

SOMMAIRE

PREAMBULE METHODOLOGIQUE

1 - PRESENTATION DU PROJET 2025 POUR UN NOUVEAU RESEAU DE BUS A LA CIOTAT ET CEYRESTE

- 1) POURQUOI ?p 4
- 2) OÙ ?p 5
- 3) QUI ?p 5
- 4) COMMENT ?p 5
- 5) QUAND ?p 6

2 – DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE & DISPOSITIF DE MOBILISATION ASSOCIE

- 1) LE DISPOSITIF DE CONCERTATION « SOCLE »...p 7
- 2) LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION « SOCLE »p 9
- 3) L'ANNONCE DE LA CONCERTATION PAR LES VILLESp 10
- 4) LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION ASSOCIE AU PROJETp 14
- 5) LES RENCONTRES DE TERRAIN.....p 16

3- BILAN QUANTITATIF ET QUALITATIF DES OUTILS DE LA CONCERTATION

- 1) LE QUESTIONNAIREp 18
- 2) LES CAHIERS D'ACTEURSp 19
- 3) LES STANDSp 20
- 4) LE FORUM D'ECHANGESp 22

4 - ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

- 1) OPPORTUNITE DE CHANGER LE RESEAU ET DE FAIRE EVOLUER SES HABITUDES DE DEPLACEMENT.....p 24
- 2) MAILLAGE.....p 26
- 3) ITINERAIRES.....p 28
- 4) FREQUENCE.....p 28
- 5) AMPLITUDE HORAIRE.....p 29
- 6) INTERMODALITE.....p 30

7) POINT D'ARRET.....	p 31
8) PERFORMANCE.....	p 31
9) CONCERTATION.....	p 33
10)AUTRES THEMATIQUES EN DEHORS DU PERIMETRE DE LA CONCERTATION.....	p 33
11)ZOOM SUR LES ACTIFS, LES SCOLAIRES ET LES ETUDIANTS.....	p 33
12)ZOOM SUR LES LOISIRS ET LES DESSERTES PONCTUELLES.....	p 34

5 - ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS

1) LA CIOTAT	p 34
2) CEYRESTE	p 38

6 – ENSEIGNEMENTS POUR L'OFFRE DE SERVICE PROPOSEE

1) EN TERMES DE PARTICIPATION.....	p 41
2) PAR TERRITOIRE ET TYPOLOGIES D'ACTEURS.....	p 41
3) PAR LIGNE.....	p 42

PREAMBULE METHODOLOGIQUE

Dans le cadre de la refonte du réseau de bus de La Ciotat et Ceyreste, une concertation publique a été menée du 24 mars au 30 avril 2024. Ce bilan synthétise les différentes étapes et résultats de cette concertation, en soulignant les contributions des citoyens et les ajustements envisagés pour le projet.

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, à l'instant T des répondants sur le projet présenté :

- **Le public traditionnel de la concertation**, motivé, averti et adepte du contact direct, a été rassemblé grâce au forum d'échanges proposé 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.
- **Des personnes peu enclines à participer de manière volontaire** à une démarche de concertation ont été approchées grâce aux 7 stands de la concertation organisés sur l'ensemble du territoire, sur des lieux de passage multi-profils, pour aller à la rencontre de tous.
- **Les habitants dans leur ensemble, et plus spécifiquement les jeunes et les actifs**, ont été mobilisés grâce à la plateforme collaborative (663 visiteurs uniques) et au questionnaire en ligne, qui a recueilli un nombre conséquent de réponses uniques (**501**, sans répétition de réponses identiques, soit **75%** des visiteurs du site).



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 thématization de chacune :
 - Post-it et gommettes récoltés lors du forum d'échanges ;
 - Avis exprimés lors des stands ;
 - Remarques et propositions exprimées dans les cahiers d'acteurs ;
 - Réponses au questionnaire (traitées dans les parties 3, 4 et 5 du présent bilan)

C'est à partir de cette analyse que **les enseignements globaux quantitatifs et qualitatifs présentés dans ce bilan ont été tirés**.

1 – PRESENTATION DU PROJET 2025 POUR UN NOUVEAU RESEAU DE BUS A LA CIOTAT ET CEYRESTE

Depuis sa création en 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence affirme sa volonté de développer des transports collectifs au plus près des besoins des habitants. L'adoption, en décembre 2021, du Plan de Mobilité, porte l'ambition de capter +50% d'usagers des TC d'ici à 2030. Pour atteindre cet objectif, c'est désormais au réseau de bus des communes de La Ciotat et de Ceyreste de faire peau neuve. Une première ébauche des futures lignes a été imaginée par les services techniques de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en lien avec ceux de la RTM et en concertation avec les communes concernées. Prévu pour l'été 2025, la mise en service de ce nouveau réseau vise à améliorer la mobilité sur ce territoire en répondant aux besoins actuels et futurs des habitants.

1) POURQUOI ?

Le réseau actuel de bus à La Ciotat et Ceyreste, bien que desservant pratiquement tous les secteurs du territoire, est ancien, peu compréhensible et devenu obsolète face aux évolutions urbaines.

La circulation routière est de plus en plus prégnante, entraînant des engorgements de plus en plus nombreux.

Le réseau de bus doit donc évoluer pour mieux répondre aux besoins de mobilité du territoire et de ses habitants, actifs, scolaires, retraités, visiteurs occasionnels, etc.

Les objectifs du projet :

- **Renforcer l'offre** : adapter la fréquence des bus aux besoins de déplacements avec une hiérarchisation du réseau et une amplitude horaire élargie (soirs, week-ends et fériés, vacances scolaires, périodes estivales).
- **Améliorer la lisibilité du réseau** : simplifier les itinéraires pour une utilisation plus intuitive.
- **Consolider le maillage et desservir les pôles d'emploi** : améliorer la desserte des quartiers en développement, tant pour l'habitat que pour l'activité économique et notamment celle des zones d'activités comme Athélia et Chantiers navals
- **Connecter le centre-ville et la gare** : assurer une connexion régulière entre le centre-ville et la gare ferroviaire,
- **Favoriser l'intermodalité** : faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre et ainsi améliorer la desserte des principaux pôles d'échanges comme celle des autres secteurs de la Métropole Aix-Marseille-Provence.
- **Garantir de meilleures liaisons pour les loisirs et le tourisme** : développer des liaisons vers les plages et sites touristiques, particulièrement en période estivale, permettre d'accéder au marché dominical.
- **Adopter une approche environnementale** : déployer des véhicules 100% électriques pour un transport plus écologique.

2) OÙ ?

Le projet se déploie sur un territoire qui comprend près de 42 000 habitants répartis sur les communes de La Ciotat (37 000 habitants) et Ceyreste (5 000 habitants), englobant une variété de quartiers et de pôles d'activités.

- À La Ciotat, le réseau de bus desservira les principaux points d'intérêt tels que la gare SNCF, le centre-ville, les zones commerciales, et les établissements scolaires. Ce déploiement permettra de relier efficacement les différents secteurs de la ville, améliorant ainsi la mobilité interne.

- À Ceyreste, des lignes directes et un service de transport à la demande (TAD) seront mis en place pour faciliter les déplacements vers les pôles d'échanges, les zones d'emploi et le reste du réseau. Cette approche garantit une couverture complète des besoins de mobilité, y compris dans les zones moins densément peuplées.

3) QUI ?

Le projet de nouveau réseau de bus est porté par la **Métropole Aix-Marseille Provence**.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la Métropole, qui regroupe 92 communes, a la charge de toutes les questions de mobilité sur son territoire. Elle veille à développer les modes de transport et travailler à l'optimisation des liaisons entre les différentes aires urbaines en collaboration avec la **RTM**, en charge de l'exploitation.

La Régie des Transports Métropolitains (RTM) exploite des réseaux de transports urbains ainsi que des services complémentaires de mobilité sur le territoire Aix-Marseille-Provence. Pour remplir sa mission, la RTM s'appuie sur l'expérience et l'expertise de ses 3 600 collaborateurs.

Les communes de la Ciotat et de Ceyreste ont été associées à la conception du projet de nouveau réseau de bus dès son origine. Elles contribuent à fixer les objectifs et les déclinaisons du projet au niveau local.

4) COMMENT ?

- Une méthodologie d'élaboration de la nouvelle armature rigoureuse et collaborative...

La Métropole, en collaboration avec la RTM, et en concertation avec les mairies des communes concernées, s'est attachée à concevoir un projet en phase avec les besoins de mobilité actuels et futurs des habitants du territoire.

Ce projet s'est fondé sur :

- Un diagnostic de performance des lignes actuelles,
- Une analyse des besoins futurs des habitants,
- Les données et les indicateurs issus des enquêtes voyageurs,
- Les ateliers menés avec les conducteurs de la RTM,
- Une concertation en amont avec les parties prenantes et les communes concernées pour enrichir le projet.

- ...Qui s'organise en plusieurs phases bien définies :

1- Diagnostic initial

Une analyse approfondie des besoins actuels et des contraintes du réseau existant a été réalisée pour identifier les points faibles et les opportunités d'amélioration du réseau.

Analyse qui a servi de base pour concevoir le projet de nouveau réseau 2025.

Concertation publique (24 mars – 30 avril 2024)

Les avis et suggestions des citoyens sur ce projet ont été recueillis via un forum d'échanges, des stands sur le terrain, des cahiers d'acteurs et un questionnaire en ligne. Cette phase a permis de recevoir les attentes et les préoccupations des usagers

2- Développement des scénarios

Plusieurs options d'aménagement et de services seront ensuite élaborées en fonction des retours de la concertation. Ces scénarios seront évalués par la Métropole, la RTM et les communes de La Ciotat et de Ceyreste, pour choisir la solution optimale.

3- Validation et planification

Le scénario retenu, validé par les autorités compétentes, sera mis en œuvre. Une planification détaillée des travaux sera ensuite établie.

4- Mise en service été 2025

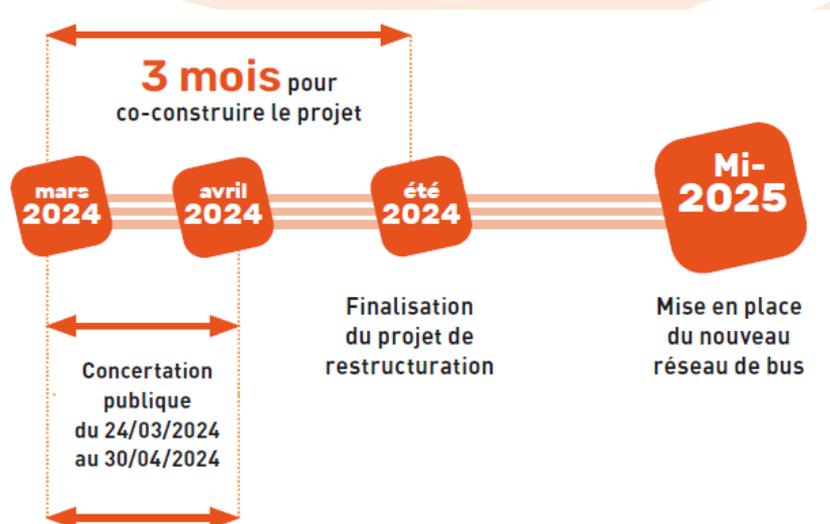
Déploiement des nouvelles lignes et des aménagements de voirie correspondant.

- **Pour quels résultats ?**

Pour améliorer la lisibilité du réseau de bus, **le projet soumis à la concertation** propose des itinéraires plus simples et mieux hiérarchisés. En 2025, le territoire comptera des lignes renouvelées. Ce programme de transformation consiste à repenser en profondeur le fonctionnement du bus et de l'offre de mobilité. Le projet soumis à la concertation se **structure ainsi autour de plusieurs niveaux de services complémentaires** :

1. **Ligne principale** : la ligne 1, colonne vertébrale du réseau, assurera une desserte fréquente et étendue sur une amplitude élargie. Elle préfigure un futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
2. **Desserte interurbaine et ferroviaire** : le Réseau Express Métropolitain (REM) routier et ferroviaire assurera les liaisons vers Aubagne, Marseille, et Aix-en-Provence.
3. **Lignes de maillage** : elles desserviront les différents quartiers avec des niveaux d'offre adaptés.
4. **Transport à la Demande (TAD)** : pour les secteurs moins denses ou plus excentrés, plusieurs zones seront desservies sur réservation.
5. **Services scolaires** : des lignes dédiées pour les établissements scolaires, fonctionnant selon le calendrier scolaire.
6. **Navettes spécifiques** : pour répondre à des besoins saisonniers comme les navettes pour les plages en été.

5) QUAND ?



2 - DISPOSITIF DE CONCERTATION ET DISPOSITIF DE MOBILISATION ASSOCIE

1) LE DISPOSITIF DE CONCERTATION « SOCLE »

- La plateforme participative



Ouverte le **24 mars 2024 à 9h**, la plateforme participative proposait : <https://concertation-bus-laciotat.ampmetropole.fr/>

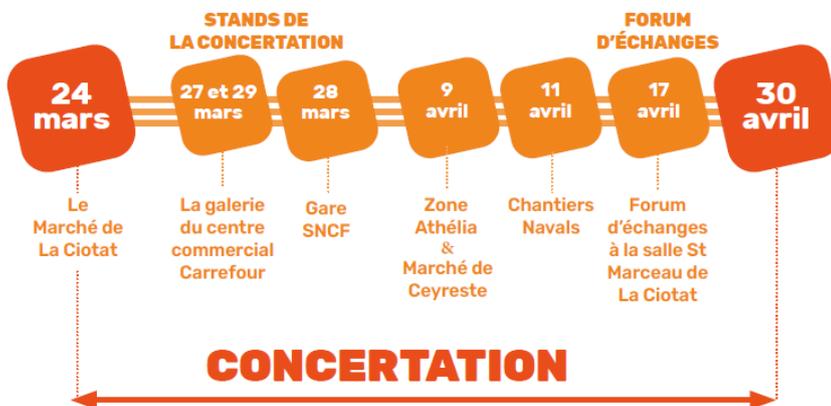
- un espace d'information, toujours en ligne aujourd'hui,
- un espace de contribution / participation accessible à tous, à tout moment jusqu'à la fin de la concertation le 30/04 à minuit.

L'espace Information comprend :

- **Une page récapitulative du projet dans ses grandes lignes) ;**
- **La carte du projet ;**
- **Une docothèque** permettant d'accéder facilement à la documentation du projet : dossier de concertation, dépliant de synthèse et carte du projet.

L'espace « Participation » clôturé depuis le 30/04/2024 (23h59), comprenait :

- Le **questionnaire** en ligne
- Un lien vers une proposition de gabarit de **cahier d'acteur**
- Le calendrier des rencontres de terrain (7 stands et 1 forum) à l'occasion desquelles toute la documentation relative au projet était disponible.



• Les questionnaires individuels

Le questionnaire sur le projet de nouveau réseau de bus de La Ciotat et Ceyreste était composé de 28 questions, dont 6 permettaient la classification des répondants. Son objectif est de mieux comprendre les besoins de déplacement des utilisateurs et d'identifier les actions sur lesquelles la Métropole, la RTM et les communes concernées doivent travailler ensemble pour élaborer un nouveau réseau de bus qui réponde au mieux aux attentes des usagers, habitants, actifs, étudiants, retraités, etc.



Ce questionnaire était divisé en trois grandes parties :

- *Un nouveau réseau*
- *Votre avis sur notre proposition de nouveau réseau*
- *Que peut vous apporter le nouveau réseau ?*

Comptabilisé comme une contribution individuelle, des questionnaires imprimés étaient également mis à la disposition du public en Mairie de Ceyreste et de La Ciotat.

• Les cahiers d'acteurs



Contrairement au questionnaire individuel, le cahier d'acteur constitue une contribution collective destinée à l'expression des associations, entreprises, institutions, CIQs, établissements scolaires du territoire.

Un modèle préformaté était proposé en téléchargement depuis la plateforme participative du projet. Les intéressés pouvaient ainsi remplir le gabarit fourni. Dans un souci d'ouverture à la participation la plus large possible, le modèle proposé n'était absolument pas obligatoire et **tous les cahiers d'acteurs reçus pendant la période de la concertation ont été intégrés à ce présent bilan.**

• Les supports de la concertation

Disponibles aux formats numériques (accessibles depuis la plateforme participative) et papiers à l'occasion des diverses rencontres de terrain sur le territoire, un dossier de concertation et un dépliant de synthèse du projet étaient mis à la disposition de tous, ainsi que dans les équipements publics et mairies.



