LA METROPOLE
Mobilité



AUBAGNE

LE RÉSEAU DE BUS ÉVOLUE, DONNEZ VOTRE AVIS !

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

5 JUIN AU 4 JUILLET 2025

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

PREAMBULE

Du 5 juin au 4 juillet 2025, la Métropole Aix-Marseille-Provence a conduit une large concertation publique et volontaire sur l'évolution du réseau de bus d'Aubagne.

Cette démarche s'inscrit dans la volonté de partager avec les habitants, les usagers et les acteurs du territoire les grandes orientations de ce projet, et de recueillir leurs observations et propositions.

La concertation a pour vocation de favoriser une participation active de toutes et tous à la transformation du réseau. Elle permet de mettre en discussion les besoins de mobilité, les attentes exprimées, ainsi que les évolutions proposées par la Métropole.

En donnant la parole aux usagers quotidiens, aux associations, aux collectifs, aux acteurs économiques et institutionnels, elle contribue à enrichir le projet et permet de l'adapter au plus près des réalités locales.

Le présent document constitue le bilan officiel de cette concertation.

Il restitue l'ensemble des contributions recueillies, qu'elles proviennent du questionnaire en ligne, des stands d'information et d'échanges, du forum public ou encore des cahiers d'acteurs.

Ce bilan n'a donc pas vocation à trancher ni à proposer des arbitrages : il vise à rendre compte fidèlement des attentes et des préoccupations exprimées, dans un esprit de transparence et de pédagogie. Il permet à chacun de mesurer la richesse des échanges et la place donnée à la parole publique.

Fort d'éléments et de données aussi bien quantitatives que qualitatives, ce bilan constitue une source d'information utile pour la perception et les études de l'évolution du réseau de bus d'Aubagne.

Au total, plus de 4 500 personnes ont été mobilisées sur ce projet durant un mois de concertation. Plus de 1 200 contributions ont été émises via les différents modes d'expression et prises en compte dans le présent bilan.

Bien évidemment, les résultats présentés ne constituent pas un sondage représentatif de la population du territoire concerné, mais plus une photographie en juin 2025 de la perception du réseau par les personnes ayant souhaité répondre au questionnaire ou participer lors des différents événements.

En valorisant la diversité des points de vue et des propositions formulées, ce bilan constitue une étape essentielle du projet : les enseignements tirés de la concertation viendront nourrir la suite des études et éclairer les décisions de la Métropole.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

SOMMAIRE

PREAMBULE 1
SOMMAIRE 2
1. UN TERRITOIRE ET UN RÉSEAU DE BUS EN ÉVOLUTION 3
1.1 Pourquoi faire évoluer le réseau de bus d'Aubagne ? 3
1.2 Les objectifs de la refonte du réseau de bus. 4
2. UNE CONCERTATION OUVERTE À TOUS 5
2.1 Le cadre de la concertation 5
2.2 Le dispositif de concertation mis en place 6
2.3 Le dispositif d'information 9
2.4 La participation du public 11
2.5 La concertation en chiffres 14
3. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS 15
3.1 Profils des publics rencontrés (questionnaire) 15
3.2 La perception du réseau de bus actuel 18
3.3 Les grands axes à retenir pour l'évolution du réseau 21
3.4 La perception des lignes internes à Aubagne 25
3.5 La perception des lignes vers l'extérieur d'Aubagne 32
3.6 Les propositions concernant les autres lignes du réseau de bus 42
3.7 Lignes interurbaines et ferroviaires 46
3.8 Les dessertes spécifiques : un enjeu pour les publics captifs 49
3.9 Les attentes concernant le nouveau réseau 53
3.10 Contributions libres : entre constats globaux et pistes d'actions 56
4. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION (SYNTHÈSE) 64
4.1 Profil type des participants : Actif, Aubagnais et usagers des transports en commun 64
4.2 Une bonne compréhension de la nécessité de faire évoluer le réseau de bus 64
4.3 Une perception positive du projet d'évolution du réseau 65
4.4 Attentes et propositions pour les lignes internes à Aubagne 66
4.5 Attentes et propositions pour les lignes vers l'extérieur d'Aubagne ..... **Erreur ! Signet non défini.**
4.6 Attentes et propositions pour les autres lignes du réseau . **Erreur ! Signet non défini.**
4.7 Attentes et propositions pour les lignes interurbaines et ferroviaires .... **Erreur ! Signet non défini.**
4.8 Attentes et propositions pour les dessertes spécifiques .... **Erreur ! Signet non défini.**
4.9 Les attentes globales sur l'organisation du réseau ..... **Erreur ! Signet non défini.**
5. SUITES À DONNER ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
6. ANNEXES ..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

1. UN TERRITOIRE ET UN RÉSEAU DE BUS EN ÉVOLUTION

1.1 Pourquoi faire évoluer le réseau de bus d'Aubagne ?

> Un territoire dynamique et générateur de mobilités

Le territoire d'Aubagne se caractérise par son poids démographique et économique au sein de la Métropole. Il compte **47 340 habitants et près de 27 740 emplois**, générant environ 101 700 déplacements quotidiens, dont 63 600 réalisés à l'intérieur de la commune.

Les besoins en mobilité sont donc considérables, qu'il s'agisse des trajets domicile-travail, des déplacements scolaires ou des accès aux services, aux équipements et aux commerces du quotidien.

