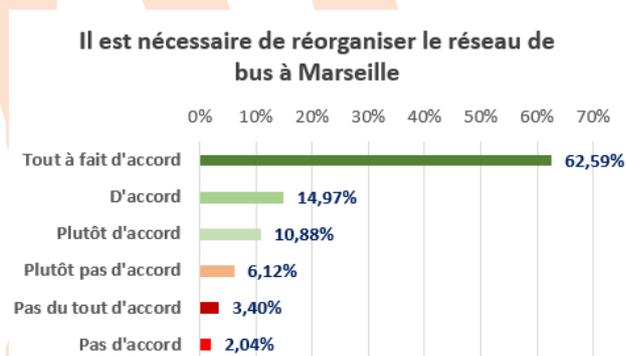
- 1 a été déposé par la mairie de secteur du 15/16
- 1 cahier déposé par le CIQ des Hauts de l'Estaque
- 1 cahier déposé par le CIQ de l'Estaque Gare
- 1 cahier déposé par l'Association « La Déviation »
- 1 cahier déposé par Cap au Nord

Les thématiques et propositions ressorties de la globalité de ces cahiers d'acteurs concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

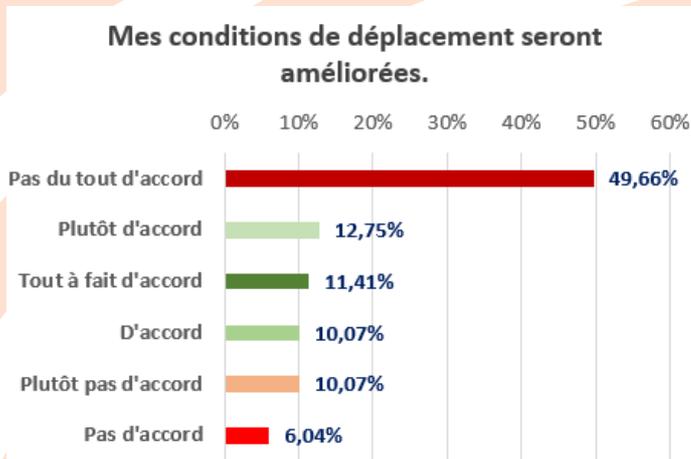
- **B22** : certains participants souhaitent le prolongement de la ligne jusqu'à St-Antoine.
- **135** : la fréquence de cette ligne qui dessert la plage des Corbières est jugée insuffisante par les participants. Et ils souhaiteraient que l'amplitude horaire soit élargie notamment les week-ends.
- **125** : son prolongement jusqu'à la Nerthe ou à la gare TER de l'Estaque est plébiscité.
- **190** : La disparition du 95 remplacé par un TAD est très critiquée

Spécificités / Orientations / Tendances

Les habitants du 16^{ème} arrondissement s'accordent à plus de **88 % sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus** à Marseille (4 points de plus que la moyenne). Pour accompagner cette volonté de voir évoluer le réseau de bus de la métropole, **68% des interrogés affirment être prêts à changer leurs habitudes** de déplacements (2 points de moins que la moyenne).



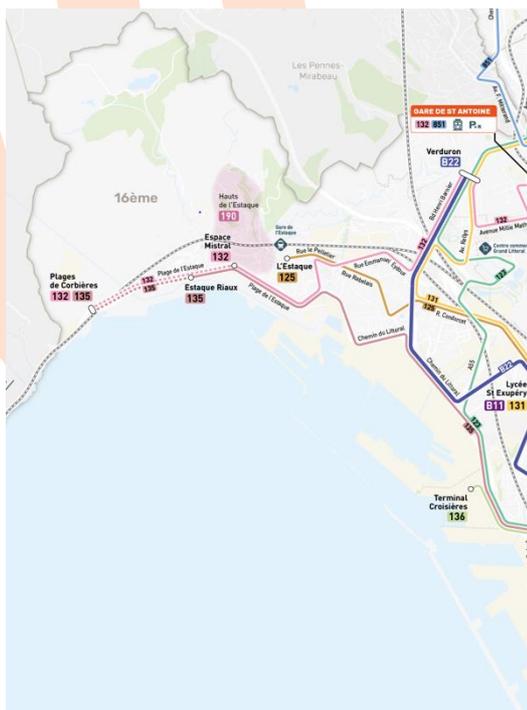
Les participants du 16^{ème} arrondissement qui se sont exprimés souhaitent très majoritairement la réorganisation du réseau de bus. Cependant, ils sont l'un des arrondissements les plus critiques : près de 66% estiment que leurs conditions de déplacements ne sont pas améliorées.



Des points de vigilance sont ressortis notamment sur certaines grandes thématiques :

- **Itinéraires** : les habitants qui se sont exprimés regrettent que le nouveau réseau ne prévoie pas d'accès plus direct à certains endroits comme les Hauts de l'Estaque et les plages.
- **Maillage** : certains quartiers comme les Hauts de l'Estaque et la Nerthe restent encore trop éloignés du réseau de TC marseillais et les participants ne sont pas satisfaits par le TAD.
- **Performance** : la traversée de certains grands ensembles comme le rond-point Toussaint d'Orcino ou Nissan causerait des difficultés de circulation en heures de pointe.
- **Amplitude horaire** : l'extension des horaires des lignes standard du secteur est une demande récurrente afin de proposer une desserte en soirée.