Le **dossier de la concertation**, document communicant de 36 pages permet de disposer d'une matière approfondie sur le projet, mettant en avant les services supplémentaires et évolutions proposés et mettant l'accent sur les aspects clés des différentes lignes. Ils étaient disponibles en consultation dans les mairies de La Ciotat et de Ceyreste. Ils ont également été transmis par voie électronique, avec le gabarit de cahier d'acteur au réseau d'associations des 2 villes, aux CIQ de La Ciotat, aux établissements scolaires et au réseau de commerçants de La Ciotat.



Le **dépliant synthétique** permettait de saisir rapidement l'ensemble du projet, d'en consulter la carte et de promouvoir les rencontres sur le terrain. 4000 flyers ont été mis à la libre disposition du public dans les équipements du territoire et en Mairie.

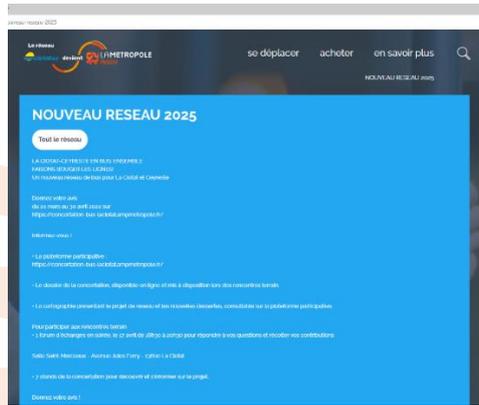
2) LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION « SOCLE »

- **Les sites Internet**

La Métropole MAMP a relayé l'information via le site Le Pilote, comme via celui du registre numérique, un relai vers à la plateforme participative qui permettait également la réception des cahiers d'acteurs.



La RTM s'est également fait relais de l'événement en s'appuyant sur ses propres canaux de communication et le site internet du Ciotabus.



- **Les relations presse**

La métropole a diffusé un communiqué de Presse (le 25/03/24) qui a donné lieu à plusieurs articles dans la presse locale, notamment La Provence le 28/03/24.



- **Les réseaux sociaux**

La Métropole Aix-Marseille Provence a, relayé la concertation sur le projet sur Facebook dès le début de la concertation le 24 mars et avec un nouveau post de relance toutes les semaines le mois d'avril, publications ayant généré une dizaine de commentaires.



3) L'ANNONCE DE LA CONCERTATION PAR LES VILLES

Pour mobiliser ses habitants à participer à la concertation publique, la **commune de La Ciotat** a multiplié les actions de communication.



En plus du relais porté au projet sur le site internet de la ville, elle a publié des articles de fond, assurant la pédagogie du projet, tout au long de la concertation dans son magazine municipal qui est diffusé par voie postale sur l'ensemble de la commune à 30 000 exemplaires. L'accessibilité du support est également assurée par une tournée spéciale pour alimenter l'intégralité des établissements publics de la ville.

● **Magazine municipal de mars 2024 :**

Mobilité | dispositif

Mobilité | dispositif

LE RÉSEAU DE BUS DE LA CIOAT ET CEYRESTE VA ÉVOLUER POUR INTÉGRER DE NOUVELLES DESSETTES ET DE NOUVEAUX SERVICES. PRÉVU POUR UNE MISE EN SERVICE EN 2025, CE PROJET VA ÊTRE SOUMIS À LA CONSULTATION DU 29 MARS AU 30 AVRIL 2024.

BIENTÔT DES NOUVEAUTÉS SUR LE RÉSEAU DE BUS



Après plusieurs mois d'échanges entre les bus et la Métropole portant sur l'évolution du réseau de transport de La Ciotat et Ceyreste, vient le temps de la concertation avec les habitants, aux côtés de la Métropole, qui sera prochainement présentée au début de ce projet qui devrait voir le jour à l'été 2025. Plusieurs événements et modalités d'informations permettront à chacun de mieux comprendre cette évolution et recueillir ses avis.

Le contexte métropolitain
C'est dans le cadre du Plan de Mobilité de la Métropole que s'inscrit ce nouveau réseau de bus de La Ciotat et Ceyreste. L'ambition est de développer de +50% l'usage des transports urbains. Pour cela un réseau de transport public urbain et métropolitain va être développé, concerté avec les enjeux métropolitains tout en tenant compte des spécificités et usages locaux propres à ce territoire.

Une refonte du réseau bus pour une meilleure lisibilité
Le réseau Ciotabus ayant pu évoluer depuis de nombreuses années, une refonte dans son intégralité s'impose afin de mieux adapter l'offre aux besoins de déplacement des habitants et aux nouveaux enjeux urbains et métropolitains. Un diagnostic a d'abord été réalisé, ce qui permettra de cibler les usages



actuelle et les flux de déplacement. Les équipes de la ville, conjointement avec la Métropole et l'exploitant du Réseau, ont ainsi pu travailler sur un maillage plus adapté aux usages qui permettront des déplacements plus performants. L'objectif de transport collectif sera ainsi facilité grâce aux nouvelles tracés des lignes simplifiées et plus lisses et à des horaires renforcés.

Le projet propose ainsi un réseau de bus urbain hiérarchisé, avec :

- La création d'une ligne forte entre la Gare et le centre-ville toutes les 15 mn en heure de pointe à partir de 6h et jusqu'à 23h. Son fonctionnement 7 jours/7 permettra de desservir efficacement les principaux équipements et secteurs denses de La Ciotat : gare SNCF, zone commerciale de l'Ancremène, hôpital, centre-ville.
- Le déploiement de 6 autres lignes pour couvrir les différents quartiers avec une offre adaptée : Grotoubert, Fontvieille, Bucelle, Mugel, Arène, Oros, Chantiers Navals, Athéna, sans oublier Ceyreste.
- La mise en place de 3 secteurs de transport à la demande pour les zones moins denses ou éloignées (La Ciotat Sud, Athéna, Ceyreste) fonctionnant avec un système de réservation.
- Le maintien de 2 lignes scolaires pour compléter les liaisons, avec une offre spécifiquement adaptée aux horaires d'entrée et de sortie des collèges et lycées.
- Afin de s'adapter aux spécificités de la ville, 2 nouvelles lignes également proposées pour des besoins spécifiques : une navette de marché le dimanche matin et une navette des plages en saison!

Les lignes interurbaines ayant vocation à relier La Ciotat aux autres pôles urbains tels que Marseille ou Aubagne, resteront inchangées. Elles répondent principalement à des flux domicile-travail ou domicile - études. Elles feront l'objet de renfort de fréquence dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain Équariment inscrit au Plan de Mobilité de la Métropole.

Une meilleure desserte des points majeurs de la ville

- Une valorisation de l'intermodalité. Des nouveaux Pôles d'Échanges Multimodaux combinant un parking P+V, une connexion avec plusieurs lignes de bus et des services à la Métropole sont intégrés au projet. Ils faciliteront les échanges et déplacements en dehors du centre-ville. La Gare bénéficiera d'une desserte bus en continu toute la journée.
- Une meilleure desserte du Centre-Cinéma Sport. Situé à proximité d'un futur Pôle d'Échange Multimodal, l'équipement culturel bénéficiera d'une amélioration de sa desserte. L'amplitude de fonctionnement prolongée le soir jusqu'à 23h permettra de cibler les départs du soir, ainsi que ceux du dimanche toute la journée.



LE PROJET EN CHIFFRES



• Des zones d'emplois intégrées au réseau. Les zones économiques Athéna et Chantiers Navals, qui accueillent de nombreux salariés, seront désormais mieux connectées à l'ensemble de la commune, avec des nouvelles liaisons en bus et 2 services de bus à la demande.

• 3 stands d'information se tiendront sur l'espace public à partir du 29 mars : deux à la Gare et un à la Gare de Ceyreste. Ils seront ouverts de 9h à 18h. Des ateliers de concertation seront organisés à la Gare de Ceyreste le mercredi 17 avril de 18h30 à 20h30 pour échanger avec la Métropole et la Ville.

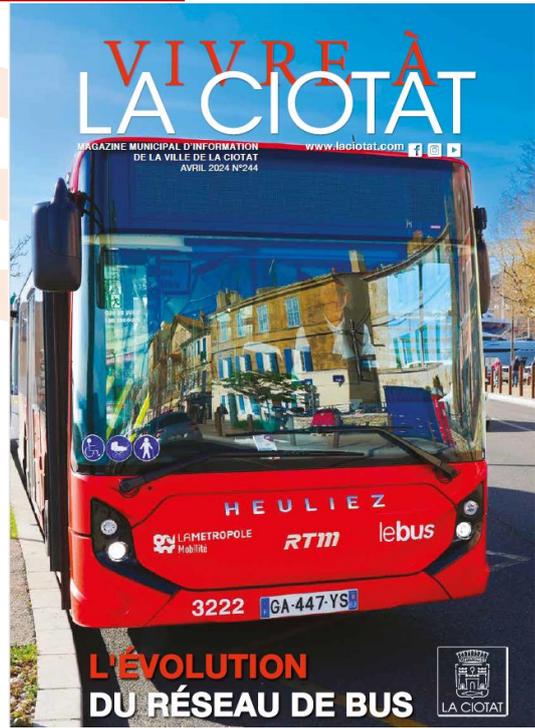
• Une plateforme web dédiée au projet permettra à chacun de donner son avis, de consulter les propositions de nouvelles lignes et de répondre à un questionnaire en ligne.

• Des carnets d'adresses seront mis à disposition des associations, entreprises et acteurs du territoire pour transmettre une contribution argumentée.

Un bilan de cette concertation sera réalisé pendant l'été 2024.

Plus d'infos sur www.laociotat.com

● **Magazine municipal d'avril 2024 :**





DOSSIER

Dossier | le réseau bus



Dossier | le réseau bus

NOUVEAU RÉSEAU DE BUS
PARTICIPEZ A LA
CONCERTATION
LA CIOTAT/CEYRESTE
25 MARS au 30 AVRIL 2024
Toutes les infos sur www.laciotat.com

PLUS ACCESSIBLE, PLUS LIÉE, RENFORCÉE EN JOURNÉE, ÉTENDUE EN SOIRÉE ET DÉVELOPÉE EN HAUT-DE-REPOS, LE NOUVEAU RÉSEAU DE BUS DE LA CIOTAT/CEYRESTE VISE À AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ET À RENFORCER LES LIENS ENTRE LE CADRE DU PLAN DE MOBILITÉ DÉVELOPPÉ PAR LA METROPOLE, CE PROJET DE NOUVEAU RÉSEAU VA ÊTRE SOUS-ÉVALUÉ À LA CONCERTATION EN 2024. C'EST POURQUOI REVOUS INVITONS À PARTICIPER À LA CONCERTATION ET À AJUSTER AU MEILLEUR LE PROJET A LA SUITE DE CELLE.

Le contexte métropolitain

L'ambition est de développer de 50% l'usage des transports urbains, avec un bus pour deux habitants entre les deux cités et la Métropole porteur sur les besoins et capacités de territoires en termes de logement, d'équipement urbain et de services. Il est nécessaire de faire évoluer le réseau actuel de manière significative.

Plusieurs objectifs à la restructuration de ce réseau

Le diagnostic du Réseau existant a permis d'identifier des axes de travail et de proposer des solutions simples et abordables.

Dossier | le réseau bus

La mise en place de trois secteurs de bus est destinée à répondre aux besoins des habitants de La Ciotat, Ceyreste, Charnières, Charnières Nord, Charnières Sud, Charnières Est, Charnières Ouest et de la zone de la gare SNCF.

Plusieurs objectifs à la restructuration de ce réseau

Le diagnostic du Réseau existant a permis d'identifier des axes de travail et de proposer des solutions simples et abordables.



LE PROJET EN CHIFFRES

- DES LIGNES RÉGULIÈRES RENFORCÉES**: 8 lignes de bus, 2 scolaires, 1 ligne en soirée, 2 lignes le dimanche.
- DES SERVICES DE PROXIMITÉ**: 3 secteurs de bus à la demande, 1 navette des plages, 1 navette du marché.
- UNE CONNEXION MÉTROPOLITAINE**: 2 lignes interurbaines Réseau Express Métropolitain, 1 ligne ferroviaire.
- UNE ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE**: 230 points d'arrêts de bus, 2 Pôles d'Échanges Multimodaux.

«La mobilité à La Ciotat est le reflet de notre ambition collective : créer un réseau de transport qui non seulement relie les points, mais unit les gens et propose notre ville vers l'avenir. En clair, nous voulons une mobilité partagée et utilisée par tous», indique Alexandre Dorio, maire de La Ciotat. Les lignes interurbaines qui relient La Ciotat aux autres pôles urbains tels que Marseille ou Aubagne, renforcent l'intermodalité. Elles répondent principalement à des flux domicile-travail ou domicile-études, et favorisent le report de véhicules dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain également inscrit au Plan de Mobilité de la Métropole.

PROJET DE RÉSEAU BUS LA CIOTAT - CEYRESTE

PROJET DE RÉSEAU BUS LA CIOTAT - CEYRESTE

NOTES : Le desserte des zones d'emplois renforcée pour favoriser l'utilisation des transports en commun par les actifs.

Puisque la commune de La Ciotat est composée d'un tissu économique développé et dynamique, le réseau de bus doit répondre aux besoins de déplacement domicile-travail des actifs du territoire, en particulier pour les pôles d'activités qui sont la zone d'activités Ariéles, les Charnières Nord et le centre-ville.

Un apaisement des flux de circulation dans les lieux historiques et touristiques au profit des PEM (Pôles d'Échanges Multimodaux)

Le rond-point Gilles-Pons constitue jusqu'à présent un point crucial du réseau, tant en termes de flux que de correspondances. Les nouvelles lignes du réseau ont été conçues pour désenclaver ce lieu et offrir une meilleure desserte aux habitants.

Ce déplacement stratégique des flux vers les PEM permettrait d'apaiser certains quartiers, notamment ceux du centre-ville et des plages au profit d'une mobilité douce comme la marche et le vélo et d'un partage plus sécurisé de l'espace public.

LES OUTILS DE LA CONCERTATION

Pour s'informer

- La plateforme participative : concertation-bus-facilicat.lametropole.fr
- Le dossier de concertation, disponible en ligne sur le site de la Métropole.
- La concertation sera organisée en plusieurs ateliers de concertation.

Pour donner son avis

- Le questionnaire, accessible en ligne sur le site de la Métropole.
- Les ateliers de concertation, organisés en plusieurs ateliers de concertation.

CALENDRIER

24 mars : Début de la concertation
25 mars : Concertation publique
30 avril : Bilan de la concertation
15 mai : Lancement du nouveau réseau

prendre connaissance du projet et de la démarche, de découvrir concrètement les évolutions proposées et de s'exprimer. La concertation est une phase clé du processus de concertation et permet de recueillir les avis et suggestions des habitants du territoire.

CALENDRIER

24 mars : Début de la concertation
25 mars : Concertation publique
30 avril : Bilan de la concertation
15 mai : Lancement du nouveau réseau

Tout comme La Ciotat, la commune de Ceyreste s'est fait le relais du projet en insérant un article sur son site Internet, tout comme dans les pages de son propre magazine municipal de mars (tirage à 2 500 exemplaires).



Concertation publique
Nouveau réseau de bus
LA CIOTAT / CEYRESTE

25 MARS - 30 AVRIL 2024

LA METROPOLE AGIT

Refonte du réseau de bus La Ciotat / Ceyreste :

A Ceyreste, le bus est un outil de mobilité essentiel. Mais le réseau est ancien et, malgré les améliorations qui ont été apportées, il est devenu indispensable de l'adapter aux besoins et aux nouveaux usages.

Venez découvrir le projet et donner votre avis en vous rendant sur ce lien : <https://concertation-bus-laciotat.ampmetropole.fr>

Programme d'animations et de rencontres :

- Jeudi 28 mars : de 16h à 18h en gare SNCF de La Ciotat / Ceyreste ;
- Mardi 9 avril : de 12h à 14h zone Athéna au 943 Voie Antiope ;
- **Mardi 9 avril : de 16h à 18h sur le marché de Ceyreste, pl. de la Mairie ;**
- Mercredi 17 avril : de 18h30 à 20h30, forum d'échanges à la salle Saint Marceaux à La Ciotat.