Le bassin aubagnais accueille également des zones d'activités majeures telles que les Paluds ou Napollon ou le pôle Alpha à St Mitre, un hôpital, ainsi que 3 lycées et 4 collèges.

Ces pôles structurants renforcent la nécessité d'une offre de transport performante et adaptée aux usages des habitants, des actifs et des scolaires.

> 2 projets structurants qui changent la donne (BHNS Aubagne–Gémenos et Val'Tram)

Deux projets majeurs viennent transformer le paysage de la mobilité aubagnaise : le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Aubagne–Gémenos et le Val'Tram.

- ***Le BHNS Aubagne–Gémenos (lebus+) reliera la gare d'Aubagne à la plaine de Jouques sur un tracé de 6,5 km, comprenant 12 arrêts et fonctionnera de 5h30 à 21h toute l'année.***

Il offrira une fréquence de **10 minutes** en heure de pointe et un temps de parcours de **15 minutes** entre la gare et la zone des Paluds.
Sa mise en service est effective depuis **septembre 2025** et il constitue une alternative à la voiture pour près de **12 000 salariés**.

- ***Le Val'Tram prolongera le tramway d'Aubagne jusqu'à La Bouilladisse.***

Ce tracé de **14,4 km** comprendra **5 nouvelles stations** et permettra de relier La Bouilladisse à la gare d'Aubagne en **25 minutes**.
Sa mise en service est programmée pour le **printemps 2026**. Ce projet bénéficiera directement à environ **60 000 habitants et 12 000 emplois** et offrira une véritable alternative à l'usage de la voiture individuelle vers Marseille et Aix.

> Un projet en cohérence avec le Plan de Mobilité métropolitain.

L'évolution du réseau de bus d'Aubagne s'inscrit dans le cadre du Plan de Mobilité métropolitain (PDM) adopté en décembre 2021.

Ce document fixe 4 grands enjeux et 17 objectifs, et repose sur une organisation en 6 bassins de mobilité et 25 bassins de proximité.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Le PDM affiche des objectifs forts :

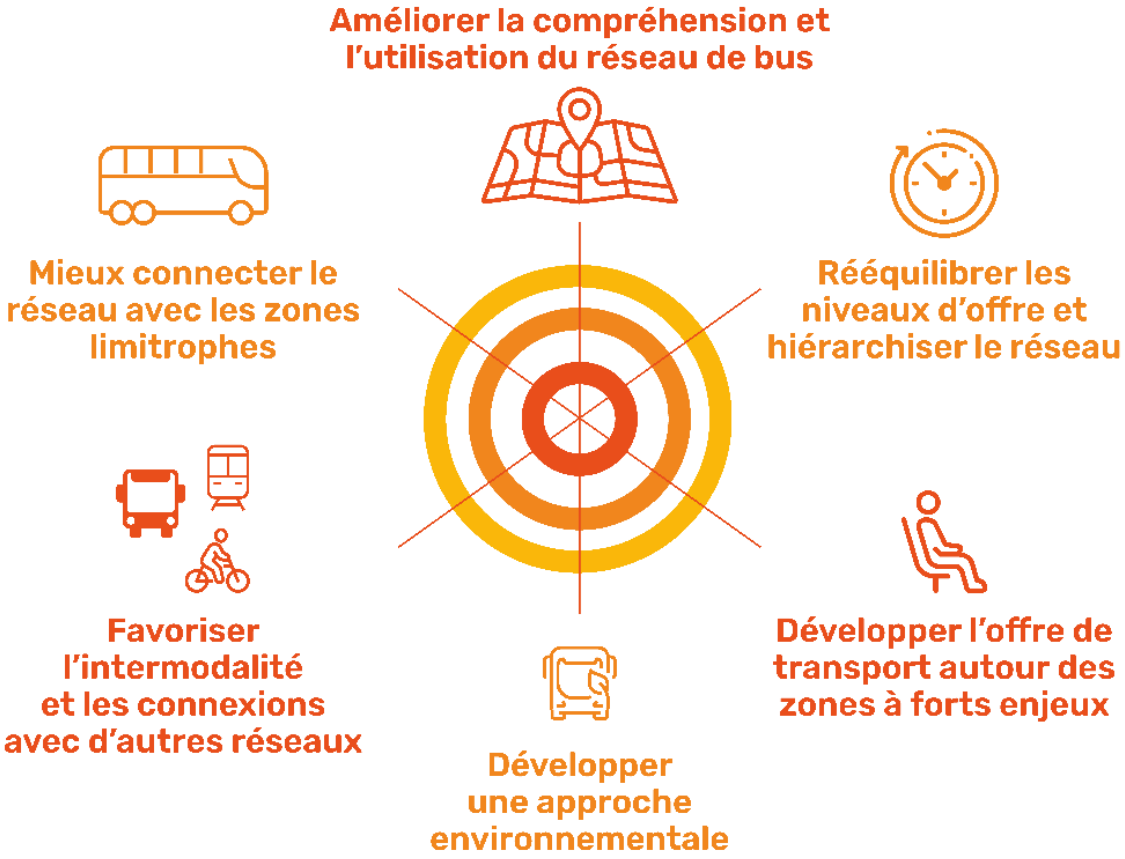
- **Doubler l'usage des transports métropolitains** et atteindre +50% d'usagers des réseaux urbains,
- Permettre à **90% des habitants de la Métropole d'accéder en 15 minutes** à une station ou à un pôle multimodal du **Réseau Express Métropolitain**, que ce soit à pied, en transport, à vélo ou en voiture,
- **Diminuer la saturation routière et les pollutions** liées à la circulation,
- Atteindre **une part modale de 15% pour les transports collectifs.**