Certaines lignes ont suscité de nombreuses remarques/réactions de la part des habitants du 16^{ème} arrondissement qui se sont exprimés :



- **135 (72 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 39 contributions sur la ligne actuelle)** : l'itinéraire de la nouvelle ligne s'appuie majoritairement sur l'existant en revanche, certains participants précisent que l'accès aux plages de Corbières devrait pouvoir se faire toute l'année. De nombreux autres regrettent l'arrêt de la desserte à 21h, et souhaitent une amplitude horaire plus large, jusqu'à 1h du matin.
- **190 (56 contributions = 6 contributions sur la ligne projet + 50 contributions sur la ligne actuelle)** : Cette ligne est un nouveau service de transport à la demande entre les hauts de l'Estaque, la gare et le port. La majorité des participants sont dubitatifs face au transport à la demande : ils estiment que ce mode de mobilité est difficilement gérable et souhaitent le maintien de la ligne sous sa forme actuelle.
- **125 (56 contributions = 13 contributions sur la ligne projet + 43 contributions sur la ligne actuelle)** : si l'itinéraire de la nouvelle ligne reprend l'itinéraire existant, plusieurs participants souhaitent le prolongement de cette ligne jusqu'à La Nerthe.

- **B22 (43 contributions = 25 contributions sur la ligne projet + 18 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Les participants souhaitent une prolongation de la B22 jusqu'à la gare de St-Antoine.
- **132 (46 contributions = 19 contributions sur la ligne projet + 27 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Si l'itinéraire proposé reprend l'itinéraire actuel, l'absence de desserte de la Gare de l'Estaque sur cette ligne est regrettée. De plus, l'amplitude horaire jusqu'à 21h ne satisfait pas les participants, qui souhaitent des horaires étendus en soirée.

17) Allauch

Allauch, compte près de 21.300 habitants. Elle est limitrophe au secteur Est de Marseille et voisine de la commune Plan-de-Cuques.

La concertation sur **le projet de nouveau réseau de bus a fortement mobilisé les habitants d'Allauch**. En effet, elle est l'une des communes où il y a eu le plus de contributions au questionnaire (la 2^{ème} après le 8^{ème} arrondissement), avec 548 répondants, ce qui, par rapport à son poids démographique, en fait **la commune la plus active** (10,41 % des réponses au questionnaire alors qu'Allauch représente 2,3% de la population concernée par la concertation.) Il faut souligner que, pour mobiliser le plus d'Allaudiennes et d'Allaudiens, la commune a été très active sur les réseaux sociaux et en mairie, pour relayer des informations. Parmi les lieux de résidence des participants, les quartiers de La Pounche et du Logis-Neuf ressortent plus particulièrement, dont les habitants se sont ainsi particulièrement mobilisés.

Le stand de la concertation d'Allauch s'est déroulé le 4 février 2023 de 14h à 17h, au Carrefour Market, (au 602, Av du 7^{ème} Régiment des Tirailleurs Algériens). Une **cinquantaine de personnes** ont pu échanger avec l'équipe en charge de la concertation sur le projet de nouveau réseau de bus et le dispositif a permis de toucher des non-usagers des bus.

Dans le découpage proposé par la concertation, la commune d'Allauch a été rattachée au Secteur Est. Un forum s'est déroulé pour ce secteur, le jeudi 16 février de 18h à 20h à la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille, réunissant **80 personnes**.

Deux cahiers d'acteurs ont été reçus concernant Allauch :

- Un cahier commun avec Plan-de-Cuques
- Un cahier déposé par le maire de la commune

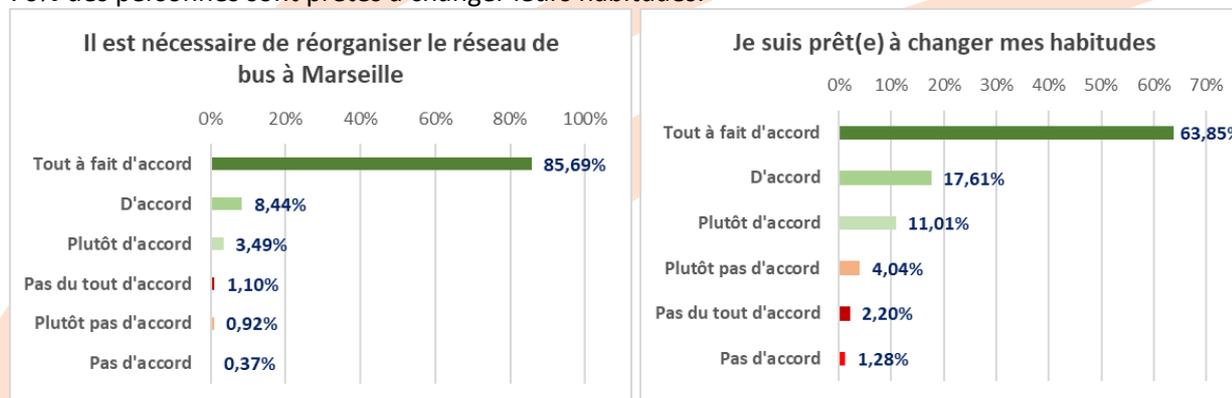
Les deux cahiers font part de demandes similaires, notamment :

- une amélioration de l'offre directe vers le métro La Rose (sans arrêts intermédiaires de la ligne 144),
- la création d'une ligne entre Plan-de-Cuques et La Barasse reliant plusieurs noyaux d'Allauch,
- la desserte des secteurs Gonagues, Montade et Chemin des Aubagnens,
- le maintien d'une offre de TAD (bus des collines) sur le secteur.