MOBILITÉ

Bientôt des nouveautés sur le réseau de bus

Le réseau de bus de Ceyreste / La Ciotat va évoluer pour intégrer de nouvelles dessertes et de nouveaux services. Prévus pour une mise en service en 2025, ce projet va être soumis à la concertation du 24 mars au 30 avril 2024.

Après plusieurs mois d'échanges entre les élus et la Métropole portant sur l'évolution du réseau de transport de Ceyreste et La Ciotat, vient le temps de la concertation avec les habitants, auxquels seront prochainement présentés les détails de ce projet qui devrait voir le jour à l'été 2025. Plusieurs événements et modalités d'informations permettront à chacun de mieux comprendre cette évolution et recueillir les avis.

Le contexte métropolitain

C'est dans le cadre du Plan de Mobilité de la Métropole que s'inscrit ce nouveau réseau de bus. L'ambition est de développer de +50% l'usage des transports urbains. Pour cela va être déployé un réseau de transport public unifié et hiérarchisé, cohérent avec les enjeux métropolitains tout en tenant compte des spécificités et usages locaux propres à ce territoire.

Une refonte du réseau bus pour une meilleure lisibilité

Le réseau Ciotabus n'ayant pas évolué depuis de nombreuses années, une refonte dans son intégralité s'imposait afin de mieux adapter l'offre aux besoins de déplacement des habitants et aux nouveaux enjeux urbains.

Un diagnostic a dans un premier temps permis de décrypter les usages actuels et les flux de déplacement. Conjointement avec la Métropole et l'exploitant du réseau, la ville a ainsi pu travailler sur un maillage plus adapté aux usages qui permet des déplacements performants. L'utilisation du transport collectif sera ainsi facilitée grâce aux nouveaux tracés des lignes simplifiés et plus lisibles et à des horaires renforcés.

Le projet propose ainsi un réseau de bus urbain hiérarchisé, avec :

- La création d'une ligne forte entre la Gare et le centre-ville de La Ciotat toutes les 15 mn en heure de pointe à partir de 6h et jusqu'à 23h. Son fonctionnement 7 jour / 7 permettra de desservir efficacement les principaux équipements et secteurs denses du périmètre : gare SNCF, zone commerciale de l'Ancre Marine, hôpital, centre-ville...
- Le déploiement de nouvelles lignes pour desservir l'ensemble du périmètre avec une offre adaptée. Pour Ceyreste, c'est une nouvelle ligne 6 qui sera déployée. Elle assurera une desserte de Ceyreste vers le centre-ville de La Ciotat en passant par le lycée Méditerranée et le collège Matagots, le futur Pôle d'échanges Multimodal Deruy, la zone commerciale de l'Ancre Marine, le collège Virebelle, l'IUT de la Ciotat, et les Chantiers Navals. Elle fonctionnera du lundi au samedi avec un bus toutes les 30 mn.
- La mise en place de 3 secteurs de bus à la demande pour les zones moins denses ou excentrées fonctionnant avec un système de réservation. A Ceyreste, le système de bus à la demande couvrira toute la commune avec la possibilité de se déplacer d'arrêt à arrêt ou de rejoindre directement la gare SNCF. De nouveaux points d'arrêts seront installés au chemin des Peupliers, au stade municipal et au camping.
- Le maintien de lignes scolaires pour compléter les liaisons, avec une offre spécifiquement adaptée aux horaires d'entrée et de sortie des collèges et lycées. A Ceyreste c'est la ligne 7 qui assurera la desserte scolaire vers les établissements de La Ciotat en complément de la ligne 6.



LE PROJET EN CHIFFRES



Des connexions facilitées au reste de la Métropole

Pour rejoindre les autres pôles métropolitains, plusieurs possibilités seront organisées :

- En train : Les habitants de Ceyreste pourront rejoindre la gare SNCF soit en voiture en se garant au parking relais de la gare, soit en réservant le bus à la demande qui permettra de les déposer directement devant la gare depuis n'importe quel arrêt de bus de Ceyreste
- En car : Les lignes interurbaines ayant vocation à relier La Ciotat aux autres pôles urbains tels que Marseille ou Aubagne, resteront inchangées. La ligne 69 (La Ciotat - Aubagne) et 79 (La Ciotat - Marseille) répondent principalement à des flux domicile - travail ou domicile - études. Les habitants de Ceyreste pourront rejoindre ces lignes au niveau du Pôle d'Echange Deruy, soit en y allant en voiture et en se garant au futur parking relais, soit en y descendant en bus avec la ligne 6.

Une meilleure desserte des points majeurs de la ville

- Une valorisation de l'intermodalité : Des nouveaux Pôles d'échanges Multimodaux combinant un parking P+R, une connexion avec

plusieurs lignes de bus et des services à la Mobilité sont intégrés au projet. Ils faciliteront les échanges et déplacements en dehors du centre-ville de la Ciotat.

- Des zones d'emplois intégrées au réseau : Les zones économiques Athéna et Chantiers navals, qui accueillent de nombreux salariés, seront désormais mieux connectées à l'ensemble de la commune, avec des nouvelles liaisons en bus et 2 services de bus à la demande

Comment participer à la concertation du 24 mars au 30 avril ?

Une plateforme web dédiée au projet permettra à chacun de prendre connaissance des propositions de nouvelles lignes et de s'exprimer via un questionnaire en ligne. Des cahiers d'acteurs seront mis à disposition des associations, entreprises et acteurs du territoire pour transmettre une contribution argumentée. Différents canaux d'information (magazines, panneaux, réseaux sociaux, affichage à bord des bus et sur le réseau...) permettront de communiquer sur le projet et d'inciter chacun à contribuer

- Enfin, 2 dates sont à retenir au calendrier pour les Ceyrestens. Elles permettront de prendre connaissance du projet et de la démarche, de découvrir concrètement les évolutions et de s'exprimer.**
- 1 stand d'information : le mardi 26 mars de 16h à 18h sur le marché, place de la Mairie
 - 1 forum de présentation du projet organisé à la salle St Marceaux à La Ciotat, le mercredi 17 avril de 18h30 à 20h30 pour échanger avec la Métropole et la Ville

Un bilan de cette concertation sera réalisé pendant l'été 2024

Bus pour l'école DON BOSCO : Le bus de transport pour les enfants qui vont à l'école DON BOSCO est un bus Régional, compétente en matière de transports d'un département à l'autre. La Mairie n'a donc pas autorité en la matière.

4- LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION ASSOCIE AU PROJET

- **L'affichage public dans la ville**

La ville de La Ciotat dispose d'un réseau d'affichage qu'elle peut utiliser à sa guise pour relayer les nombreux événements qu'elle accueille (Nauticales, festival du premier film francophone, Il était une fois 1720, musicales, etc.). Dans le cadre de la concertation sur le nouveau réseau de bus, une trentaine de faces du réseau ont été réquisitionnées du 27 mars au 23 avril 2024 pour faire la promotion de la concertation et ainsi inciter les citoyens à la participation.



- **Les publications sur les réseaux sociaux**

La Ciotat et Ceyreste ont largement relayé la tenue de cette concertation pendant toute sa durée.

La ville de Ceyreste a publié des posts Facebook sur le sujet dès le 24 mars puis les 26 et 28 mars et les 9 et 15 avril. Ces posts ont générés 17 commentaires auxquels la commune a répondu en renvoyant vers la plateforme participative dans la mesure où les posts Facebook ne peuvent pas être intégrés au présent bilan.

La ville de La Ciotat a également relayé la concertation sur le sujet sur Facebook les 10, 16 et le 18 avril, dans la foulée du forum organisé en soirée. Ces posts ont générés 43 commentaires auxquels la commune a également répondu en renvoyant vers la plateforme participative.



- **L'action de communication conduite à la gare routière et flyers mis à disposition dans le réseau Ciotabus**

La concertation a fait l'objet d'un affichage à la gare routière de La Ciotat et dans les bus pendant toute la durée de la concertation et 1 500 flyers étaient à la libre disposition du public à l'intérieur des bus.



5- LES RENCONTRES DE TERRAIN

La Métropole a souhaité déployer un dispositif de concertation publique volontaire inscrit sous le signe de la transparence et du dialogue, dans l'objectif de recueillir un maximum d'avis des usagers et des habitants du territoire. **Il s'agissait, pour connaître l'opinion des usagers sur le projet proposé de se mettre à la portée immédiate du plus grand nombre.**

A cette fin, plusieurs formats de rencontres sur le terrain ont été organisés tout au long de la concertation : stands de la concertation en journée et forum d'échanges en soirée.

- **Les stands de la concertation**



7 stands de la concertation en journée, d'une durée de 2h ainsi qu'un forum en soirée ont été organisés.



- **Le forum d'échanges en soirée**



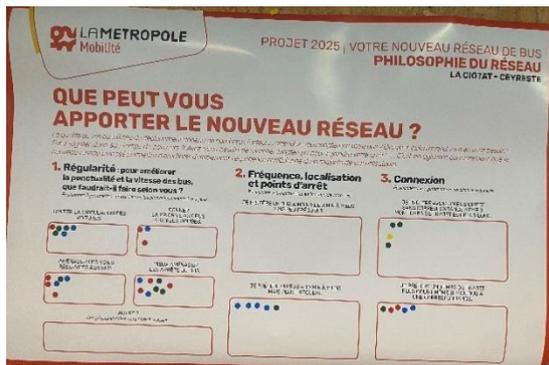
Un forum d'échanges en soirée (18h30 – 20h30) a été organisé pour donner aux participants toutes les informations relatives au projet, leur permettre de dialoguer directement avec l'équipe projet et recueillir les contributions des participants, notamment dans le cadre d'une déambulation participative.

La première partie du forum était consacrée à une présentation du projet pour répondre d'emblée aux questions fondamentales que les habitant(e)s pouvaient se poser sur le projet *a priori*. Tout comme la présentation du projet faite en introduction de ce présent bilan, elle se structurait en 6 grandes questions : pourquoi / où / quoi / comment / qui / quand.

La suite du forum favorisait l'interaction des participants qui étaient invités à échanger en direct avec l'équipe projet en charge de la concertation dans le cadre d'une déambulation participative organisée autour de 3 pôles thématique :

- Philosophie du réseau
- Actifs et étudiants
- Loisirs et commerces

A l'occasion de leurs passages sur chacun des pôles, les personnes présentes étaient invitées à donner leur avis sur le projet au moyen de gommettes et de post-it à positionner sur différents panneaux d'expression. Elles pouvaient également saisir cette opportunité de poser toutes leurs questions à l'équipe projet, en plus de bénéficier sur place de toute la documentation existante autour du projet (dépliant synthétique, questionnaire, dossier de la concertation, etc.).



3 - BILAN QUANTITATIF ET QUALITATIF DES OUTILS DE LA CONCERTATION

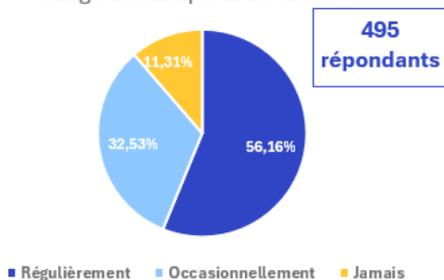
1) Le questionnaire

Le questionnaire a recueilli **501 réponses** sur la plateforme participative, démontrant l'engagement des 663 visiteurs uniques qui ont pris le temps de répondre au questionnaire. Les trois-quarts des visiteurs ont ainsi partagé leur avis sur le réseau proposé permettant d'enrichir le projet et une meilleure compréhension des enjeux de mobilité.

Profil des participants :

Les 46-65 ans sont les plus nombreux à avoir répondu au questionnaire, représentant près de **35%** des participants. **Les 26-45 ans suivent avec 28%**, **les plus de 65 ans avec 18%**, **les moins de 18 ans avec 16%**, et **les 18-25 ans avec seulement 3%**.

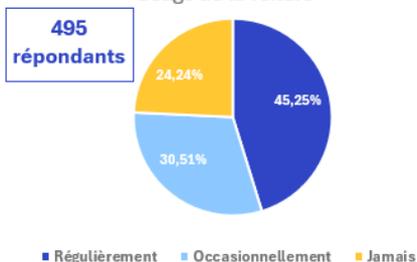
Usage de transports en commun



En termes de catégorie socio-professionnelle, la majorité des répondants sont **des salariés (47%** des participants). **Les retraités** représentent **22%** des réponses puis viennent **les élèves (collégiens et lycéens)** à hauteur de **13%**, et enfin **les étudiants** avec **8%**. **Un large panel de la population est ainsi représenté avec une bonne représentation des salariés, cible particulièrement intéressante dans son utilisation des TC et pour le report modal souhaité.**

La majorité des répondants utilisent les transports en commun : **56% sont des utilisateurs réguliers et 33% des utilisateurs occasionnels**. 11% des interrogés n'utilisent jamais les transports en commun.

Usage de la voiture

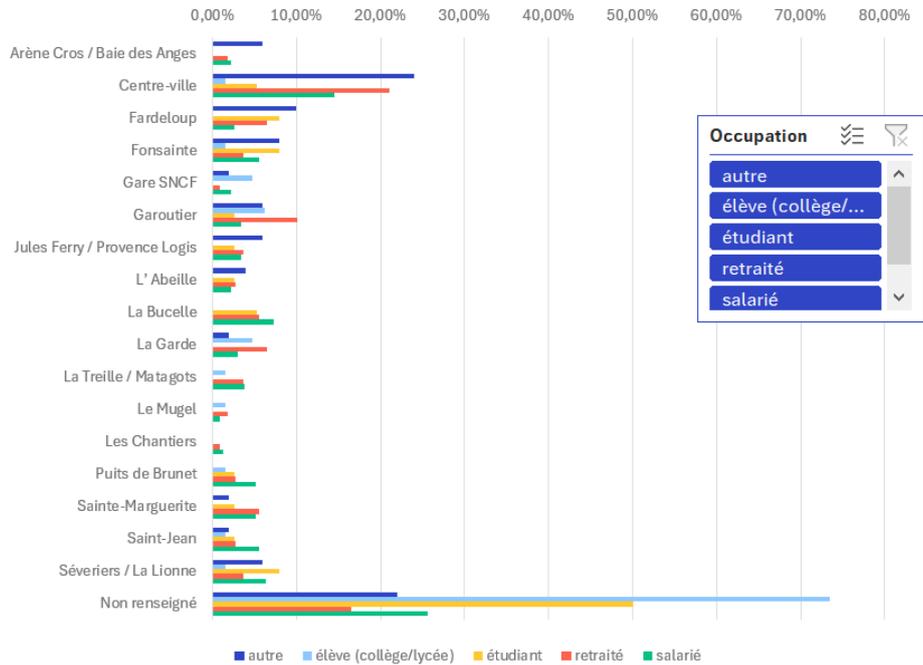


Les utilisateurs occasionnels, représentent un potentiel vivier d'utilisateurs réguliers.

Enfin, **plus des trois quarts des répondants sont également utilisateurs de la voiture** : 45% régulièrement, 31% à titre occasionnel. 24% de la totalité des répondants n'utilise jamais de voiture.

En matière d'occupation des participants, on constate que 24% des répondants **du centre-ville de La Ciotat** sont des salariés et 21% des retraités.