L'adaptation du réseau de bus aubagnais contribue directement à ces objectifs métropolitains. Elle vise à améliorer les liaisons entre quartiers, à renforcer les connexions avec le Val'Tram, le BHNS et les PEM (Pôles d'Echange Multimodaux), dont la gare ferroviaire et routière positionnées au centre-ville d'Aubagne, et à encourager un report modal vers les transports collectifs et les mobilités durables.

1.2 Les objectifs de la refonte du réseau de bus.

L'évolution du réseau de bus d'Aubagne ne se limite pas à une simple réorganisation des lignes : elle s'inscrit dans **une ambition plus large de modernisation et d'adaptation aux besoins du territoire**.

Les objectifs qui guident cette refonte ont été définis par la Métropole pour répondre à la fois aux enjeux du quotidien des habitants et aux grandes orientations fixées par le Plan de Mobilité métropolitain.



Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

2.UNE CONCERTATION OUVERTE À TOUS

La concertation sur l'évolution du réseau de bus d'Aubagne s'est déroulée du 5 juin au 4 juillet 2025. Cette concertation étant menée volontairement et à l'initiative de la Métropole Aix-Marseille-Provence, elle ne faisait l'objet d'aucune obligation légale.

Pour autant, durant cette période la Métropole a déployé un large dispositif permettant à chacun de prendre connaissance des évolutions envisagées sur le réseau de bus d'Aubagne et surtout de donner son avis.

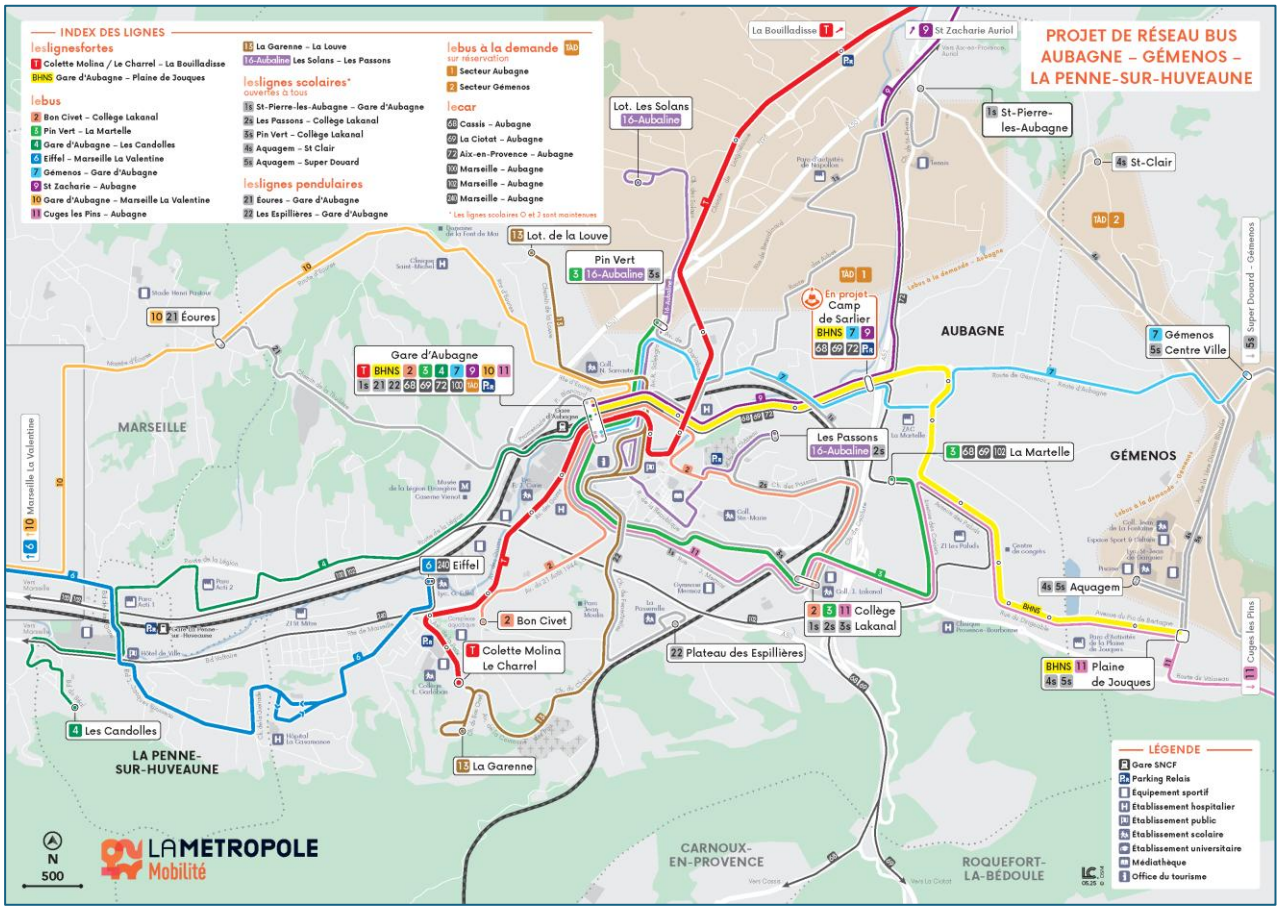
2.1 Le cadre de la concertation

Menée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, la concertation volontaire sur l'évolution du réseau de bus d'Aubagne avait pour principal objectif de recueillir les avis des habitants, utilisateurs, ou pas, du réseau, sur la pertinence des itinéraires envisagés.