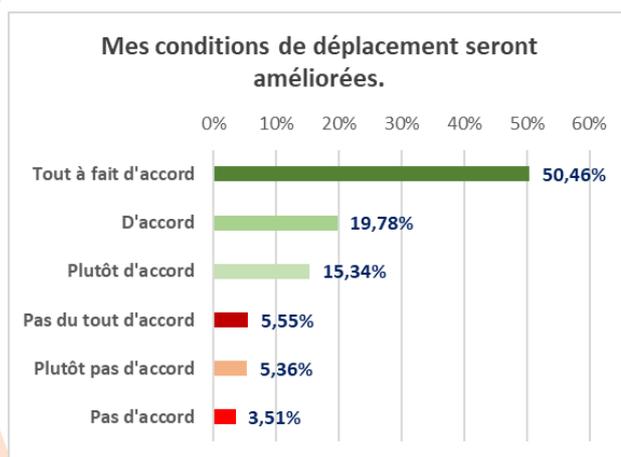
Spécificités / Orientations / Tendances

98% des répondants au questionnaire sur la commune sont unanimes : il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus du bassin marseillais. Il s'agit du plus fort taux de réponse positive à cette question (la moyenne est à 84%). En effet, la voiture reste le moyen de transport de prédilection des Allaudiennes et Allaudiens : 67% des répondants utilisent régulièrement la voiture et 22% occasionnellement. On peut souligner que les répondants disent utiliser plus régulièrement la voiture que sur les autres communes limitrophes à Marseille et concernées par le projet de nouveau réseau de bus : 50% pour Plan-de-Cuques et 49% pour Septèmes-les-Vallons.

Pourtant, avec ce projet de nouveau réseau de bus, **l'écrasante majorité des répondants sera prête à changer ses habitudes à 92%**, et notamment donc à utiliser moins souvent la voiture. Allauch a le plus fort taux de réponses positive à cette question : sur la globalité des arrondissements et des communes 70% des personnes sont prêtes à changer leurs habitudes.



Pour 86% d'entre eux, leurs conditions de déplacements seront améliorées par le projet de nouveau réseau. On peut noter qu'une fois de plus, c'est la commune d'Allauch qui obtient le plus fort taux de réponses positives à cette question, de tous les arrondissements et communes concernées par ce projet (80 % pour Plan-de-Cuques et 14% pour Septèmes-les-Vallons, 49% en moyenne globale).