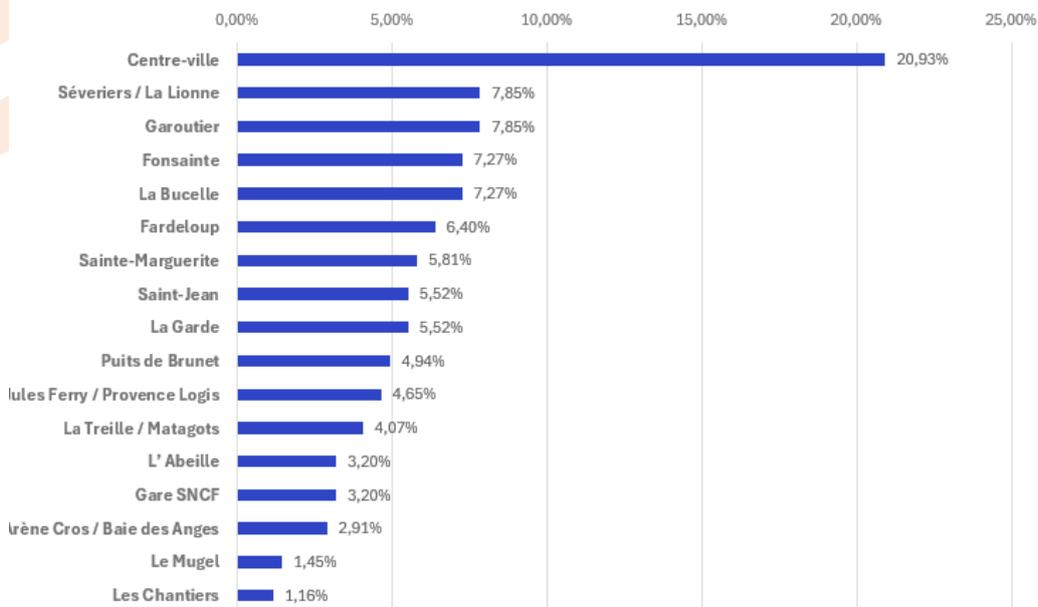
Répartition des répondant par occupation et selon les quartiers



• **Origine géographique des contributions:**

La majorité des participants, **soit 68%**, réside à **La Ciotat**. Plus précisément, ce sont les habitants du centre-ville de La Ciotat qui ont le plus participé. Viennent ensuite les résidents des quartiers Sévériers/La Lionne, suivis par ceux du quartier Garoutier.

Taux de participation des répondants par quartier



Les réponses faites par les habitants de **Ceyreste** constituent **27%** de la totalité des réponses au questionnaire.

2) Les cahiers d'acteurs

9 cahiers d'acteurs ont été recueillis et analysés dans le cadre de la présente concertation. Chaque cahier présente des perspectives et des recommandations visant à améliorer le réseau de bus, en mettant particulièrement l'accent sur l'intermodalité, l'amplitude horaire, les itinéraires et le maillage du territoire.

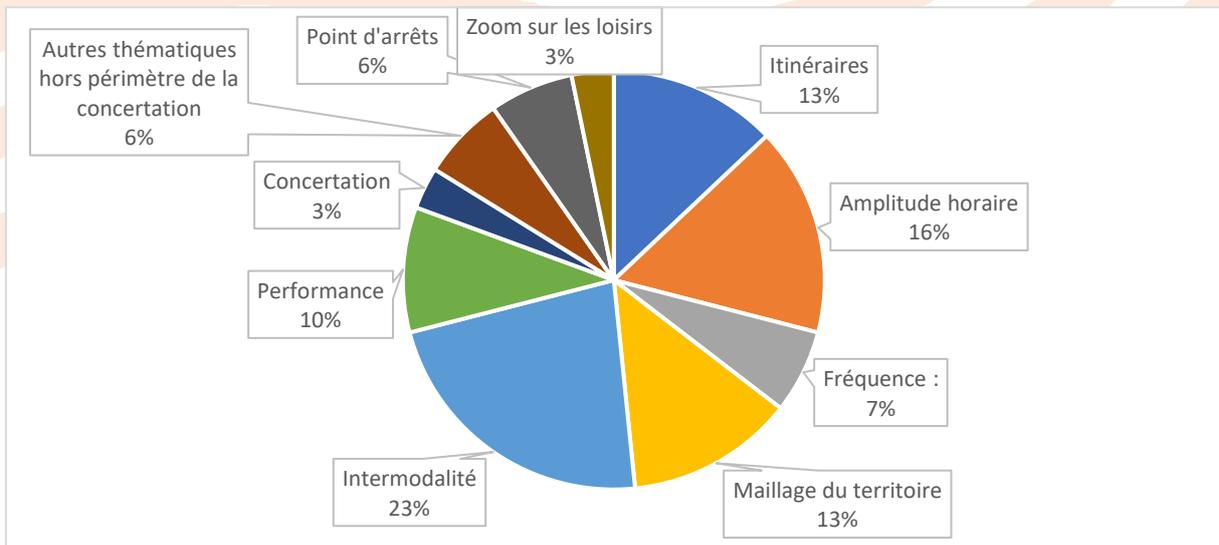
- **Profil des émetteurs**

Les structures (CIQ, partis politiques, institutions éducatives, entreprises, collectifs d'habitants et commerçants) ayant fait parvenir un cahier d'acteur dans le cadre de la présente concertation affichent des profils très distincts. Chacune apporte des perspectives et des besoins spécifiques, dont la connaissance est précieuse pour le projet. L'ensemble des cahiers d'acteurs a été déposé par une organisation citoyenne, mais un tiers d'entre eux (soit 3) fait mention de Ceyreste.

- **Analyse qualitative des contributions :**

Les cahiers d'acteurs apportent généralement des contributions précises accompagnées de suggestions alternatives pour une ligne ou un niveau de service. La plupart des remarques adoptent une posture de critique constructive envers le nouveau réseau, en mettant en évidence les insuffisances perçues en matière de desserte, de maillage et de niveau d'offre. Plusieurs cas de remplacement de ligne, interprétés comme des "suppressions" ou des pertes nettes de service, suscitent une certaine réserve.

Les neuf cahiers d'acteurs ont été examinés et chaque remarque a été rattachée à une thématique formant la base de l'analyse partagée ci-dessous



2222

L'analyse qualitative des thématiques abordées permet de mettre en évidence les ordres de grandeur suivants :

- **La thématique « intermodalité » (23%)** est la plus présente dans les contributions. Elle met en avant le besoin d'améliorer les correspondances entre les différents modes de transport, en particulier d'harmoniser les horaires de bus et de train en gare.
- **La thématique « amplitude horaire » (16%)** est également fréquemment abordée. Les contributions expriment la nécessité d'étendre les horaires de certaines lignes matin ou soir pour mieux répondre aux besoins des usagers et des salariés notamment.

- **Les thématiques « itinéraires » (13%) et « maillage du territoire » (13%)** sont également présentes. Les contributions sur les itinéraires suggèrent des modifications de tracé ou de positionnement de terminus. Quant au maillage du territoire, il concerne une analyse plus large de la desserte et de l'équilibre général du réseau.
- **La thématique « performance » (10%)** est souvent liée à celle des itinéraires, concentrant les points de vigilance sur les conditions de circulation des futures lignes et les aménagements jugés nécessaires pour y remédier.
- **La thématique « fréquence » (7%)** traite du niveau de service attendu pour le nouveau réseau. Les contributions soulignent le besoin d'accroître la fréquence des lignes en réponse à la demande croissante.
- **La thématique « point d'arrêts » (6%)** concerne les propositions sur les modifications ou ajouts de points d'arrêts pour améliorer l'accessibilité et la commodité du réseau.
- **La thématique « autres thématiques hors périmètre de la concertation » (6%)** comprend des sujets divers comme la tarification ou encore la sécurité qui ne font pas partie du cadre de la concertation, mais qui ont été mentionnés par certains contributeurs.
- **La thématique « concertation »** portant sur ses modalités ou son déroulé est évoquée de manière relativement marginale (3%).

3) Les stands

Un format d'échanges directs avec les équipes en charge de la concertation a été proposé et 7 stands de la concertation se sont tenus sur le terrain entre fin mars et fin avril 2024. Ces rencontres étaient organisées en collaboration avec les mairies de La Ciotat et de Ceyreste pour identifier les points centraux et les moments de plus forte affluence.

Ces stands, d'une durée moyenne de 2h (le matin ou l'après-midi selon l'opportunité), **ont réuni près de 3 000 personnes**. Ils ont permis aux participants de découvrir le projet grâce à l'équipe d'animation de la concertation, disponible pour répondre aux questions et recueillir les avis.

Format conçu pour rencontrer directement les usagers et les habitants, il a permis d'engager des citoyens qui auraient peut-être hésité à participer spontanément à la concertation.

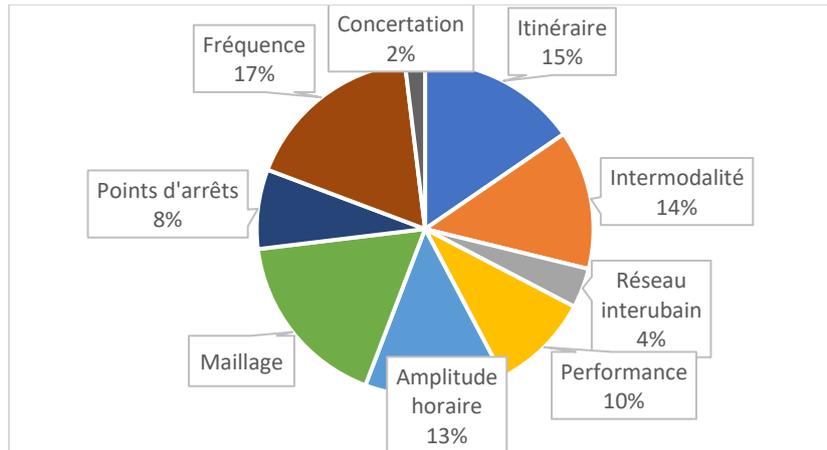
- **Retour sur l'organisation des stands**

Dans l'ensemble, les différents stands ont **favorisé des échanges riches et variés avec une grande diversité d'habitants et d'usagers, englobant toutes les tranches d'âge, catégories socioprofessionnelles et origines géographiques**. Le format ouvert et informel a été propice à la tenue de discussions approfondies. Les animateurs ont pu présenter les enjeux du projet et faire la pédagogie de celui-ci afin de répondre directement à une partie des préoccupations exprimées. Certaines idées préalablement établies sur le réseau ont ainsi pu s'enrichir et évoluer au fil des échanges.

Enfin, **les stands ont également servi à encourager les contributions écrites** en incitant les participants à remplir le questionnaire en ligne et à produire des cahiers d'acteurs.

- **Analyse qualitative des contributions :**

Comme pour les cahiers d'acteurs, les remarques récoltées sur les stands de la concertation ont fait l'objet d'une analyse approfondie et d'une caractérisation thématique, selon la même typologie. Ce sont **52 remarques qui ont été analysées**.



Sujets les plus récurrents :

- **La question du "maillage territorial" (17%)** a été fréquemment soulevée pour mettre en lumière les manques de la desserte, ou le besoin de prendre en compte des quartiers spécifiques comme le Plan de Masse ou encore la Baie des Anges. Les changements organisationnels du réseau suscitent parfois des inquiétudes, certains participants regrettant la disparition de liaisons. Les échanges avec les animateurs ont souvent permis de clarifier les changements apportés et de présenter les alternatives.
- **Les sujets concernant la « fréquence » (17%)** ont été récurrents. Plusieurs points ont été soulevés. Les participants ont exprimé une demande pour une augmentation du nombre de passages le dimanche, en particulier pour les habitants de Ceyreste et ceux utilisant la ligne depuis la baie des Anges et le camping. La fréquence des bus le dimanche est considérée comme importante pour les loisirs et les déplacements ponctuels.
- **Les "itinéraires" (15%)** ont également suscité de nombreuses discussions, avec des suggestions alternatives pour améliorer la desserte de certaines rues ou quartiers.
- **L'intermodalité (14 %)** a également eu son importance dans les échanges, et notamment la coordination entre les différents modes de transports (plus spécifiquement l'articulation entre les bus, les cars et les trains).

4) Le forum d'échange

2^{ème} format proposé pour échanger en direct avec l'équipe d'animation et les acteurs du territoire, un forum d'échanges a été organisé à La Ciotat, salle Saint-Marceaux, le 17 avril 2024 de 18h30 à 20h30. Ce forum a été l'occasion de présenter le projet de façon synthétique et d'approfondir plusieurs thématiques dans le cadre d'une déambulation participative. Un peu plus de 80 personnes étaient présentes.

Le forum offrait également **aux élus locaux l'opportunité de partager leur lecture du projet de nouveau réseau** et d'insister sur l'importance de la concertation.

- **Analyse qualitative des contributions :**

Les contributions recueillies dans le cadre de la déambulation participative, 248 au total (148 gommettes sur les panneaux et 100 post-its), ont été l'occasion de faire émerger un certain nombre de points de consensus et d'autres nécessitant une attention particulière.

- ⇒ **La totalité des personnes rencontrées à l'occasion du forum approuve la nécessité de réorganiser le réseau de bus et affirme être prêt(e) à changer ses habitudes de déplacements.**

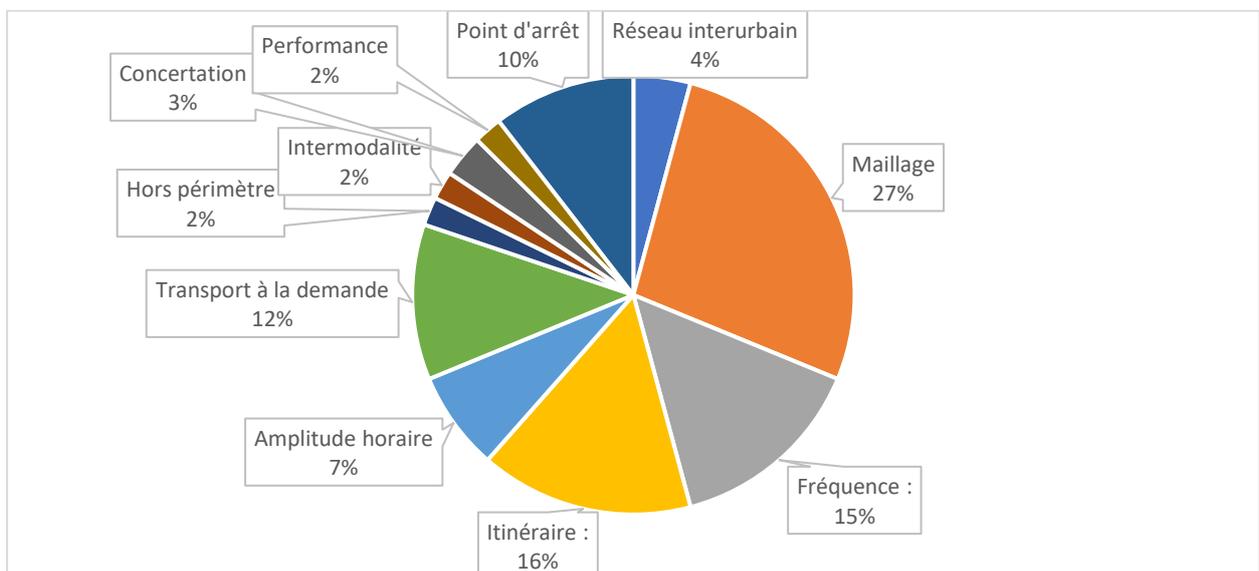
Certains éléments encourageraient les participants à utiliser davantage les transports en commun :

- La fréquence des bus, à égalité avec le levier « Intermodalité » et en particulier une meilleure connexion entre les réseaux de bus, train, car et parking relais sont considérés comme déterminants par les ciotadens et ceyrestens pour utiliser davantage le bus.
- Arrive ensuite, le levier « Itinéraire » avec notamment un souhait de trajets plus directs, sans correspondance.
- L'amplitude horaire en soirée et le matin revient également comme levier essentiel.

L'analyse des 100 post-its récoltés durant le forum, issus des échanges directs de la déambulation participative autour des 3 pôles thématiques, révèle quant à elle une nette priorisation pour les sujets :

- Liés au « maillage du territoire » avec 27% des contributions : les participants ont souligné l'importance d'un maillage efficace pour relier les différents quartiers de La Ciotat et Ceyreste. Ils souhaitent une couverture plus étendue et des lignes mieux connectées pour faciliter les déplacements quotidiens. En particulier la nécessité de desservir les quartiers excentrés comme Fardeloup et les Hauts de Ceyreste
- La thématique « d'itinéraires » avec 17% des contributions : Les habitants ont exprimé des préoccupations concernant les trajets des nouvelles lignes, ils demandent des itinéraires directs.
- La thématique « fréquence » constitue 15% des contributions. Une demande récurrente est l'augmentation de la fréquence des bus, surtout pendant les heures de pointe et les week-ends. Les participants souhaitent des bus plus fréquents pour réduire les temps d'attente et améliorer l'efficacité des déplacements.
- Le « transport à la demande » représente 12% des retours. Les participants apprécient l'initiative du transport à la demande, en particulier pour les zones moins denses et les secteurs excentrés. Ils souhaitent une simplification du processus de réservation et une augmentation de la disponibilité des services.
- Les points d'arrêt représentent 10%. L'accessibilité et la sécurité des points d'arrêt sont des préoccupations notables. Les participants demandent des aménagements pour les personnes à mobilité réduite et une meilleure signalisation aux arrêts par exemple pour le Plan de Masse.