> Périmètre de la concertation

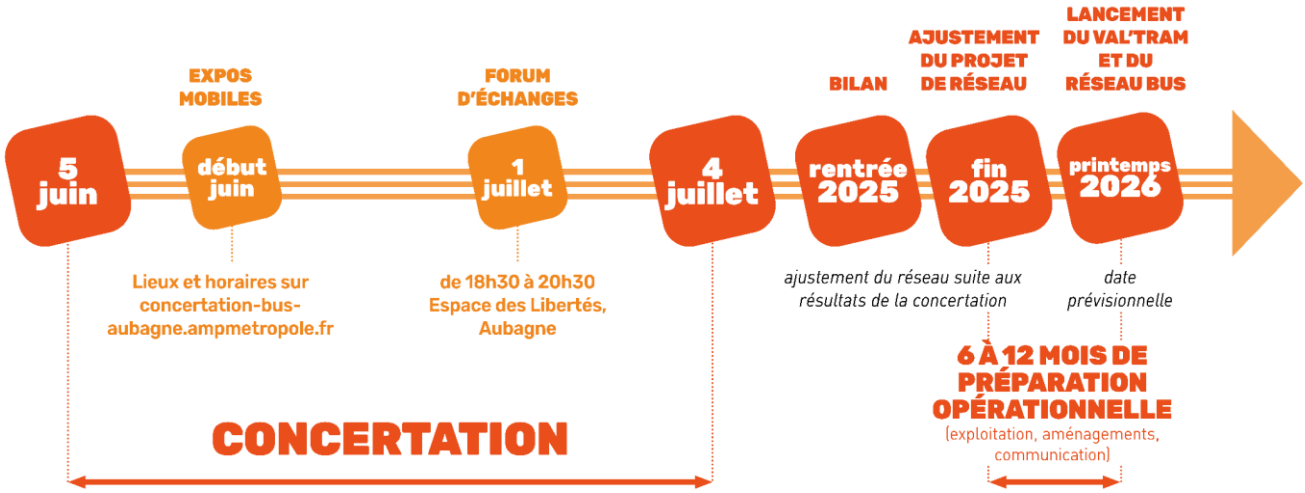
Elle concernait donc les lignes desservant Aubagne en priorité (lignes internes et vers l'extérieur d'Aubagne).

A cette occasion, un plan des évolutions du réseau envisagées a été conçu et a servi de base pour tous les outils.



Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> La concertation, une étape clé du projet global



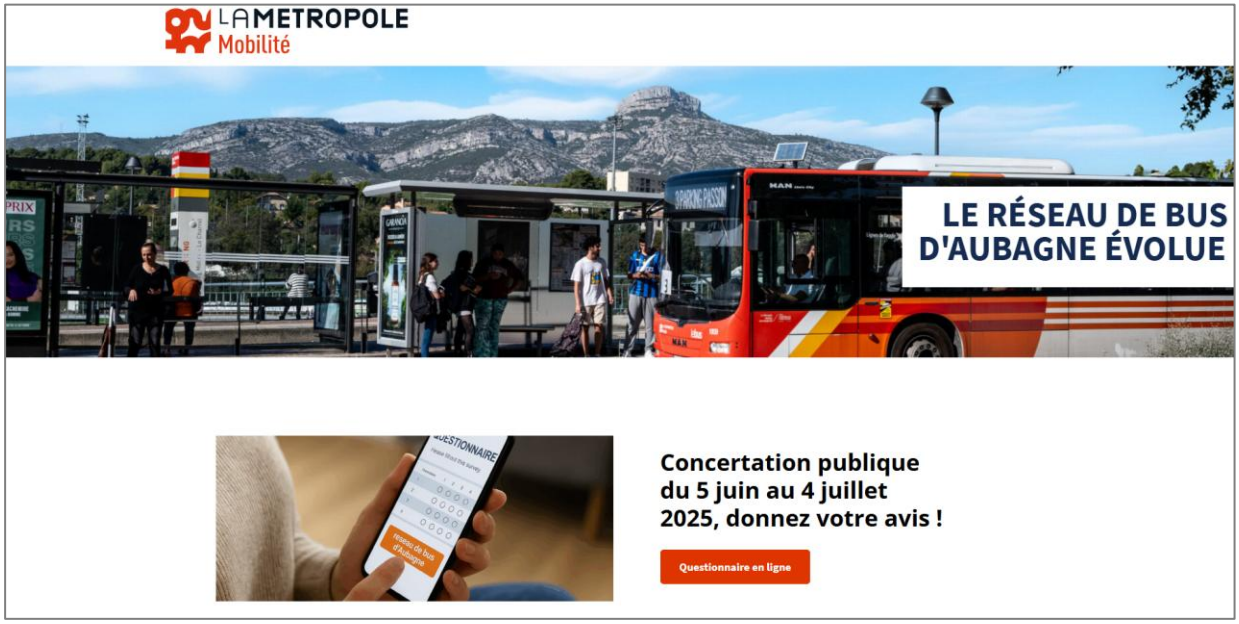
2.2 Le dispositif de concertation mis en place

> Le site internet dédié au projet

Un site internet dédié (concertation-bus-aubagne.ampmetropole.fr) a été mis en place par la Métropole pour accompagner la concertation et favoriser la participation en ligne.