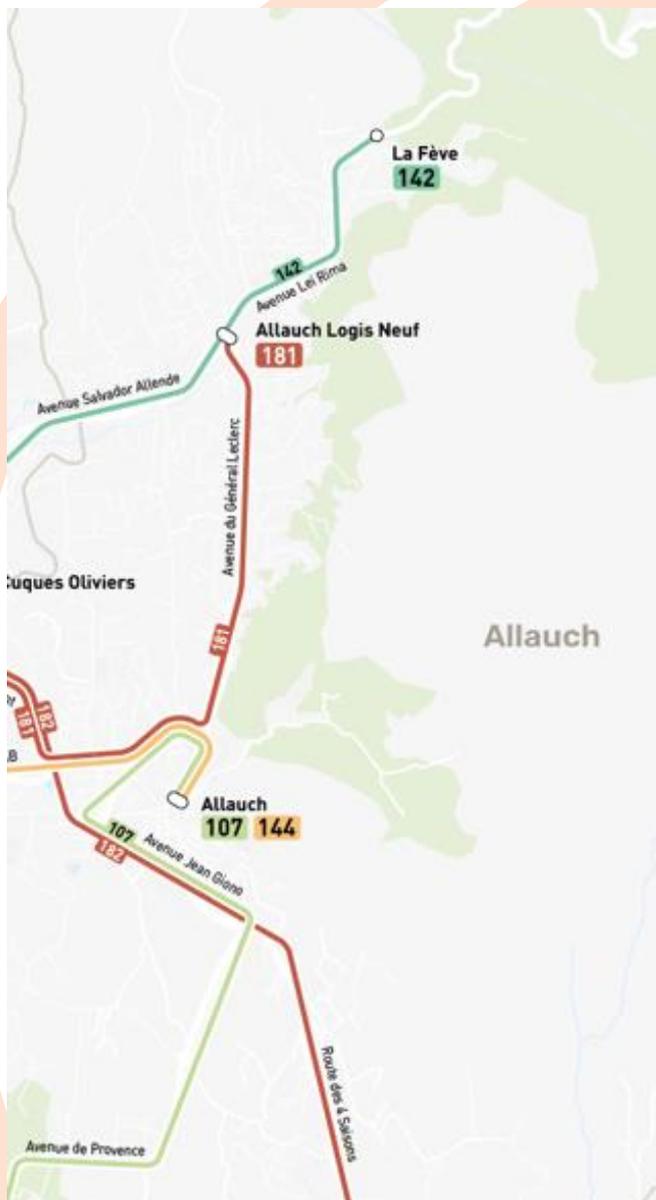


Le projet de nouveau réseau de bus a globalement satisfait les Allaudiens et Allaudiennes, qui ont formulé des retours positifs à travers tous les dispositifs de participation proposés. Selon les participants à la concertation, le nouveau réseau entrainera une **amélioration de l'offre** : des interconnexions avec les autres modes de transport, la création de nouvelles lignes, avec notamment la future ligne 182 permettant de relier certains quartiers d'Allauch à la Valentine qui est particulièrement saluée.

Si de façon globale, le projet de nouveau réseau de bus est salué par les habitants d'Allauch, certains **ajustements** sont néanmoins demandés sur les thématiques suivantes :

- **Performance** : des aménagements de la voirie notamment sur la ligne 144 sont attendus pour pallier la problématique de bus qui ne seraient pas en site propre, son avantage relatif à la voiture est perçu comme modeste.
- **Maillage territorial** : la nécessité de couvrir les besoins des publics scolaires (collège et lycée), et notamment leur faciliter l'accès à d'éventuelles activités périscolaires a été exprimée. Le maintien du transport à la demande est souhaité pour les secteurs non desservis. De plus, pour certains participants, le Chemin des Aubagnens et le secteur de Pichauris sont encore trop éloignés d'une ligne de bus.
- **Intermodalité** : il est demandé que l'accès au parking-relais du Métro de la Rose soit facilité.

- **Amplitude horaire** : les contributeurs sont nombreux à avoir demandé une desserte au-delà de 21h pour les lignes standards, pour les loisirs (La Valentine notamment) et les professions travaillant en horaires décalés.



Des contributions concernant certaines lignes en particulier sont également ressorties de ces échanges :

- **107 (124 contributions = 37 contributions sur la ligne projet + 87 contributions sur la ligne actuelle)** : les Allaudiens qui se sont exprimés souhaitent que la ligne passe par l'avenue du 7^{ème} régiment des tirailleurs algériens plutôt que l'avenue Jean Giono. Ils suggèrent également qu'elle rejoigne Fontvieille
- **142 (78 contributions = 16 contributions sur la ligne projet + 62 contributions sur la ligne actuelle)** : Certains habitants souhaitent qu'une partie des bus 142 desservent l'arrêt Métro La Rose sans arrêts intermédiaires.
- **181 (34 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 2 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur cette ligne. Les habitants d'Allauch qui se sont exprimés souhaitent que les horaires de la ligne 181 soient étendus plus tôt le matin (6h30) et plus tard le soir (après 21h). Ils souhaitent également qu'elle desserve le quartier de St Jérôme, sans passer par La Rose, souvent encombré en heure de pointe.

18) Plan de Cuques

La commune de Plan-de-Cuques compte 11.650 habitants et se situe dans le secteur Est du bassin marseillais, près du 13^{ème} arrondissement et d'Allauch.

Les contributions aux questionnaires sont peu élevées en volume à Plan-de-Cuques avec 144 répondants aux questionnaires, mais cela représente néanmoins **le double de son poids démographique** (2,7 % des réponses au questionnaire alors que Plan-de-Cuques représente 1,3% de la population concernée par la concertation.)

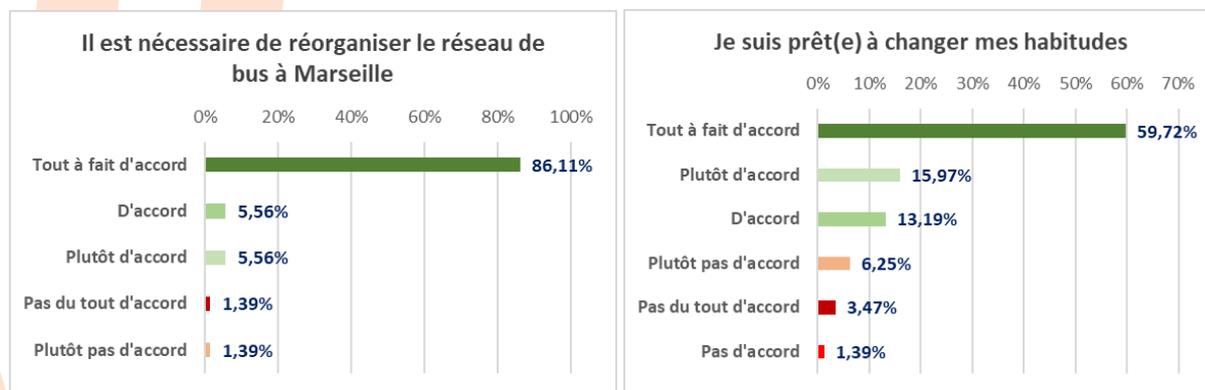
La concertation sur le projet de nouveau réseau de bus a mobilisé de nombreux habitants de Plan-de-Cuques notamment pendant le stand de la concertation. Celui-ci a été organisé sur le marché de Plan-de-Cuques, le samedi 4 février de 10h à 13h. L'équipe en charge de la concertation a pu rencontrer plus d'une **centaine de personnes** intéressées par le projet, souhaitant avoir des informations et y contribuer. Cet échange a pu faire ressortir certains points, notamment sur la performance de la nouvelle ligne 142 par rapport aux lignes actuelles 42 et 42jet (fréquence et amplitude horaire plus larges) mais également des craintes, notamment par rapport aux fréquents embouteillages entre Plan-de-Cuques et La Rose ou encore la desserte du lycée Monte Christo.