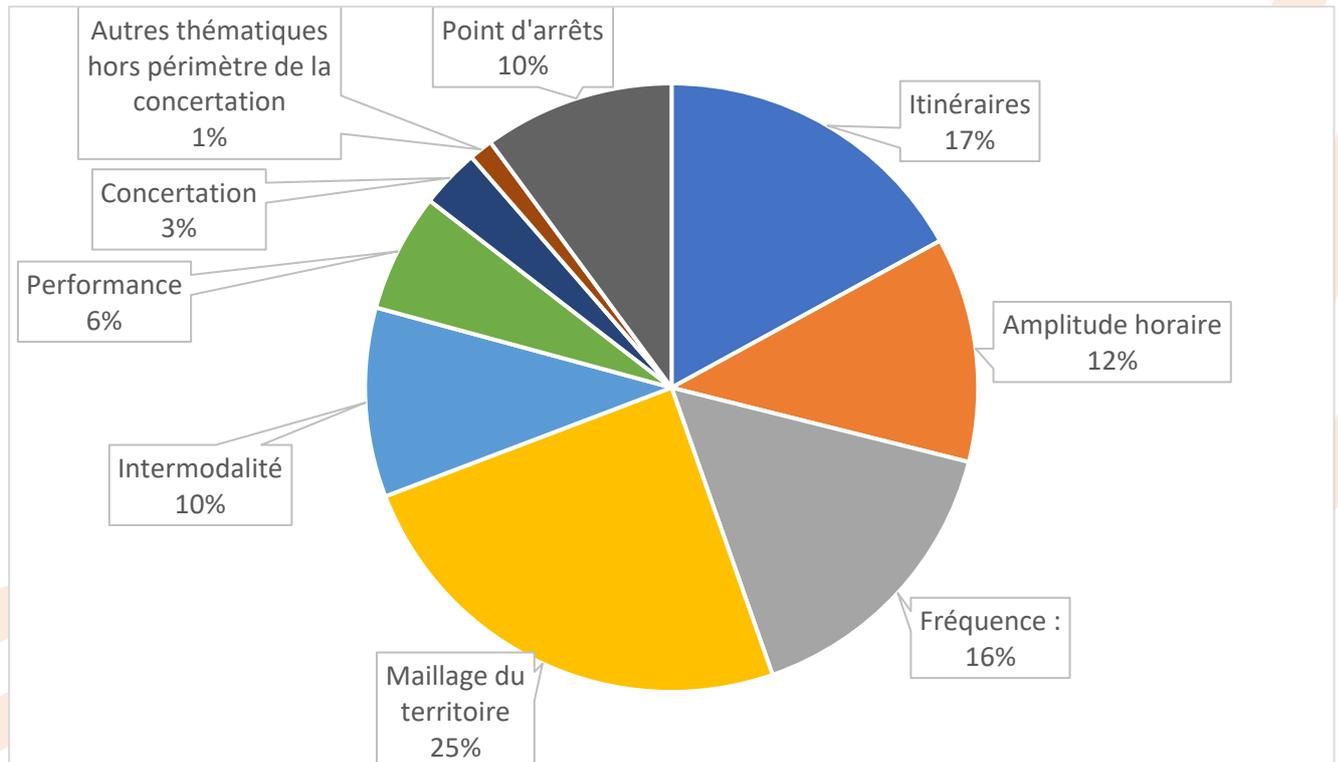
Les sujets « d'amplitude horaire » (7%), de « réseau interurbain » (4%), « d'intermodalité » (2%) ou de fréquence (2%) ont été moins fréquemment abordés.



4 - ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

La réorganisation d'un réseau de bus implique l'analyse approfondie de multiples thématiques spécifiques, souvent étroitement liées entre elles.

Sur l'ensemble des contributions émises à l'occasion des diverses **modalités d'expression directes** (cahiers d'acteurs, stands et forum), soit **331 collectées et analysées**,



La thématique du « **maillage du territoire** » (25%) a été la plus prégnante. Elle est étroitement liée avec celle des « **itinéraires** » (17%) second sujet le plus évoqué. Suivent ensuite les sujets liés au niveau de service attendu, à savoir la « **fréquence** (16%), « **l'amplitude horaire** » (12%). L'« **intermodalité et réseau interurbain** » (10%), les « **points d'arrêt** » 10%, la « **performance** (6%) et la **concertation** (3%).

Ces thématiques se retrouvent également dans les contributions libres du questionnaire et sont abordées dans différentes questions fermées, dont les résultats sont également analysés.

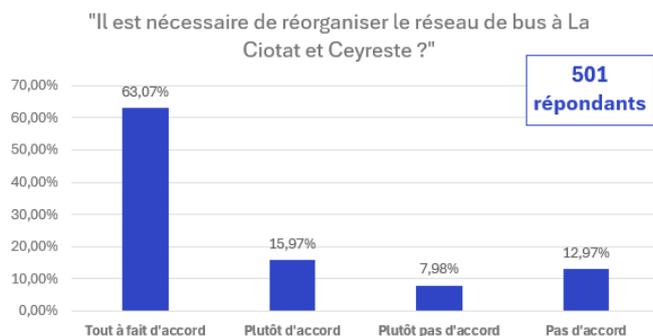
Cette partie a pour objet d'analyser sur un plan global les différents sujets abordés dans le cadre des échanges.

Le choix de la Métropole de mener une concertation aussi large et ouverte que possible a permis à de nombreux participants d'aborder des sujets allant au-delà du périmètre initialement prévu. Parmi ces sujets, bien que minoritaire, la question de la « **tarification** » est revenue régulièrement dans les contributions.

Ces sujets ne faisant pas partie du périmètre de la concertation de ce projet, ils ne feront pas l'objet d'une analyse approfondie.

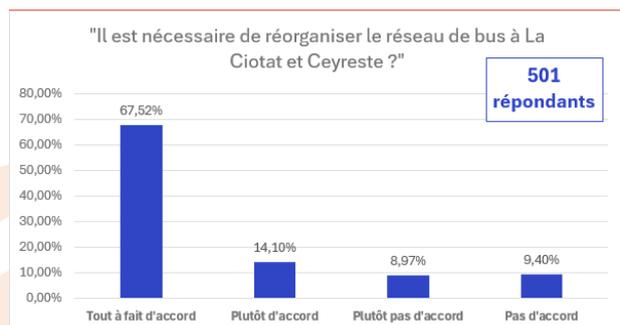
1- L'opportunité de changer le réseau et de faire évoluer ses habitudes de déplacement

Que ce soit lors des stands (questions ouvertes), du forum (déambulation participative) ou du questionnaire (questions spécifiques), **une majorité très significative des répondants adhère à la nécessité de mettre en place un nouveau réseau.**

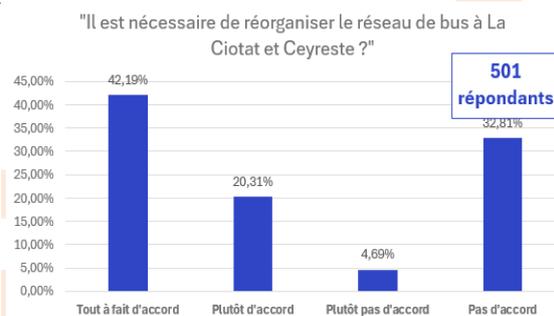


Les résultats montrent que **79%** sont en faveur de la réorganisation du réseau de bus, dont la grande majorité se dit « totalement d'accord » (63,07%)

L'adhésion à la nécessité de changer le réseau pour les salariés :



pour les élèves :



Sources : analyse des réponses au questionnaire

Si les élèves estiment nécessaire de réorganiser le réseau de bus à **62,50%**, un peu plus d'un tiers des répondants (**37,50%**) ne sont pas d'accord avec la nécessité de changer le réseau.

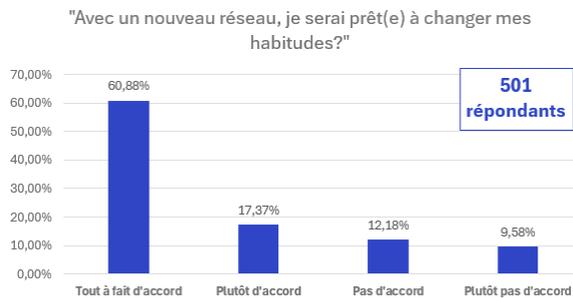
- **La nécessité de changer ses habitudes :**

Le nouveau réseau de bus de La Ciotat et Ceyreste représente une étape essentielle vers une mobilité plus efficace et durable, permettant de répondre aux enjeux majeurs du territoire ainsi qu'aux tendances révélées par la concertation. Il n'exclut donc pas de faire évoluer certaines habitudes de mobilité au profit d'une amélioration globale du service.

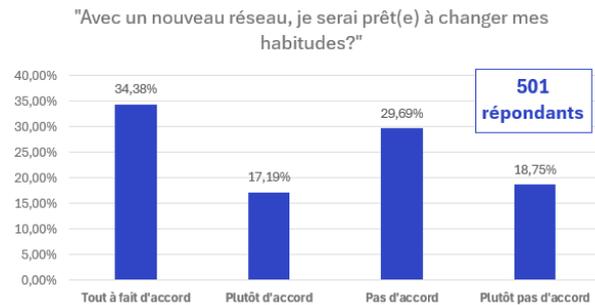
Ces changements nécessaires sont globalement approuvés par le public. Une majorité importante (près de 61% des répondants du questionnaire), accepte tout à fait de changer ses habitudes de mobilité. Pour cette question également, un consensus émerge toutes catégories socio-professionnelles confondues, hormis les lycéens et collégiens.

L'adhésion au désir de changer les habitudes

Pour tous les répondants au questionnaire



pour les élèves



2- La thématique « Maillage du territoire »

Le maillage territorial est la thématique la plus évoquée dans les contributions directes à la concertation, elle représente 25% des contributions. La notion de « maillage » englobe toutes les problématiques liées à l'organisation de la desserte, la densité du réseau, le niveau général de l'offre de transport.

Le dessin du réseau et la nécessité d'assurer la desserte de l'ensemble du territoire ont été des éléments centraux des discussions. Mailler une commune de façon adéquate implique souvent de réaliser des arbitrages basés sur une hiérarchisation des priorités en fonction des besoins de mobilité spécifiques de chaque secteur. Les choix effectués par le nouveau réseau peuvent ainsi être diversement perçus selon les situations :

- Dans certains cas, l'offre proposée est appréciée et perçue comme une amélioration substantielle des conditions de déplacements, le plus souvent en contraste avec une offre actuelle perçue comme inadéquate ou insuffisante. Par exemple, les résidents des quartiers du centre-ville de La Ciotat ont exprimé leur satisfaction par rapport aux nouvelles lignes qui améliorent l'accès aux zones commerçantes et au Mugel avec les lignes 1 et 2.
- Dans d'autres cas, le projet peut provoquer une incompréhension et donner l'impression que « certains sont désavantagés pour que d'autres en bénéficie ». Cela se manifeste notamment lors de la modification d'une ligne existante, même lorsqu'elle est remplacée par une alternative.
- Certains quartiers se sentent trop éloignés du nouveau réseau, renforçant le sentiment d'isolement et d'inaccessibilité. À Ceyreste, les résidents du Plan de Masse se sentent lésés par la proposition de desserte.

- **La question de la desserte des territoires :**

Avoir une ligne de bus à proximité de chez soi est une attente forte pour la majorité des personnes rencontrées. Si cette question est généralement moins sensible pour les habitants du centre-ville, qui bénéficient d'une desserte plus dense, elle est particulièrement importante pour les quartiers périphériques, où la densité du réseau est perçue comme insuffisante.

Dans certains quartiers de la Ciotat et de Ceyreste, les participants redoutent la suppression ou la modification d'une ligne actuelle et réclament le plus souvent l'ajout de nouvelles lignes ou l'extension de tracés pour desservir un quartier donné ou un lieu de vie : culturel, scolaire, économique ou sportif. Diverses modalités d'offre sont suggérées pour compenser des dessertes jugées insuffisantes localement : mise en place de « navettes », ou des transports à la demande (TAD).

- **Des participants**, notamment ceux qui ne peuvent pas planifier leurs déplacements à l'avance, **trouvent le système de réservation complexe et contraignant**. L'idée de devoir anticiper une demande de transport est perçue comme peu pratique, par exemple en cas d'imprévu ou de maladie. Le délai d'anticipation devra être court pour lever cette réticence
- Les participants des quartiers de Fardeloup et de la Bucelle se sont également interrogés sur le choix des zones desservies par le TAD.
- **Plusieurs suggestions d'amélioration ont été proposées**, comme la mise en place de navettes plus fréquentes, l'extension des horaires de service jusqu'à 23h pour mieux répondre aux besoins des travailleurs, et la simplification du processus de réservation. Certains participants ont également suggéré l'alternative d'ouvrir des lignes régulières sur des trajets spécifiques, et notamment entre la gare SNCF et le centre-ville et Athélia.

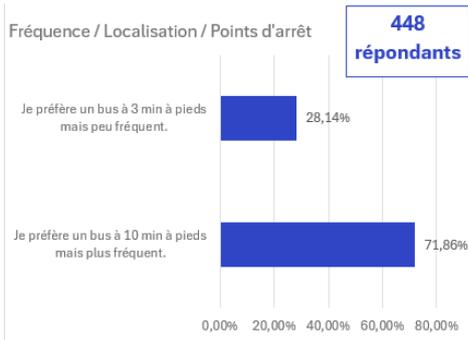
Lors des rencontres directes sur le terrain, les équipes d'animation ont joué un rôle crucial en expliquant en détail le fonctionnement du TAD. Ces échanges ont permis à **de nombreux participants de mieux comprendre les avantages et le mode d'utilisation de ce service. Plusieurs participants, initialement sceptiques, se sont déclarés beaucoup plus ouverts et réceptifs à l'idée d'utiliser le TAD après avoir compris comment il pourrait améliorer leurs déplacements quotidiens.**

3- La thématique « Itinéraires »

La question des itinéraires des différentes lignes proposées dans le cadre du nouveau réseau arrive en deuxième dans les contributions (17%) exprimées dans le cadre des différentes modalités de concertation proposées.

Les participants se saisissent de la thématique itinéraire pour demander la modification de tout ou partie du tracé d'une ligne proposée afin de permettre la desserte d'un quartier, d'un point névralgique, ou d'un bassin de mobilité. Les suggestions des participants visent souvent à éviter certains axes pour des raisons de performance (passage dans une rue jugée trop chargée en trafic) ou de sécurité (passage devant une école, dans une rue aux trottoirs trop étroits ou franchissement d'un carrefour perçu comme dangereux).

Parmi les lignes proposées dans le cadre du nouveau réseau, certaines recueillent davantage de contributions. Les participants ont formulé diverses demandes de modifications d'itinéraires pour que le futur réseau réponde mieux à leurs besoins quotidiens et soit plus efficace. Par exemple, le fait que la ligne 10 ne passe plus par République est jugé dommageable par certains usagers. La disparition de la liaison entre Fardeloup et la Gare SNCF est soulevée, tout comme l'absence de desserte du littoral et des plages dans le secteur de Roosevelt. Le remplacement de l'actuelle ligne 21 par la future ligne 6 ne répond pas suffisamment aux besoins des usagers, en particulier en raison du terminus prévu à La Granette au lieu du Plan de Masse. L'itinéraire de la ligne 7 est jugé long et compliqué, notamment par les élèves souhaitant se rendre au collège Virebelle. Plusieurs personnes interrogées redoutent que des trajets trop longs n'affectent la régularité et la qualité du service de leur ligne. Toutes les contributions reçues ont fait l'objet d'une analyse dont la synthèse est présentée ci-après.



4- La thématique « Fréquence »

La thématique de la fréquence des passages des bus a été un sujet important dans les échanges des publics participants, **représentant 17% des contributions**. C'est la troisième thématique la plus évoquée.

Bien que plus dense que la fréquence du réseau actuel, la fréquence proposée dans le cadre du nouveau réseau est souvent perçue comme encore insuffisante (sauf pour les lignes principales : 1 & 2). De manière générale, les

contributeurs souhaitent qu'aucune ligne du réseau n'affiche un niveau de fréquence inférieur à un bus toutes les 30 minutes.