Mis en ligne le 2 juin 2025 à 15h, il a constitué le point central d'information et de participation tout au long de la démarche.

Cette plateforme numérique n'était pas qu'une simple vitrine : elle a permis de relayer efficacement les informations et événements (stands, forum), de présenter le projet (dossier de concertation en ligne) et surtout d'accueillir le questionnaire en ligne, principal outil de recueil des contributions citoyennes.



Pour rendre la navigation claire et attractive, le site comportait plusieurs modules :

- un **bandeau d'information** en haut de page, donnant un accès direct au questionnaire en ligne jusqu'à la fin de la concertation le 4 juillet ;

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- un **module d'actualités**, avec des articles thématiques présentant le projet, les grandes étapes de la concertation et les événements organisés (stands, forum d'échanges) ;
- un espace **« En kiosque »**, permettant de télécharger les documents clés (dossier de concertation, plan du réseau, cahier d'acteur, plaquette de synthèse). Le dossier était également consultable en ligne via la plateforme Calaméo.



Le site a constitué un relais majeur de la mobilisation numérique, en complément des publications diffusées sur les sites institutionnels de la Métropole et de la Ville d'Aubagne. Sa mise en ligne a facilité l'accès à la concertation pour un public élargi.

Ainsi, l'adresse url du site concertation-bus-aubagne.ampmetropole.fr accompagnée d'un QR Code, était mise en avant sur l'ensemble des supports et outils de la concertation.

Toujours en ligne à ce jour, le site internet permettra à la Métropole de publier le bilan de concertation et des actualités en fonction de l'avancement du projet.

> Le questionnaire papier et en ligne

Diffusé du 5 juin au 4 juillet 2025, en ligne et en version papier (200 exemplaires), le questionnaire a été l'**outil central de la démarche participative**.

Il a été relayé via le site internet dédié et le QR Code sur tous les supports de la concertation.

Clair et accessible, il combinait :

- Des questions fermées pour mesurer les attentes,
- Des espaces ouverts pour recueillir des propositions libres.

Il s'organisait **en cinq volets** :

- Une présentation des répondants (*Faisons connaissance*),



Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- Une évaluation de la perception du réseau (*L'évolution du réseau*),
- Une expression ciblée sur la proposition de nouveau réseau et ses lignes,
- L'identification des priorités des habitants (*Vos attentes*).
- Une contribution libre qui permettait d'élargir l'expression sans contrainte.

Pour les personnes âgées ou ne disposant pas d'outil informatique, 200 exemplaires papier ont été diffusés sur les stands mobiles et le Forum.

> Les cahiers d'acteurs

En parallèle des outils grand public, la concertation a permis aux **associations, collectifs, entreprises et acteurs institutionnels** de contribuer à travers des cahiers d'acteurs.

Ces derniers étaient disponibles en téléchargement sur le site internet et ont été envoyés par mail dans des kits communication par la Métropole mais aussi par la ville d'Aubagne.

Ce dispositif visait à offrir un espace d'expression libre et argumentée aux structures du territoire, afin qu'elles puissent présenter leurs analyses, attentes ou propositions de manière structurée.

> Les supports pédagogiques

Pour accompagner la concertation, deux documents complémentaires ont été produits et largement diffusés.

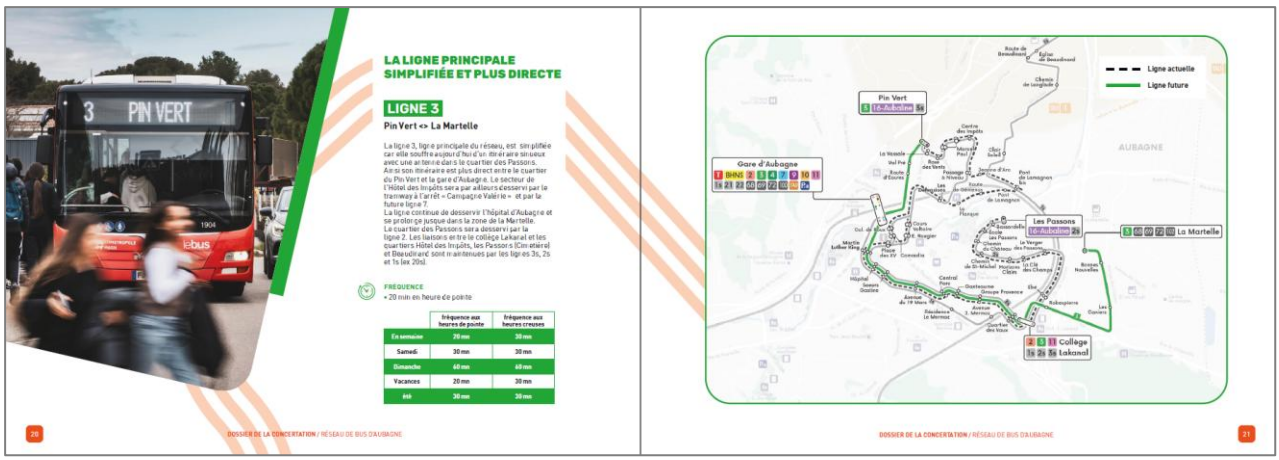
⊙ *Le dossier de concertation,*

Édité à 100 exemplaires papier et mis en ligne, a constitué le document de référence.