Comme pour Allauch, Plan-de-Cuques est rattaché au secteur Est du bassin marseillais dans le cadre de la concertation. Le forum de ce secteur s'est déroulé le jeudi 16 février de 18h à 20h à la mairie des 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille réunissant **80 personnes**.

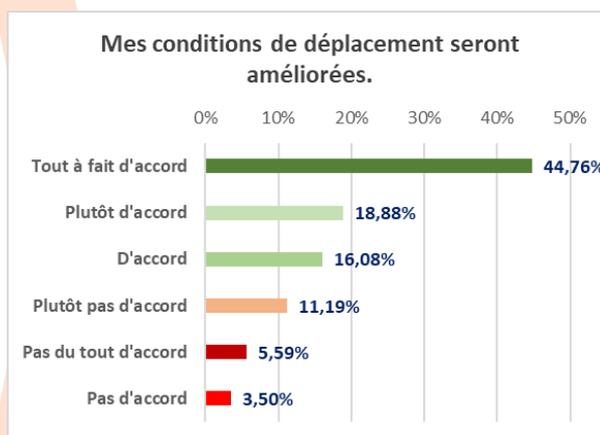
Un **cahier d'acteurs** a été déposé sur la plateforme participative : une page qui présente les lignes actuelles du réseau.

Spécificités / Orientations / Tendances

Parmi les répondants au questionnaire de Plan-de-Cuques, **97% estiment qu'il est nécessaire de réorganiser le réseau de bus du bassin marseillais** : il s'agit du 2^{ème} plus fort taux de réponses positives après Allauch, 13 points au-dessus de la moyenne. **Pour une grande majorité d'entre eux (88%), ils sont prêts à changer leurs habitudes**, ce qui constitue un taux beaucoup plus élevé que la moyenne (70%), le 2^{ème} taux le plus élevé après Allauch.

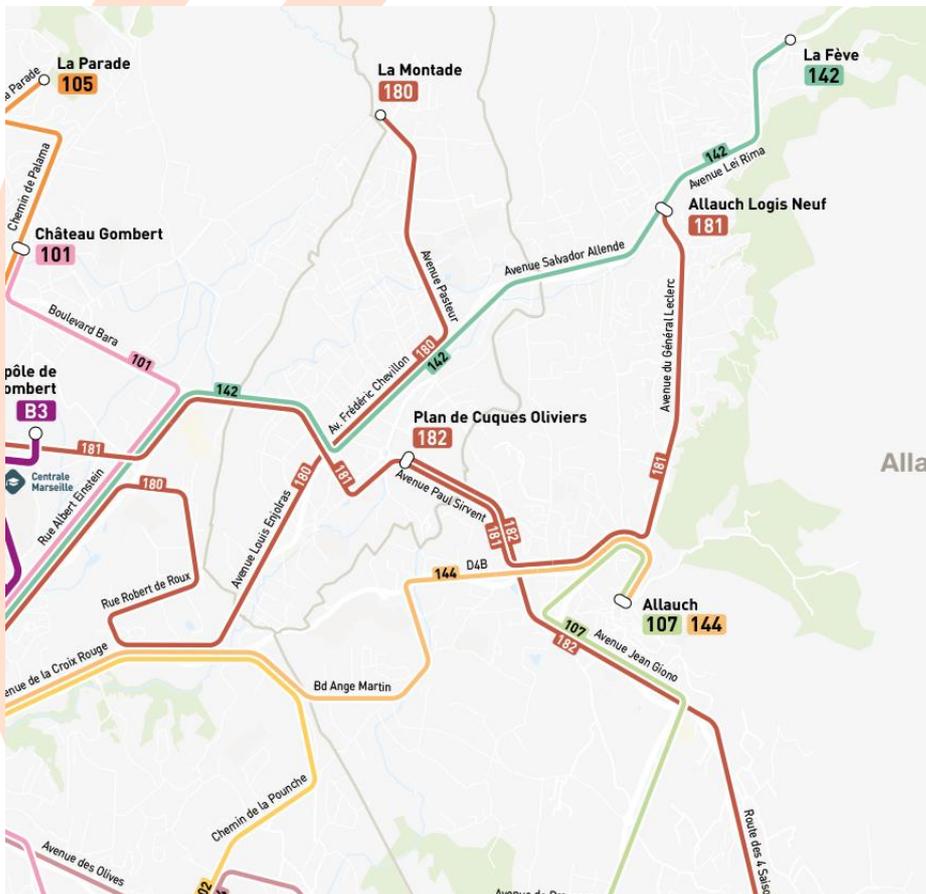


80% des répondants aux questionnaires estiment que leurs conditions de déplacements seront améliorées, ce qui constitue également un taux bien plus élevé que la moyenne (49%), le 2^{ème} une fois de plus après Allauch.