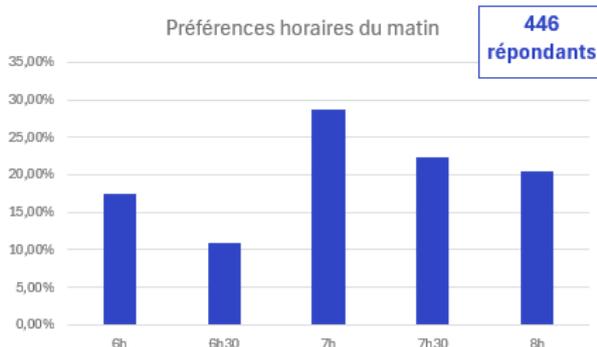
L'analyse des contributions à la concertation révèle que les répondants au questionnaire sont très largement majoritaires à préférer **un arrêt plus éloigné mais desservi par une ligne disposant d'une fréquence importante**, plutôt qu'un arrêt plus proche avec un bus moins fréquent. Cette préférence est globalement constante sur les deux communes : les personnes rencontrées sur le terrain partageant leur préférence pour un bus un peu plus loin de chez eux, à environ 10 minutes à pied, mais plus fréquent.

5- La thématique « Amplitude horaire » (matin et soir)

Les questions liées à l'amplitude horaire des différentes lignes du réseau représentent le quatrième sujet le plus évoqué (12%) lors de la concertation. Les participants se saisissent de cette thématique pour évaluer si l'offre qui leur est proposée correspond bien à leurs besoins et à leurs habitudes de mobilité.

De manière globale, l'amplitude proposée pour la ligne principale du nouveau réseau est approuvée, et de nombreuses contributions réclament d'aligner le niveau de service des autres lignes sur ce format.

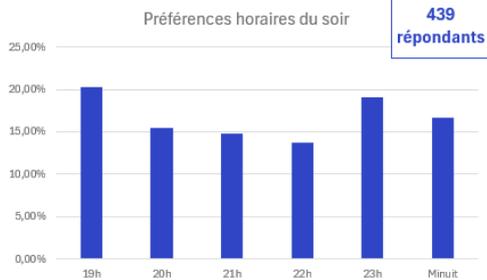
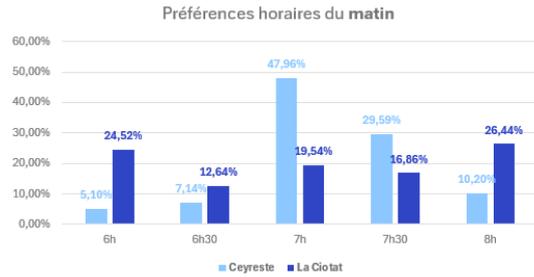
- **L'amplitude horaire du matin :**



50% des répondants au questionnaire précisent avoir besoin d'un bus entre 7h et 7h30 ; 30% dès 6h/6h30 et 20% à partir de 8h.

Ces résultats nécessitent une analyse plus fine des besoins de chaque territoire.

48% des répondants résidant Ceyreste préfèrent un passage à 7h, 30% à 7h30. Les répondants résidant La Ciotat manifestent des besoins plus éclatés : un quart aurait besoin d'un bus à partir de 6h du matin, la moitié entre 6h30 et 7h30 et le dernier quart affiche son besoin autour de 8h du matin.

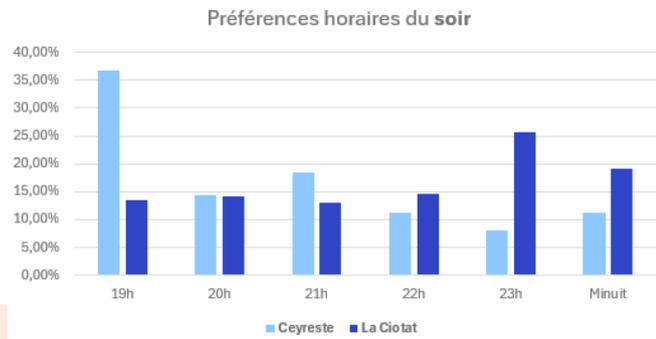


• **L'amplitude horaire du soir :**

On peut constituer 3 groupes parmi les répondants au questionnaire : le tiers favorable à une desserte jusqu'à 20h, le tiers jusqu'à 22h et le tiers jusqu'à minuit. Une analyse plus fine : par territoire et par occupation sera proposée dans l'analyse territoriale du présent bilan.

Quelles que soient les modalités de concertation, les participants sont nombreux à souhaiter que les bus puissent circuler plus tard en soirée pour être plus en adéquation avec leurs besoins (loisirs comme travail).

Le niveau d'offre, à échéance, permettra de satisfaire au moins partiellement ce besoin.



Les préférences des horaires du soir montrent que les résidents de Ceyreste privilégient majoritairement un dernier passage à 19h (35%), tandis que ceux de La Ciotat préfèrent un passage à 23h (25%). Les préférences pour les horaires de 20h et 21h sont réparties de manière plus équilibrée entre les deux communes.

6- La thématique « Intermodalité » et « Réseau interurbain »

L'intermodalité, composante majeure d'un réseau de bus, c'est la qualité et la fluidité des transitions entre différents modes de transport. Cette composante représente 10% des contributions.

Une majorité de participants souhaite ainsi que la nouvelle offre prenne davantage en compte le passage d'un mode à l'autre en tenant compte de toute la diversité des situations : de la voiture vers le bus, du bus vers les modes lourds, du vélo vers les transports en commun et inversement.

L'intermodalité proposée dans le cadre du nouveau réseau de bus pour La Ciotat et Ceyreste est saluée. Les participants à la concertation ont reconnu les efforts déployés pour améliorer les connexions entre les bus et d'autres modes de transport, tels que les trains, les voitures et les vélos.

Quand une correspondance est requise sur un trajet, la qualité du passage d'un mode à l'autre est identifiée comme un levier majeur en faveur de l'usage des transports en commun. Par exemple, la synchronisation des horaires entre les bus et les trains à la gare SNCF de La Ciotat est particulièrement attendue, car elle réduit les temps d'attente et facilite les déplacements intermodaux. Une attention toute particulière doit être mise en œuvre pour une harmonisation des horaires (premiers départs et dernières arrivées) entre les trains et les bus.

De même, l'aménagement de parkings relais pour accéder aux zones touristiques et aux calanques est une autre initiative saluée, permettant de réduire la congestion routière et d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

- **Réseau interurbain :**

Pour mieux connecter les communes de La Ciotat et Ceyreste au reste du territoire métropolitain, le Réseau Express Métropolitain composé de liaisons ferroviaires et routières se déploie. Ce réseau assure des liaisons vers Marseille, Aubagne, Cassis et Aix-en-Provence, permettant ainsi une meilleure interconnexion et fluidité des déplacements.

Le TER relie les gares de La Ciotat, Cassis, Aubagne et Marseille, facilitant les trajets pour les habitants de ces communes. La ligne 69 relie La Ciotat à Aubagne en passant par Roquefort-la-Bédoule et la zone des Paluds, offrant une option pratique pour ceux qui travaillent ou ont des activités dans ces zones. La ligne 79 propose une liaison directe entre La Ciotat et Marseille par autoroute, et la ligne 78 relie La Ciotat à Cassis en saison, augmentant ainsi l'accessibilité des sites touristiques et des plages.

Les contributions des participants illustrent une forte demande pour un réseau interurbain plus fluide et mieux connecté, avec des correspondances efficaces, une meilleure synchronisation des horaires, et des liaisons directes vers des destinations clés comme Aix-en-Provence et Cassis. Par exemple, Les participants ont également souligné l'importance d'assurer la cohérence entre les horaires des bus de La Ciotat et ceux des lignes interurbaines ou ferroviaires. Ils souhaitent que les bus partant de la gare SNCF de La Ciotat arrivent après le dernier TER venant de Marseille, soit vers 22h15, pour garantir des correspondances efficaces et réduire les temps d'attente.

Il est également jugé urgent de rétablir une liaison directe Aix-La Ciotat pour les étudiants, afin de faciliter leurs trajets vers les établissements d'enseignement supérieur.

7- La thématique « Point d'arrêt »

La thématique « Point d'arrêts » est une thématique qui représente également 10% des contributions. Pour accompagner le déploiement du nouveau réseau de bus à La Ciotat et Ceyreste, des travaux de voirie s'imposeront pour permettre une exploitation en toute sécurité avec notamment l'aménagement de terminus mais aussi pour rendre le réseau plus accessible à tous. Les retours des participants incarnent le besoin de tenir compte des réalités locales et des besoins spécifiques des usagers en amont de ces travaux.

Le projet prévoit la création/le déplacement d'une trentaine d'arrêts de bus afin d'améliorer la desserte fine de La Ciotat et Ceyreste. A cela s'ajoute le réaménagement de certains arrêts existants pour les rendre plus confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Par exemple, un nouvel arrêt est prévu au chemin des Peupliers, un autre aux chantiers navals, et des demandes émergent pour la création d'arrêts supplémentaires à des emplacements stratégiques comme l'intersection Rovarch/Roumanille/Ripert.

Les participants ont exprimé des préoccupations spécifiques sur certains arrêts existants et futurs. Par exemple, l'arrêt actuel à Font Sainte pourrait être fusionné avec Carbet pour rester autour de la place Paul Jourdan. D'autres propositions incluent la création d'arrêts sécurisés avec abris dans des quartiers comme Arène Cros et l'ajout d'un arrêt à proximité de la piscine pour permettre aux élèves d'y accéder en toute sécurité.

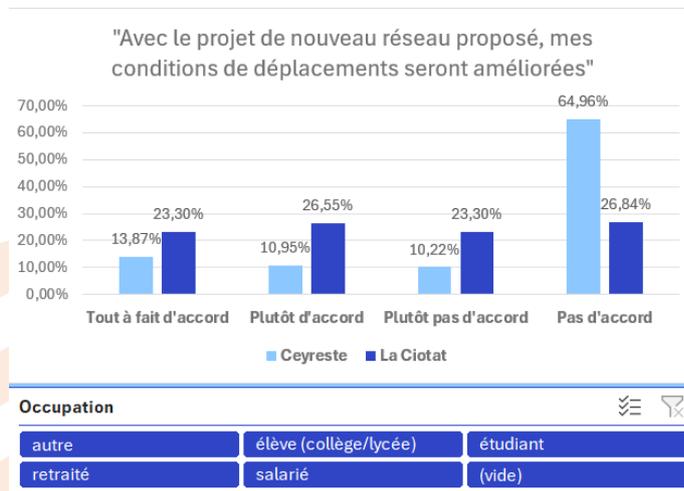
Les participants ont également fait part de leurs questionnements relatifs à la sécurité, notamment au sujet des cheminements piétons pour rejoindre un arrêt du réseau sur des routes étroites et peu aménagées, comme c'est le cas au Plan Masse.

8- La thématique « Performance »

La question de la « Performance » du réseau de bus recouvre une diversité de sous-thématiques qui ont été explorées et débattues dans les contributions. De façon globale, les sujets en lien avec la performance du réseau **constituent 6% des contributions**.

Dans les zones pourtant bien desservies par les transports en commun dans le cadre du réseau actuel, les participants évoquent principalement l'espérance d'une qualité de service renforcée. Dans les territoires plus périphériques, où les habitants se sentent parfois isolés du reste du bassin de mobilité, c'est une espérance d'amélioration globale des conditions de déplacements qui est exprimée, en termes de qualité de service.

• Les perceptions d'amélioration :



Dans le cas présent, les participants de La Ciotat ont exprimé une posture nuancée quant à l'amélioration de leurs conditions de déplacement grâce au projet. **En effet, les avis sont partagés : 50% des participants ciotadens approuvent le postulat selon lequel le projet améliorerait leurs conditions de déplacement et l'autre moitié estime que cela n'apportera pas d'amélioration.**

Qui ne dit mot... consent !

Dans la plupart des concertations, il est fréquent de constater une plus large participation de personnes critiques ou opposées à un projet. Ainsi, pour Ceyreste, les avis sont plus tranchés : **75% des participants ne se déclarent « pas d'accord »** avec le postulat précité contre **25% qui l'approuvent**. Ces résultats manifestent une certaine inquiétude, particulièrement chez les résidents de Ceyreste, concernant la proposition de nouveau réseau qui leur a été présentée.

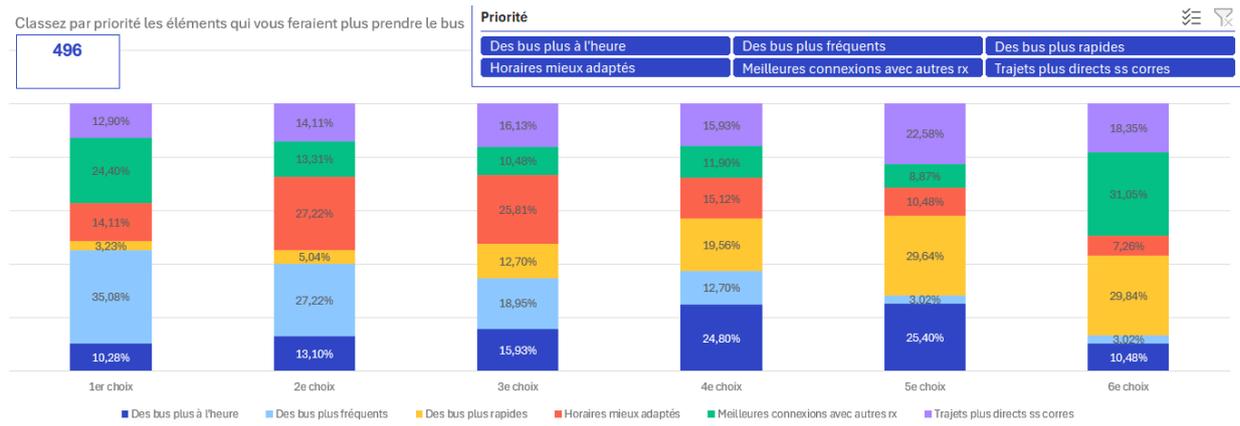
Bien que les participants se déclarent majoritairement **insatisfaits de la situation actuelle**, une moitié d'entre eux accueille le projet avec appréhension. Ils expriment leurs inquiétudes quant à une perte de repères comme le changement d'un itinéraire ou une possible dégradation de leur situation personnelle, au profit d'une amélioration globale perçue comme incertaine.

Sur le terrain, les échanges directs avec les équipes d'animation ont cependant souvent permis de **dissiper certains a priori négatifs**. Une fois le projet présenté en détail, les participants se sont souvent déclarés mieux informés et plus réceptifs au projet.

• Les priorités pour donner envie de prendre le bus :

En ce qui concerne les priorités à mettre en œuvre pour améliorer les conditions de déplacement, l'analyse des contributions met en lumière la diversité des problématiques rencontrées par les utilisateurs ainsi que la variété des attentes exprimées pour les résoudre.

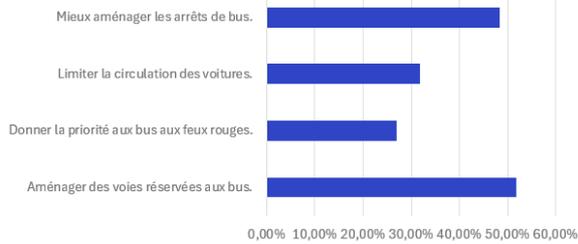
Parmi les leviers prioritaires, on retrouve : **des bus plus fréquents, plus tard le soir ou plus tôt le matin, plus ponctuels, plus rapides, ou encore des trajets plus directs sans correspondance.**



Comment améliorer la régularité des bus ?

Régularité : pour améliorer la ponctualité et la vitesse des bus, que faudrait-il selon vous ?

436
répondants



Dans le cadre des échanges et des contributions recueillies à La Ciotat et à Ceyreste lors des modalités de concertation, **une nette majorité des participants souligne l'importance de la régularité des bus.** Interrogés sur les priorités à mettre en œuvre pour renforcer cette régularité, les répondants insistent d'abord **sur l'aménagement des voies réservées aux bus à plus de 50%.**

Cela reflète une volonté globale de donner **plus de place aux bus dans la ville**, au détriment de la voiture, *de facto*. De nombreux participants mentionnent également l'importance de mieux aménager les arrêts de bus et de donner la priorité aux bus aux carrefours à feux pour améliorer la performance générale du réseau. Cette hiérarchisation des priorités, exprimée dans le questionnaire, est globalement partagée par l'analyse des contributions et les échanges avec les personnes rencontrées lors des stands et des forums.