Structuré en trois parties (*Pourquoi faire évoluer le réseau ? Comment ? La concertation*), il exposait le contexte territorial et les projets structurants (BHNS, Val'Tram), les objectifs et évolutions du réseau ligne par ligne, ainsi que les modalités de participation.

L'objectif était de donner à chacun toutes les clés pour comprendre le projet et formuler un avis éclairé.





Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

⊙ *La plaquette de synthèse*

Fabriquée à 5 000 exemplaires, proposait une version plus concise et illustrée.

Diffusée sur les stands, dans les accueils municipaux, les associations et les commerces, elle permettait de présenter rapidement les grandes lignes du projet et d'inviter à la participation.



Complémentaires, ces deux supports ont assuré une information complète et accessible, en combinant précision pour les publics souhaitant entrer dans le détail et clarté pédagogique pour un public plus large.

2.3 Le dispositif d'information

> Les sites internet

Plusieurs relais ont été effectués par la Métropole et par la ville d'Aubagne via :

- **Le site de la Métropole Aix-Marseille-Provence**, qui a publié un article complet présentant le projet, ses objectifs et les modalités de participation ;
- **Le site Métropole Mobilité**, qui a relayé l'information dans sa rubrique « Actualités », en lien avec les grands projets de transport comme le BHNS et le Val'Tram ;
- **Le site officiel de la Ville d'Aubagne**, qui a consacré un article spécifique à la concertation, un à l'organisation du forum d'échanges et a mis en ligne les documents téléchargeables.





> Les relations presse

La Métropole a diffusé un communiqué de presse en amont de la concertation.

Plusieurs médias locaux et régionaux se sont ainsi saisis du sujet :

- *La Provence* (édition Aubagne-La Ciotat), qui a annoncé la concertation le 3 juin et a fait un retour sur le forum d'échanges le 3 juillet.
- *TPBM,* le 12 juin 2025 : « Les habitants appelés à réfléchir sur le futur réseau ».





Ces relais presse ont permis d'élargir l'audience, en sensibilisant un public au-delà d'Aubagne et en donnant une visibilité métropolitaine à la démarche.

La ville d'Aubagne a également envoyé un communiqué de presse aux acteurs d'Aubagne pour les sensibiliser sur la démarche.

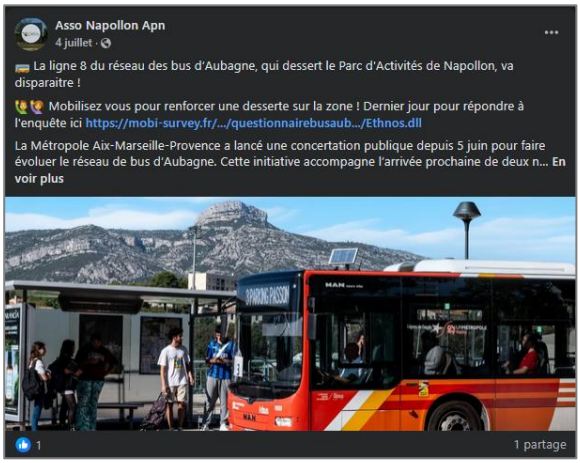
Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux ont joué un rôle clé dans la diffusion de l'information et l'animation du débat autour de la concertation.

- **Une présence institutionnelle de la Métropole**, donnant une dimension plus officielle et élargissant l'audience au public métropolitain.
- **Un relais efficace de la Ville d'Aubagne**, qui a généré le plus fort engagement et touché directement les habitants.
- **Un partage par les communes voisines,** permettant de faire apparaître une échelle plus métropolitaine dans les résultats.
- **Un rôle clé des médias locaux**, en particulier *La Provence*, dont les publications ont suscité de nombreux commentaires, à la fois intéressés, interrogatifs ou critiques.
- **Des relais politiques et associatifs** (les élus d'Aubagne, *zone des Paluds, Parc d'activités de Napollon…*) qui ont permis d'élargir la mobilisation vers les familles et les collectifs locaux.







> La communication menée par la ville d'Aubagne

La Ville d'Aubagne a été un acteur clé de la mobilisation en appui de la Métropole.

Elle a :

- Publié un article et une couverture dans son magazine municipal l'AJJ (*26 000 exemplaires*),
- Diffusé 2 000 plaquettes dans les accueils municipaux, maisons de quartier, associations et commerces,
- Relayé l'information sur son site internet, ses réseaux sociaux et dans sa newsletter hebdomadaire.



Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Lors de la période de concertation, la ville a mis à disposition ses espaces d'affichages municipaux et a diffusé les supports ce qui a constitué un levier fort de visibilité :

- 20 affiches A3 et 65 affiches A4 dans les lieux publics,
- 15 affiches MUPI,
- Utilisation des colonnes Morris et des panneaux urbains.



2.4 La participation du public

La Métropole a veillé à mettre en place un dispositif de concertation varié, combinant outils numériques, rencontres de terrain et supports physiques, afin de permettre au maximum d'Aubagnais de s'informer et de s'exprimer.

> Le site internet dédié au projet

Il constituait la clé d'entrée principale pour prendre connaissance du projet d'évolution du réseau et surtout pour donner son avis via le questionnaire en ligne

Au total, du 4 juin au 7 juillet, 1701 personnes différentes ont visité le site (certains plusieurs fois), représentant 2381 visites.

> Le questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne a constitué l'outil central de la démarche.

Ouvert durant toute la période de concertation, il a recueilli **1 072 réponses au total**, offrant un panorama détaillé des usages et des attentes vis-à-vis du réseau de bus.

Cet outil a permis de donner la parole à un large panel de participants, aux profils très divers.

> Les 3 stands d'information





En parallèle, trois stands d'information et d'échanges ont été organisés à Aubagne, en gare et sur les marchés, pour aller à la rencontre des habitants et usagers.

Ces rendez-vous de proximité ont permis d'aborder directement **2 050 personnes**.

Plus de **2 700 dépliants** ont été distribués lors de ces évènements.

- Le stand de la **gare SNCF** (5 juin 2025) a touché environ 650 personnes, et permis de distribuer 600 flyers, de recueillir 5 questionnaires papier et de remettre 2 dossiers.
  Les échanges ont porté en particulier sur la sécurité et les cheminements vers les arrêts.
- Le stand du **marché du 10 juin** a permis de rencontrer 400 habitants, avec 900 flyers distribués et 4 dossiers remis.
  La participation des seniors y a été notable, avec des préoccupations exprimées sur la régularité du service et l'accessibilité PMR.
- Le stand du **marché du 1er juillet** a réuni près de 1 000 personnes, distribué 1 200 flyers, collecté 31 questionnaires et

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

remis 3 dossiers.
De nombreux échanges ont porté sur la gratuité du réseau, les inquiétudes liées aux travaux et le besoin d'une information claire et accessible.

Ces stands ont confirmé que la proximité constitue un levier fort pour toucher un public large et diversifié, permettant de recueillir des retours concrets et argumentés.

> Le forum d'échanges, moment fort de la concertation

Le forum d'échanges s'est tenu le mardi 1er juillet 2025 à l'Espace des Libertés d'Aubagne.

Organisé par la Métropole Aix-Marseille-Provence et animé par un modérateur extérieur, il a rassemblé environ **80 participants** (habitants, usagers, associations, représentants de CIQ et élus locaux) dans une ambiance ouverte et constructive.



La rencontre, d'une durée de deux heures (18h30–20h30), a été structurée en plusieurs séquences successives :



- ***Une ouverture institutionnelle***
  Par les élus, rappelant le contexte et les objectifs de la concertation ;
- ***Une présentation synthétique du projet***
  Par les services techniques de la Métropole, exposant les grands principes de l'évolution du réseau et ses articulations avec le BHNS et le Val'Tram ;
- ***Une déambulation participative***
  Organisée autour de **trois ateliers thématiques**, permettant aux participants d'échanger avec les techniciens et de contribuer directement sur des panneaux d'expression via des post-its :



- *Les **lignes internes à Aubagne** (lignes 2, 3, 13, 16 – Aubaline),*
- *Les **lignes vers l'extérieur d'Aubagne** (lignes 4, 6, 7, 10, 11 et intermodalité),*
- *Les **dessertes complémentaires** (lignes scolaires, pendulaires, transport à la demande, PMR) ;*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- ***Une séquence de questions-réponses en plénière***
  permettant d'approfondir certains points soulevés ;
- ***Enfin, une clôture et remerciements assurée par les élus.***

Ce format, combinant présentation, ateliers participatifs et échanges collectifs, a permis d'assurer une **large expression du public** et d'intégrer la concertation dans une démarche de dialogue direct avec les habitants.



> Les cahiers d'acteurs

Enfin, la concertation a été complétée par la remise de **sept cahiers d'acteurs**.

Rédigés par des collectifs, associations ou entreprises du territoire, ils constituent des contributions argumentées et représentatives de sensibilités collectives variées :

- Le Camping du Garlaban,
- Le CIQ Piémont de Garlaban,
- Le Karting Aubagne Centre Multi Loisirs,
- L'association **Mobilidées**,
- Le Pôle Alpha,
- L'ASL Sainte Nicole,
- L'Association des entreprises du Parc d'activités de Napollon.