Une grande majorité des Plandecuquoises et les Plandecuquois accueillent le projet **très positivement** à travers tous les dispositifs de participation proposés. L'analyse des différentes contributions a permis de mettre en évidence des thématiques propres aux nouvelles lignes du réseau, telles que :

- **Ligne 142 (78 contributions = 16 contributions sur la ligne projet + 62 contributions sur la ligne actuelle)** : cette ligne est bien perçue des usagers de Plan de Cuques qui se sont exprimés ; toutefois, quelques reproches lui sont faits, notamment sur sa fréquence actuelle, considérée comme insuffisante : ils demandent plus qu'un bus toutes les 20 minutes. Les habitants souhaitent également que la ligne desserve les secteurs de Gonagues, La Fève et s'arrête également à l'arrêt "Chanauds".
- **Ligne 181 (34 contributions = 32 contributions sur la ligne projet + 2 contributions sur la ligne actuelle)** et **Ligne 182 (36 contributions = 33 contributions sur la ligne projet + 3 contributions sur la ligne actuelle)** : Peu de remarques sur ces lignes globalement appréciées. Elles proposent des itinéraires qui correspondent aux besoins des habitants (Métro La Rose – Allauch Logis Neuf



pour la 181, Plan-de-Cuques Oliviers – Gare de la Barasse pour la 182). Toutefois, des usagers regrettent que ces lignes ne soient pas classées comme lignes « standard » pour renforcer encore leur fréquence. De plus, des demandes concernent le passage de ces lignes vers des établissements scolaires du secteur (lycée Monte Christo, collège Olympe de Gouges) ou vers les secteurs d'Allauch et de la Valentine.

19) Septèmes-les-Vallons

Limitrophe du Nord de Marseille, la commune de Septèmes-les-Vallons, située sur les axes de circulation de l'autoroute A7 et de la route nationale N8, compte 11 366 septémois, soit 1,25 % de la population recensée sur le territoire du projet.

La mairie de Septèmes-les-Vallons a pleinement exercé sa mission de relais d'information dans le cadre de cette concertation en publiant, à plusieurs reprises, dans le magazine communal, sur son site Internet et ses réseaux sociaux, des actualités sur le nouveau réseau de bus comme sur les différentes modalités de participation.



Ces contenus ont été repris et partagés par plusieurs associations Septémoises (« Chut Septèmes » - Association pour la réduction des nuisances de l'autoroute – / « Asso Gare Mobilité Septèmes » – transport ferroviaire et développement durable à Septèmes-les-Vallons - / « Le collectif des Castors Isabella » / « L’APE de l’école Jules Ferry » - association de parents d’élèves- / « Septipieds »), ce qui a largement contribué à mobiliser les habitants du territoire.

L’« Asso Gare Mobilité Septèmes » a également été à l’initiative d’une pétition à l’encontre de la proposition de futur réseau proposé par la Métropole qui comporte plus d’un millier de signatures.



ASSO GARE MOBILITE SEPTÈMES

NOUVEAU PLAN DE MOBILITÉS POUR SEPTÈMES

VOUS ÊTES USAGER DE LA LIGNE 51 ? OU DES LIGNES 121 ET 122 ?

SAVEZ-VOUS QU'À L'HORIZON 2025, LA LIGNE 51 TELLE QU'ELLE EXISTE AUJOURD'HUI SERA SUPPRIMÉE ?

Et ça n'est qu'une partie du projet de la Métropole Aix-Marseille Provence qui prévoit aussi le **remplacement des lignes 121 et 122** par un service sectorisé à la demande... Sans compter les nombreuses inconnues sur les temps de trajet et les coûts des billets combinés bus+train.

USAGER RÉGULIER, OCCASIONNEL ET MÊME SCOLAIRE, NOUS SOMMES TOUS.TES TRÈS CONCERNÉ.ES !

Venez nombreux présenter vos besoins de déplacements et exiger un véritable service de transports en commun !

2 Rendez-vous

Mercredi **25 janvier à partir de 9h**
Place de la Mairie - en présence de la Métropole

Vendredi **3 février à 18h**
Médiathèque - ouverture du Forum Agenda 21

ET EXPRIMEZ-VOUS LORS DE LA CONCERTATION !
Vous avez jusqu'au 28 février pour vous faire entendre !

CONTACT : Asso gare mobilité Septèmes
assogare13240@gmail.com - 06 19 81 92 92



Cet état des lieux permet de comprendre la **forte mobilisation** des septèmois dans le cadre de la présente concertation : 185 réponses au questionnaire (papier ou digital), ce qui représente 3,51% de la totalité des réponses.