9 - La concertation

Dans le cadre de la concertation, **seules 3% des contributions** ont porté sur la manière dont la concertation a été menée. Parmi les commentaires recueillis, certains participants ont exprimé des inquiétudes quant à l'insuffisance de consultation préalable. La proposition de nouveau réseau de bus suscite des préoccupations, mettant en lumière l'importance d'une communication claire et d'une prise en compte des avis des usagers lors de la mise en place de nouveaux projets de transport.

10 - Les sujets en dehors du périmètre de la concertation

La proximité du territoire d'Aubagne, qui bénéficie de la gratuité des transports en commun a logiquement fait de la tarification (appel à la gratuité) le principal sujet abordé en dehors du périmètre de la concertation. L'écologie entendue ici au sens large, signalée par un désir de mobilité douce, de parkings relais en périphérie, de moindre usage de la voiture en centre-ville, de lassitude des embouteillages a également occupé une part non négligeable des contributions qui s'éloignaient du périmètre de la présente concertation. D'autres signaux, faibles, sont également apparus autour de la ponctualité et du confort des bus, ainsi qu'une information des usagers jugée parfois insuffisante.

11 - Zoom sur les actifs, les scolaires et les étudiants

Les actifs insistent davantage sur la nécessité d'augmenter la fréquence des bus desservant des zones d'activités pendant les heures de travail, **même pendant les vacances scolaires**. Ils souhaitent également la mise en place de lignes directes depuis les zones d'activités vers le centre-ville et la gare. Concernant la connexion à la gare, les lignes 3 et 4 sont jugées inadaptées en raison des temps d'attentes, d'un besoin de correspondance, et d'absence de service le dimanche. Pour les liaisons avec Aubagne et Marseille, les répondants expriment le besoin de cars directs le matin et le soir, ainsi que le maintien des arrêts de bus à l'Office du Tourisme.

Les étudiants suggèrent d'envisager quelques départs vers Aix, en fonction des horaires scolaires et des besoins.

Les scolaires expriment des préoccupations sur la réduction des services dans certaines zones, notamment en centre-ville. Ils demandent le maintien ou le renforcement des lignes existantes, comme la ligne 6 qui permet aux Ceyrestens d'accéder aux établissements scolaires du territoire (Collège Virebelle, lycée Méditerranée). Ils soulignent également des besoins spécifiques, tels que l'ajout d'arrêts supplémentaires et l'amélioration de la fréquence des trajets pour répondre aux horaires scolaires. Des usagers pointent des problèmes de trajets sinueux et de capacité des lignes, notamment pour les trajets vers les écoles.

12 - Zoom sur les loisirs et les dessertes ponctuelles

Sur Fardeloup, les horaires proposés de la navette du dimanche sont jugés insuffisants, avec une demande d'extension de service toute la journée, notamment pour faciliter l'accès au marché ou à l'église. L'absence de desserte du quartier résidentiel de la Bucelle le dimanche interroge également. De plus, il est demandé de rétablir une desserte le dimanche depuis Ceyreste vers le marché du port-Vieux.

La suppression des lignes de bus longeant le bord de mer est critiquée car elle éloigne les arrêts des quartiers fréquentés comme Wilson et Beurivage, isolant ces zones. L'accès aux plages, cinémas et d'autres loisirs, tant pour les résidents que pour les touristes, s'en trouve dégradé, ce qui pourrait nuire à l'attractivité de la ville. Les habitants déplorent également la réduction des alternatives pour ceux qui n'ont pas de voiture et s'inquiètent de la façon dont les transports seront organisés hors saison. Maintenir des lignes desservant le littoral est jugé essentiel pour une expérience agréable et accessible tout au long de l'année.

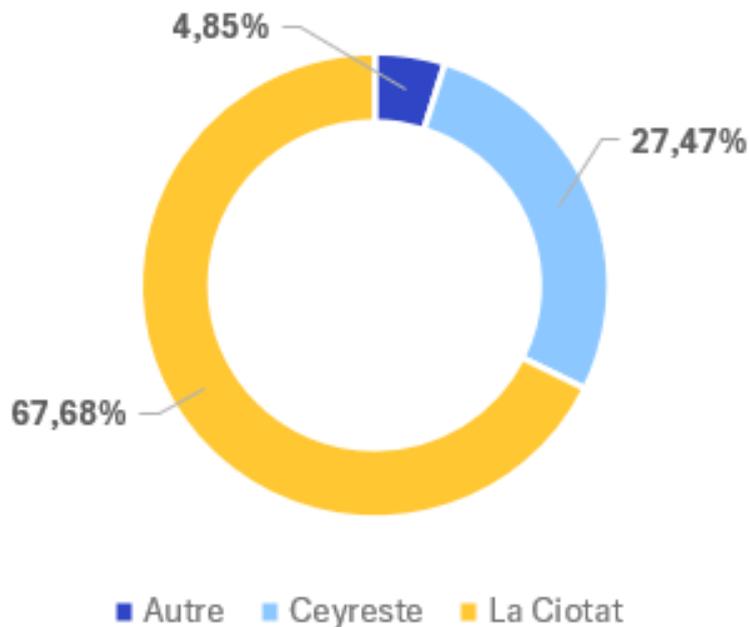
5 - ANALYSE TERRITORIALE DES CONTRIBUTIONS

1) La Ciotat

Alors qu'ils résident dans le bassin de mobilité le plus important en termes de population et de densité d'emplois, les habitants de La Ciotat se sont **relativement peu mobilisés** dans le cadre de la concertation sur la restructuration de leur réseau de bus.

En effet, alors qu'ils comptent pour plus de 88% de la population du territoire concerné, ils ne représentent « que » 67,68% des réponses au questionnaire.

Répartition des répondants par ville



Si leur niveau de satisfaction envers le nouveau réseau présenté est plutôt globalement ambigu (49,85% des répondants ciotadens estiment leurs trajets améliorés), il fait l'objet d'une validation manifeste pour 2 catégories de répondants plus particulièrement : **les étudiants sont favorables au projet à hauteur de 77,78 %** et les retraités ciotadens ayant répondu au questionnaire l'approuvent en majorité (51,58%).

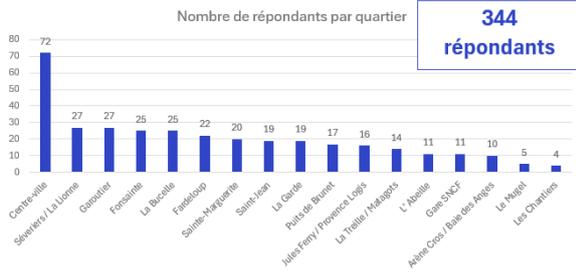
La petite majorité (51,46%) des salariés ciotadens ayant répondu au questionnaire estime que le projet est perfectible pour une meilleure réponse aux attentes de cette cible particulière.

Aux yeux des répondants ciotadens, le projet de réseau de bus leur permettra en tout premier lieu :

- d'accéder à la gare SNCF
- d'avoir un bus plus souvent
- de se déplacer plus facilement en soirée.
- Mais aussi d'accéder au centre-ville de La Ciotat et de prendre un car interurbain.

Priorités : 1/ Bus plus fréquents 2/ Des horaires mieux adaptés à leurs besoins 3/ Une meilleure connexion avec les autres réseaux et Parkings Relais

• **Profil des participants (uniquement les 501 répondants au questionnaire) :**

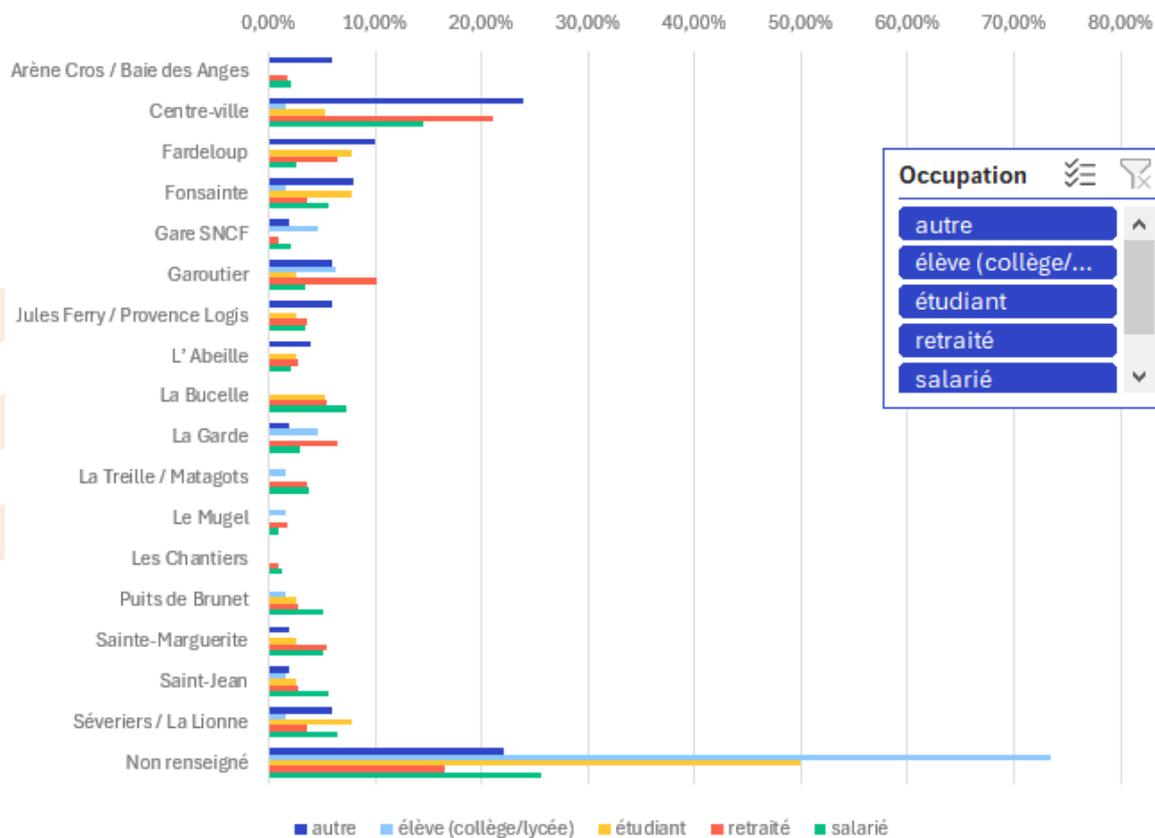


Les participants ciotatens à la concertation utilisent moins régulièrement les **transports en commun (51%)** que la moyenne du territoire observé (56%) et ils sont un tout petit peu moins que la moyenne du territoire observé (45%) à utiliser régulièrement la voiture. Plus de 20% des ciotatens répondants viennent du centre-ville.

Parmi ces répondants du centre-ville,

- 20% se sont auto-définis comme des retraités.
- 12% comme des salariés,
- 5% comme des étudiants
- Et 1% comme des élèves de collèges / lycées

Répartition des répondant par occupation et selon les quartiers



⇒ Il convient de noter que 70% des élèves, 50% des étudiants et 26% des salariés, n'ont pas renseigné de quartier de résidence à La Ciotat.

• **Analyse quantitative de la participation :**

La Ciotat compte 37 000 habitants répartis sur un territoire de 31,46 km². La densité de population est de 1 176 hab./km² (en période normale : en saison, jusqu'à 10 000 touristes passent la porte de l'office du tourisme chaque année, ...sans compter les nombreux visiteurs qui ne passent pas par l'office du tourisme !). La commune de la Ciotat représente 13 590 emplois (selon l'INSEE), répartis sur plusieurs zones d'activité, ce qui en fait un centre économique important à l'échelle régionale. Le centre-ville, Athélia, Chantiers Navals constituent une grande partie des déplacements domicile-travail réalisés au sein du bassin de mobilité. Ces enjeux concernent donc une population plus large.

Le centre-ville s'est le plus mobilisé dans le cadre de cette concertation (presque 21% du total des contributions). Viennent ensuite les quartiers de Severiers / La Lionne (8% des réponses), Garoutier (8%), Fonsainte (7%), La Bucelle (7%), et Fardeloup (6% du total des contributions). Les quartiers s'étant le moins mobilisés sont ceux du Mugel (1,45% des contributions) et les Chantiers Navals (1,16% du total des contributions).

La totalité des cahiers d'acteurs reçus émanent des structures ciotadennes : CIQs, groupes scolaires, Conseils d'administrations et associations ont envoyé des contributions détaillées sur les impacts qu'ils envisagent pour le projet.

En ce qui concerne la participation observée sur le terrain, les stands organisés sur la commune ont généré une affluente intéressante (2 850 personnes ont pu être directement approchées par le projet).

Il est possible que les habitants de La Ciotat se soient moins mobilisés que ceux de Ceyreste, car, étant **globalement mieux desservis** (par le réseau de bus, mais aussi pas la gare SNCF et la gare routière), ils ont pu se sentir relativement moins concernés par la concertation.

- **Les bénéfices perçus par les ciotadens au sujet du nouveau réseau :**

Les participants de La Ciotat mettent en avant **3 bénéfices que leur apporterait le nouveau réseau : accéder à la gare SNCF (57,20%), une plus grande fréquence des bus (50,21%) et se déplacer en soirée (39,92%)**.

- **Les priorités des répondants ciotadens pour améliorer la régularité des bus :**

Pour améliorer la ponctualité et la vitesse des bus, **les participants donnent largement la priorité à l'aménagement de voies réservées aux bus (57,61%), à un meilleur aménagement des arrêts de bus (45,68%) et à la limitation de la circulation des voitures (39,09%)**. De façon un peu plus marginale, ils souhaitent **donner au bus la priorité aux feux rouges (27,98%)**.

Cette hiérarchisation est globalement similaire à celle donnée par les ceyrestens.

- **Le positionnement des répondants de La Ciotat sur les enjeux liés aux correspondances et à la fréquence des bus :**

Les ciotadens déclarent pour une franche majorité **préférer un temps de trajet plus long, mais sans correspondance (67,43 %)** à un **temps de trajet plus court, avec une correspondance**. Ce choix est globalement partagé par les usagers sur l'ensemble du territoire concerné.

Ils sont également très largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné (73,43%) à une alternative proposant un maillage de proximité avec une fréquence moindre.

- **Le positionnement des répondants de La Ciotat sur les déplacements internes à la métropole :**

La majorité des ciotadens interrogés (61,69%) ont déclaré **préférer prendre le train pour rejoindre d'autres villes proches sur le territoire en premier choix. Leur deuxième choix se porte sur les cars par autoroute (53,26% des répondants). 26,82% déclarent toujours préférer prendre leurs véhicules personnels malgré la refonte du réseau bus**. Il nous semble important de nuancer ce propos qui reflète de nombreux cas particuliers (déplacements exceptionnels et non pas du quotidien, famille nombreuse, difficultés de mobilité, etc.)

- **Le positionnement des répondants de La Ciotat sur l'amplitude horaire :**

La Ciotat est une commune dynamique, un bassin d'emploi et d'accueil touristique indéniable. Les choix des répondants reflètent cet état de fait : leurs besoins répondent à autant de situations personnelles. Cette situation transpire notamment dans les horaires qu'ils estimeraient idéaux pour voir commencer les rotations des bus le matin : ils sont 24,52% à avoir besoin d'un début de service à 6h, 19,54% à 7h et 26,44% à 8h, ce qui représente un relatif équilibre.

Leur position est plus tranchée quant aux besoins en soirée : s'ils sont plus de 25% à souhaiter bénéficier d'une desserte jusqu'à 23h le soir et un peu moins de 20% jusqu'à minuit, ils sont moins de 15% à demander une amplitude horaire qui prendrait fin avant 22h, 21h ou avant.

2) Ceyreste

Les habitants de Ceyreste se sont largement mobilisés dans le cadre de la concertation sur la restructuration de leur réseau de bus.

En effet, alors qu'ils comptent pour plus de 12% de la population du territoire directement concerné par le projet, ils représentent 27.47% des réponses au questionnaire : plus d'un sur 4.