Le stand de la concertation de Septèmes-les-Vallons s'est déroulé en parallèle du marché hebdomadaire, situé sur la place Didier Tramondi, mercredi 25 janvier 2023. **Plus de 100 personnes**, parmi lesquelles des élus, des associations locales et des CIQs, ont participé à ce rendez-vous et plus de 30 questionnaires de la concertation ont été remis aux équipes sur place à cette occasion. Pendant le stand, les septèmois ont exprimé leur inquiétude relative à la nouvelle proposition de desserte de leur territoire : la solution du report modal sur le train pour rejoindre la gare de Marseille Saint-Charles leur semble insuffisante, le service de TAD proposé sur le secteur et la future desserte des établissements scolaires, entre autres sujets, génèrent une forte appréhension.

A noter qu'après une grande pédagogie des équipes en charge de la concertation sur le projet, le TAD était généralement mieux accepté par les participants ; certains ont même constaté une amélioration de la desserte pour leurs cas particuliers.

Dans le découpage proposé par la concertation, la commune de Septèmes-les-Vallons a été rattachée au Secteur Nord. Un forum de la concertation en soirée s'est déroulé pour ce secteur, le jeudi 26 janvier de 18h à 20h au centre culturel Mirabeau. Il a réuni **60 personnes** mais peu de Septèmois.

En revanche, la Mairie a été à l'initiative de l'organisation d'une réunion publique sur le projet. Elle s'est déroulée le 03 février 2023 de 18h30 à 21h à l'espace Culturel Jean Ferrat et plus de cent personnes y ont participé, en présence de l'équipe projet de la Métropole.

8 cahiers d'acteurs mentionnant la desserte de la commune de Septèmes-les-Vallons ont été réceptionnés dans le cadre de la concertation.

2 proviennent directement de la commune :

- De la part de la ville de Septèmes ;
- De la part de l'un de ses élus.

D'autres, plus génériques sur le bassin de mobilité marseillais font allusion à la desserte de Septèmes-les-Vallons :

- NosterPaca
- Les amis du Rail et des Transports de Marseille
- FNE13
- Un particulier qui s'exprime au sujet de la desserte globale du bassin Nord
- La CCI Aix-Marseille-Provence
- APHM

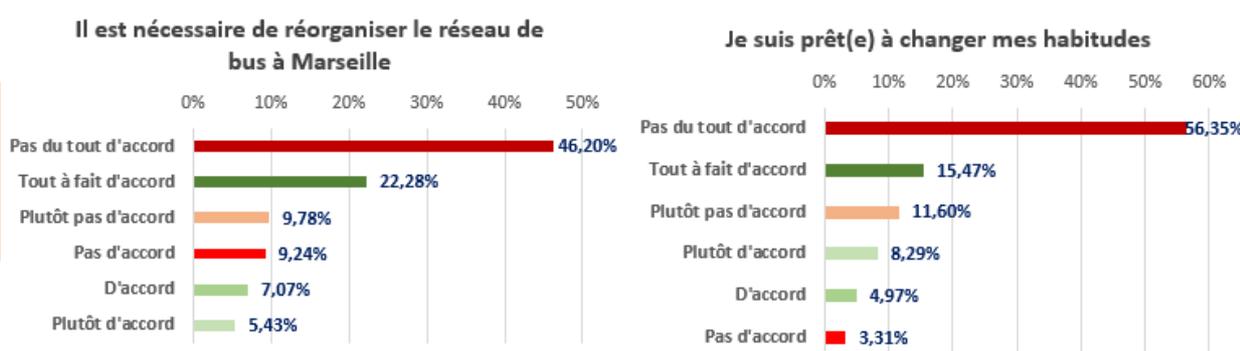
Les thématiques et propositions ressorties dans ces cahiers d'acteurs concernent majoritairement les amplitudes horaires et les itinéraires des lignes suivantes :

- **851** : opposition à la modification de l'itinéraire de la L51 actuelle et demande de laisser une ligne directe vers la gare Saint-Charles et vers Aix en passant par l'avenue du 8 mai au centre ville de Septèmes-les-Vallons.
- **B12** : la prolonger jusqu'au centre de Septèmes-les-Vallons.
- **191** : le TAD en lieu et place des lignes 121/122 actuelles n'apporte pas entière satisfaction.
- **123** : peu d'intérêt perçu par les Septèmois pour cette nouvelle ligne en raison de son itinéraire, et de son terminus au métro Gèze en particulier.

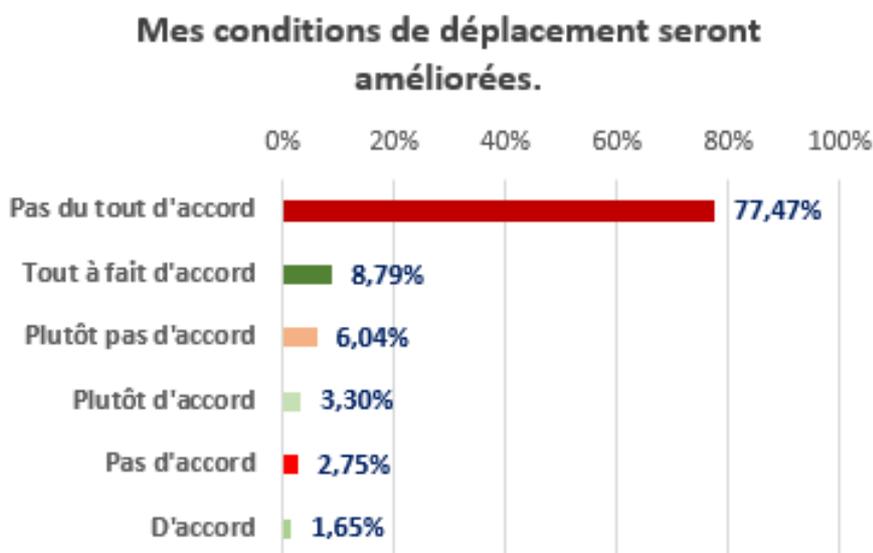
Spécificités / Orientations / Tendances

Alors que 84% des participants à la concertation s'accordent sur la nécessité de faire évoluer le réseau de bus, la grande majorité des septèmois **n'est pas d'accord à 65%** : il s'agit du **seul territoire concerné par le projet qui répond par la négative** à cette question.

Logiquement, avec ce projet de nouveau réseau de bus, une large majorité des répondants est réfractaire au changement (71,26%). **Septèmes-les-Vallons a également le plus fort taux de réponses négative** à cette question : sur la globalité des arrondissements et des communes concernés, 70% des participants sont au contraire prêts à changer leurs habitudes.



Pour plus de **86% d'entre eux**, leurs conditions de déplacements ne seront pas améliorées par le projet de nouveau réseau. **Septèmes-les-Vallons a une fois de plus le plus fort taux de réponses négatives à cette question** : sur la globalité des arrondissements et des communes, les résultats à cette question sont beaucoup plus nuancés, puisqu'une très faible majorité (51%) pensent que leurs conditions de déplacements ne seront pas améliorées.



Ainsi, les Septèmois et Septèmoises qui se sont exprimés ont généralement formulé des retours négatifs à travers les différents dispositifs de participation proposés, à quelques rares exceptions près. Selon les participants à la concertation, le nouveau réseau dégrade l'offre : les trajets proposés sont plus longs et les ruptures de charge, plus nombreuses. On peut souligner que les usagers des TC à Septèmes-les-Vallons sont très attachés à **la ligne 51** et que sa disparition, dans le cadre de la nouvelle offre, fait débat.

Les sujets suivants ont notamment fait l'objet de nombreuses remarques :

- **Itinéraires :**

- L'itinéraire de la **851** qui ne desservirait plus qu'Aix-Krypton et la gare de Saint-Antoine sans passer par l'avenue du 8 mai ne suscite pas l'adhésion. **C'est la 4^{ème} ligne qui a engendré le plus de remarques dans le cadre de la concertation : 193 mentions** (dont 15 contributions sur la ligne projet et 178 contributions sur la ligne actuelle).
- Le terminus de la future **B12** (c'est la 21^{ème} ligne qui a engendré le plus de remarques dans le cadre de la concertation avec 91 mentions dont 24 contributions sur la ligne projet et 67 sur la ligne actuelle) à Septèmes-les-Vallons, voire Plan-de-Campagne, est plébiscité.
- La mise en place du **TAD 191** (48 contributions dont 11 contributions sur la ligne projet et 37 sur la ligne actuelle) en lieu et place des lignes 121 et 122 existantes, suscite de nombreuses inquiétudes sur l'efficacité du service et les points desservis.
- La longueur et l'itinéraire de la future ligne **123** (37 contributions dont 30 contributions sur la ligne projet et 7 contributions sur la ligne actuelle), qui passe par les quartiers Nord, Saint-Antoine et Grand Littoral pour rejoindre le métro Gèze, sont perçus comme engendrant une baisse de qualité de la desserte actuelle dans la mesure où la L51 va directement à Saint-Charles en empruntant l'autoroute.

- **L'intermodalité** : le report modal sur les gares de Septèmes-les-Vallons (un train toutes les 30mn) ou de Saint-Antoine (un train toutes les 15 mn) pour se rendre à la gare de Marseille Saint-Charles soulève de nombreuses inquiétudes eu égard à l'irrégularité, au manque de fiabilité et à la fréquence de la desserte ferroviaire.

- **La performance** : des voies du bus réservées sur l'autoroute Nord permettraient de garantir l'efficacité de la desserte.

- **Le maillage** : les changements de bus induits par la nouvelle desserte pour rejoindre les destinations importantes génèrent de l'insatisfaction. La nécessité de couvrir les besoins des publics scolaires (collège et lycée), et notamment jusqu'aux établissements d'Aix-en-Provence a été exprimée. L'absence de desserte directe de l'hôpital Nord, le plus proche, est regrettée.

Le sujet de la **tarification**, hors cadre de cette concertation, a également été abordé de manière récurrente dans la mesure où la tarification du train est aujourd'hui différente de celle du bus.

Celui, également hors-cadre, de la **sécurité** est revenu à de nombreuses reprises notamment dans la mesure où la nouvelle offre propose une connexion au métro Gèze, jugée peu sécurisée, notamment pour des publics scolaires et étudiants.