Cette mobilisation est le reflet d'une certaine **insatisfaction** des Ceyrestens quant à la proposition de nouveau réseau faite par la Métropole puisque plus de 3 répondants ceyrestens sur 4 estiment que le projet n'améliorera pas leurs conditions de déplacement. Le même ratio est observé parmi **les salariés** ceyrestens ayant répondu au questionnaire et par les **collégiens et lycéens** de la commune (ou par leurs parents) puisque moins de 15% trouvent leur compte dans la proposition qui leur a été soumise. Si les **étudiants partagent la critique**, de manière assez surprenante, les **retraités ceyrestens** voient clairement dans le projet une opportunité **d'amélioration de leurs déplacements** : ils sont plus de 61% à l'avoir précisé dans leurs réponses au questionnaire.

Ces postulats sont plutôt antinomiques avec une analyse plus fine puisqu'aux yeux des répondants ceyrestens, le projet de réseau de bus leur permettra en tout premier lieu :

- d'accéder aux établissements scolaires et au centre-ville de La Ciotat (48,08%)
- d'avoir un bus plus souvent (46,15%)

Mais aussi d'avoir une ligne de bus plus proche de chez eux ou encore d'accéder au littoral.

Priorités :

1/ Bus plus fréquents 2/ Des horaires mieux adaptés à leurs besoins 3/ Des trajets plus directs et sans correspondance 4/ des bus plus ponctuels

• Profil des participants ceyrestens (uniquement les 501 répondants au questionnaire) :

Les participants ceyrestens à la concertation utilisent davantage les **transports en commun (68,38%)** sur une base régulière que la moyenne du territoire observé (56%) et à peine plus nombreux (48%) que la moyenne du territoire observé (45%) à utiliser régulièrement la voiture.

Presque 28 % des répondants ceyrestens n'utilisent jamais la voiture.

Poussons cette analyse plus loin :

- Plus de 95 % des collégiens et lycéens ayant pris part à ce processus participatif utilisent fréquemment les transports en commun (TC), avec seulement 4 % n'y ayant jamais recours. En outre, 59,18 % de cette catégorie ne se déplacent jamais en voiture.
- Les étudiants du territoire montrent également une forte utilisation des TC, avec 90 % des répondants affirmant les utiliser régulièrement et aucun n'ayant indiqué ne jamais les utiliser. Par ailleurs, près de 37 % d'entre eux ne se servent jamais de la voiture.
- Les retraités participants font un usage occasionnel des TC, à hauteur de presque 85 %, mais aucun ne les utilise de manière régulière. En revanche, près de 70 % des retraités utilisent leur voiture régulièrement, et aucun ne s'en passe totalement.
- Parmi les salariés de Ceyreste ayant participé à la concertation, la moitié utilisent régulièrement les TC pour leurs déplacements, mais trois quarts d'entre eux se servent aussi fréquemment de leur voiture, avec seulement 2 % ne l'utilisant jamais.

• Analyse quantitative de la participation :

Ceyreste comptait 4 813** âmes en 2021 réparties sur un territoire de 22,61 km². La densité de population est de 213 hab./km².

Les infrastructures de Ceyreste ne sont pas orientées vers le tourisme dans la même mesure que celles de La Ciotat. En revanche il convient de noter que le camping de Ceyreste comporte 160 emplacements.

La commune de Ceyreste représente 494 emplois (selon l'INSEE).

Si les ceyrestens sont particulièrement mobilisés (27,47 % des questionnaires pour 11% du poids démographique) dans le cadre de la présente concertation, aucun cahier d'acteur n'a été déposé.

En ce qui concerne la participation observée sur le terrain, 150 personnes ont pu être directement approchées par le projet et leurs contributions ont été riches.

- **Les bénéfices perçus par les ceyrestens au sujet du nouveau réseau :**

Les participants de Ceyreste à la concertation estiment que le nouveau réseau leur permettra :

- D'accéder aux établissements scolaires (48,08%),
- D'avoir un bus plus souvent comme d'accéder au centre-ville de La Ciotat (46,15%)
- D'avoir une ligne de bus plus près de chez eux.

- **Les priorités des répondants ceyrestens pour améliorer la régularité des bus :**

Les résultats obtenus à Ceyreste sont plutôt conformes à ceux formulés par les répondants à la concertation originaires de La Ciotat.

En effet, à leurs yeux, pour améliorer la ponctualité et la vitesse des bus, **les participants ceyrestens donnent largement la priorité à l'aménagement de voies réservées aux bus (46,15%)** et à un **meilleur aménagement des arrêts de bus (44,23%)**. Ils placent au 3^{ème} rang **la priorité des bus aux carrefours à feux, avant même la limitation de** la circulation des voitures. Le territoire de Ceyreste, son étendue, son relief mais aussi sa démographie participent certainement à banaliser l'usage de la voiture et le restreindre semble peu adapté aux besoins des répondants.

- **Le positionnement des répondants de Ceyreste sur les enjeux liés aux correspondances et à la fréquence des bus :**

Tout comme les ciotadens (67,43 %), les ceyrestens déclarent, pour une franche majorité (65,31 %), préférer **un temps de trajet plus long, mais sans correspondance** à un **temps de trajet plus court, avec une correspondance**.

Ils sont également très largement majoritaires à préférer un bus plus fréquent mais plus éloigné (63,27%) à une alternative proposant un maillage de proximité avec une fréquence moindre.

- **Le positionnement des répondants de Ceyreste sur les déplacements métropolitains:**

Tout comme les ciotadens, la majorité des ceyrestens interrogés (55,10%) ont déclaré **préférer prendre le train pour rejoindre d'autres villes proches sur le territoire** en premier choix. Leur deuxième choix (43,88%), se porte, en revanche, **sur la voiture**, là où les ciotadens considéraient le bus. **La solution des cars par autoroute** arrive en 3^{ème} position (31,63% des répondants). Enfin, comme à La Ciotat, le covoiturage reste marginal même si dans une plus grande proportion pour les ceyrestens (12,24% contre 7,28%).

Si, concernant La Ciotat, notre analyse nous poussait à comprendre l'importance du recours à la voiture dans ce cadre particulier (déplacement intercommunaux) comme une réponse à un besoin ponctuel, l'importance de ce chiffre pour Ceyreste questionne : il semble plus structurel.

- **Le positionnement des répondants de Ceyreste sur l'amplitude horaire :**

Les ceyrestens ont des besoins nettement plus regroupés que les ciotadens en termes d'amplitude horaire. Autant à La Ciotat, nous observons le même niveau de besoin (environ 30%) sur chacune des plages horaires proposées pour le début de service (6h, 7h et 8h), autant à Ceyreste, **le besoin d'un bus à partir de 7h du matin** est clairement identifié : presque la moitié des répondants (47,96%) s'oriente sur ce créneau. En analyse fine, c'est une partie des étudiants, lycéens et collégiens du territoire qui auraient besoin qu'une desserte soit mise en place dès 6h du matin.

Le côté plus résidentiel de Ceyreste s'illustre également dans la position des répondants quant à leurs besoins en soirée : ils sont **plus de 35% à estimer qu'une desserte jusqu'à 19h suffirait** à répondre à leur besoin de mobilité. Des souhaits de desserte plus tardive, moins prononcées restent cependant manifestes : 18% demandent une extension des horaires de desserte jusqu'à 21h et un peu plus de 10% jusqu'à minuit (demande portée par les étudiants à hauteur de 25% et par les retraités à hauteur de 33%).

6 – ENSEIGNEMENTS POUR L’OFFRE DE SERVICE PROPOSEE

1) En termes de participation

La forte mobilisation autour de la concertation sur le nouveau réseau de bus à La Ciotat et Ceyreste témoigne de l’intérêt marqué de la population pour les questions de mobilité. Le taux de participation ramené au poids démographique dépasse même celui de la concertation menée par la Métropole à Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons fin 2022 / Début 2023. En effet, si 0,66% des habitants concernés s’étaient directement exprimé par le biais du questionnaire à Marseille, ce taux est 2 fois plus élevé à La Ciotat et Ceyreste, les 501 questionnaires reçus correspondant à **1,2% des 42 000 habitants du territoire**. Et si l’on ajoute les participants au forum d’échanges, les cahiers d’acteurs et les personnes rencontrées lors des stands sur le terrain, ce taux monte à 10%, relativement élevé pour une concertation, volontaire de surcroit. Cette concertation a ainsi donné l’opportunité à la Métropole de recueillir des questions, avis et contributions qui lui permettront de proposer une version finale du projet davantage en adéquation avec les attentes et besoins des habitantes et habitants qui se sont exprimés.

2) Par territoire et typologies d’acteurs

- La commune de Ceyreste, très fortement mobilisée dans le cadre de cette concertation**
Alors qu’ils ne représentent que 13% des habitants du territoire objet de la concertation, les avis des ceyrestens pèsent pour 27% des contributions reçues, soit **2 fois plus que leur poids démographique**. On peut déduire des chiffres de la participation que la plupart des **élèves et étudiants** résidants à Ceyreste, public captif des transports en commun *de facto*, ne perçoivent pas d’amélioration notable de leurs conditions de déplacement en transport en commun dans l’actuelle proposition de la Métropole. La desserte de Plan de Masse par une ligne scolaire et un service de TAD soulève des questions parmi les répondants. De même, la demande d’une liaison directe entre Ceyreste et la gare ressort.
- Le centre-ville de La Ciotat davantage mobilisé que les quartiers plus périphériques**
20% des ciotadens ayant répondu au questionnaire de la concertation habitent dans le centre-ville de la commune. Sans doute, les habitants du centre-ville sont-ils déjà aujourd’hui davantage utilisateurs du réseau de transport en commun que ceux de quartiers un peu plus éloignés (encore très attachés à leur voiture), et donc plus enclins à s’exprimer sur celui-ci afin de partager leur expertise d’usage. Selon eux, **une liaison plus directe à la gare** mériterait d’être étudiée dans le projet. De manière générale, la Gare SNCF n’est pas encore suffisamment desservie aux yeux de presque 10% des répondants ni la zone d’Athélia pour 5% des répondants. Les quartiers de Garoutier, Séveriers, Fonsainte, La Bucelle ou encore Fardeloup, ont généré en moyenne 7% des réponses. Certains habitants de Garoutier regrettent, par exemple, qu’une liaison directe entre leur quartier et Athélia n’ait pas semblé nécessaire dans le cadre du projet alors qu’ils considèrent que de nombreux habitants de ce nouveau quartier sont de jeunes travailleurs de la zone Athélia.
- Des attentes diversifiées et spécifiques par bassin de mobilité ...**
A La Ciotat comme à Ceyreste, les 2 attentes principales concernent **des bus plus fréquents** et des **horaires mieux adaptés à leurs besoins**. Ainsi, les heures de pointes du matin sont plus éclatées, par exemple, à La Ciotat, bassin d’emploi, qu’à Ceyreste.
Il convient de noter que les priorités divergent profondément par la suite. Si à **La Ciotat**, le curseur doit être davantage porté sur une **meilleure connexion** avec les autres réseaux et Parking Relais, les **Ceyrestens** ont besoin de **trajets plus directs** et sans correspondance ainsi que de **bus plus**

punctuels, et la question de la connexion aux autres réseaux et parking relais n'arrive qu'en dernière priorité. On peut en déduire que les Ceyrestens s'étant mobilisés ont peut-être davantage de besoins de déplacement en transport en commun micro-locaux de type scolaires par exemple (les autres étant plutôt réalisés en voiture – ils sont d'ailleurs moins favorables à la limitation de l'usage de la voiture). En outre, la question des correspondances qu'ils soulèvent reflète un certain besoin de **pédagogie relativement à la mise en service du TAD** et de ses bénéfiques, notamment dans la mesure où le tissu urbain de Ceyreste est plus résidentiel, moins dense que le centre-ville de La Ciotat.

- **.... et par typologies d'acteurs**

Autre information importante que peut nous apporter cette concertation : **les questions du maillage, des itinéraires et de la fréquence des bus ressortent plus volontairement des contributions du grand public** à travers ses différentes possibilités d'expressions (questionnaire, stands et forum).

Les acteurs du territoire ayant envoyé un cahier d'acteurs à la Métropole se sentent, en revanche, davantage concernés par la problématique de l'intermodalité et de l'amplitude du réseau. En effet, les zones d'activités ou établissements scolaires qui se sont manifestés ont des besoins spécifiques qu'il conviendra d'étudier.

Enfin, **le public des élèves (collèges et lycées) s'est particulièrement mobilisé** dans le cadre de cette concertation. Le fait que cette typologie d'acteurs pèse pour 22% des réponses à la concertation (soit presque 1 réponse sur 4) illustre le point d'attention particulier que représente la question de la desserte des établissements scolaires dans la proposition de la Métropole.

3) Par ligne

- **La ligne 1 : Gare SNCF <> Office de Tourisme**

Les 3 principales propositions d'amélioration exprimées dans les réponses au questionnaire :

1. Meilleure coordination des horaires des bus avec ceux des trains SNCF.
2. Augmentation de la fréquence de passage des bus. Des suggestions évoquent des fréquences rapprochées de 10 à 15 minutes, ou plus étalées jusqu'à 30 minutes maximum.
3. Augmentation de l'amplitude horaire des bus pour être davantage en accord avec les horaires SNCF.

- **La ligne 2 : Gare SNCF <> Le Mugel**

Les 4 principales propositions d'amélioration exprimées dans les réponses au questionnaire :

1. Augmentation de la fréquence des bus, en particulier aux heures de pointe.
2. Meilleure coordination des horaires de bus avec ceux des trains.
3. Elargissement de l'amplitude horaire, en particulier en soirée : prolongement du service à 23h l'été
4. Renfort d'offre ajouté en juillet/août aux heures d'affluence
5. Ajout de nouveaux arrêts dans certains quartiers (La Garde, Fardeloup, etc.) et sites fréquentés (Carrefour, marché, etc.) ou modification / sécurisation des arrêts existants (à Arène Cros notamment).

- **Les lignes régulières 3/4/5 et 6**

Les 6 principales propositions d'amélioration exprimées dans les réponses au questionnaire :

1. Augmentation de la fréquence de passage des bus (notamment pour mieux desservir les établissements scolaires et éviter une certaine saturation).
2. Augmentation des amplitudes horaires en particulier le soir (20h) et le dimanche pour la ligne 3

notamment.

3. Avancement du service à 6h le matin pour répondre aux besoins des actifs.
4. Mise en place de liaisons directes entre, par exemple, Ceyreste et la gare SNCF, Fardeloup et la gare SNCF, le centre-ville et l'office du tourisme.
5. Prolongement de la ligne 6 jusqu'au Plan de Masse à Ceyreste.
6. Amélioration de la sécurité des piétons par la construction de trottoirs et de passages piétons.
7. Mise en cohérence substantielle des horaires des bus avec les horaires scolaires, aux heures de pointe particulièrement.

- **Les lignes scolaires 7 et 8**

Les 6 principales propositions d'amélioration exprimées dans les réponses au questionnaire :

1. Augmentation de la fréquence de passage des bus
2. Meilleure cohérence des horaires des bus avec les exigences du rythme des établissements scolaires.
3. Révision de certains itinéraires pour éviter détours et allongement des temps de trajet.
4. Maintien de lignes et d'arrêts existants à Ceyreste
5. Maintien en service des lignes scolaires toute l'année, y compris en périodes de vacances scolaires et les week-ends.
6. Ajout de nouveaux arrêts afin de mieux desservir établissements scolaires, infrastructures sportives et culturelles, et zones résidentielles.

- **Les lignes à la demande 10/11 et 12**

Les 6 principales propositions d'amélioration exprimées dans les réponses au questionnaire :

1. Information voyageurs plus claire sur le fonctionnement des bus à la demande
2. Extension des zones desservies par les bus à la demande
3. Possibilité de réserver le bus à la demande pour des événements culturels et sportifs en soirée
4. Une amplitude horaire plus large, jusqu'à 20h par exemple

La refonte du réseau de bus à La Ciotat et Ceyreste est largement perçue comme une **initiative nécessaire et bénéfique**. Néanmoins, les attentes des usagers soulignent la nécessité d'apporter certains ajustements pour mieux répondre à leurs besoins.

Le **projet V2** s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. Dans la mesure du possible, il intégrera les retours et attentes exprimés, en apportant des solutions concrètes pour une mobilité plus fluide et accessible. L'objectif est de développer un réseau de bus résolument tourné vers l'avenir, et les nouveaux modes de déplacement, tout en plaçant les usagers au centre des préoccupations.