Ces cahiers complètent utilement les autres outils de participation en apportant des analyses détaillées, souvent centrées sur des secteurs géographiques ou des problématiques précises.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

2.5 La concertation en chiffres

> Participation en ligne

Dispositif	Chiffres clés
Questionnaire en ligne	• 1 072 réponses • 1252 visites uniques
Site internet de la concertation	• 2 381 visites • 2m20 de consultation en moyenne
Dossier de concertation en ligne (Calaméo)	• 970 consultations • 38 000 pages vues • Lecture moyenne : 5mn40

> Information et participation sur le terrain

Dispositif	Chiffres clés
Stands d'information et d'échanges	• 2 050 personnes abordées Supports distribués : • 2 700 plaquettes • 36 questionnaires papier • 9 dossiers de concertation
Profils rencontrés sur les stands	60% seniors ; 28% actifs ; 9% étudiants
Forum d'échanges (1er juillet)	• 80 participants • 123 post-its / contributions
Cahiers d'acteurs déposés	• 7

> Supports diffusés

Support	Volume diffusé
Dossier de concertation	100 exemplaires papier
Plaquette de synthèse	5 000 exemplaires
Magazine municipal AJJ (Ville d'Aubagne)	26 000 exemplaires
Affiches	100 exemplaires

Participation à la concertation, les points à retenir

Au total, 4511 personnes ont été mobilisées sur le projet d'évolution du réseau de bus d'Aubagne durant un mois de concertation.

1202 contributions ont été émises via les différents modes d'expression et prises en compte dans le présent bilan.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

La présente analyse s'appuie principalement sur les 1072 personnes ayant répondu au questionnaire (numérique et papier). Elle est aussi enrichie par les cahiers d'acteurs et les travaux issus du Forum d'Echanges du 1er juillet.

Le questionnaire était découpé en 4 parties distinctes.

- 1.072 personnes ont répondu à la partie relative à leur profil signalétique
- 1.072 personnes ont répondu à la partie relative à la perception du réseau actuel
- 937 personnes ont répondu à la partie relative à l 'intérêt de la proposition de nouveau réseau
- 831 personnes ont répondu à la partie relative aux attentes en matière de transports en commun

Pour chaque graphique et/ou tableau présenté dans le bilan, le nombre de répondants est indiqué en légende.

3.1 Profils des publics rencontrés (questionnaire)

L'analyse des publics touchés, selon les différentes formes de participation et de rencontres, met en évidence la complémentarité des actions menées. Le questionnaire en ligne (1072 répondants) montre que toutes les catégories de population sont représentées, mais à des niveaux différents.

> Qui sont les répondants ?

Le groupe le plus nombreux est celui des personnes âgées de 26 à 65 ans, qui représente 69% des répondants. Cette tranche d'âge explique la forte proportion d'actifs, majoritaires avec 63%. Leur mobilisation traduit un intérêt marqué pour ce mode de participation numérique, plus accessible pour eux que les autres dispositifs.

Dans le même esprit, le premier stand d'information du 5 juin, organisé à la gare SNCF, a permis de toucher spécifiquement des usagers du train, eux aussi en grande partie actifs.

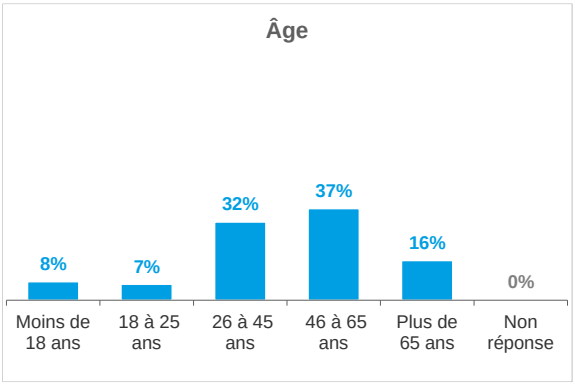
La deuxième catégorie la plus représentée est celle des plus de 65 ans (16%), parmi lesquels les retraités représentent 18%. Moins à l'aise avec les outils numériques, ce public a davantage participé aux dispositifs de proximité : stands et forum d'échanges.

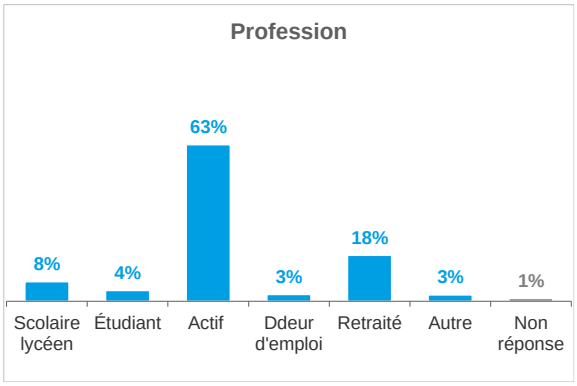
Ces moments de rencontre et de dialogue direct ont été privilégiés par les seniors, déjà sensibilisés et disposés à échanger longuement avec les animateurs, notamment lors du dernier stand organisé sur le marché d'Aubagne.

La troisième grande catégorie est celle des scolaires, lycéens et étudiants, qui représentent 12% des participants.

Ils apparaissent également dans les tranches d'âge de moins de 18 ans (8%) et de 18 à 25 ans (7%). Moins présents lors des évènements de terrain, leur participation a tout de même été réelle grâce au questionnaire en ligne. Il faut rappeler que la concertation s'est déroulée en juin et juillet. Dans ce contexte, il est d'autant plus notable que l'outil numérique ait permis de recueillir leurs avis, car ils sont souvent directement concernés par l'usage des transports en commun.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025





Base : 1.072 répondants du questionnaire en ligne

> Où habitent-ils ?

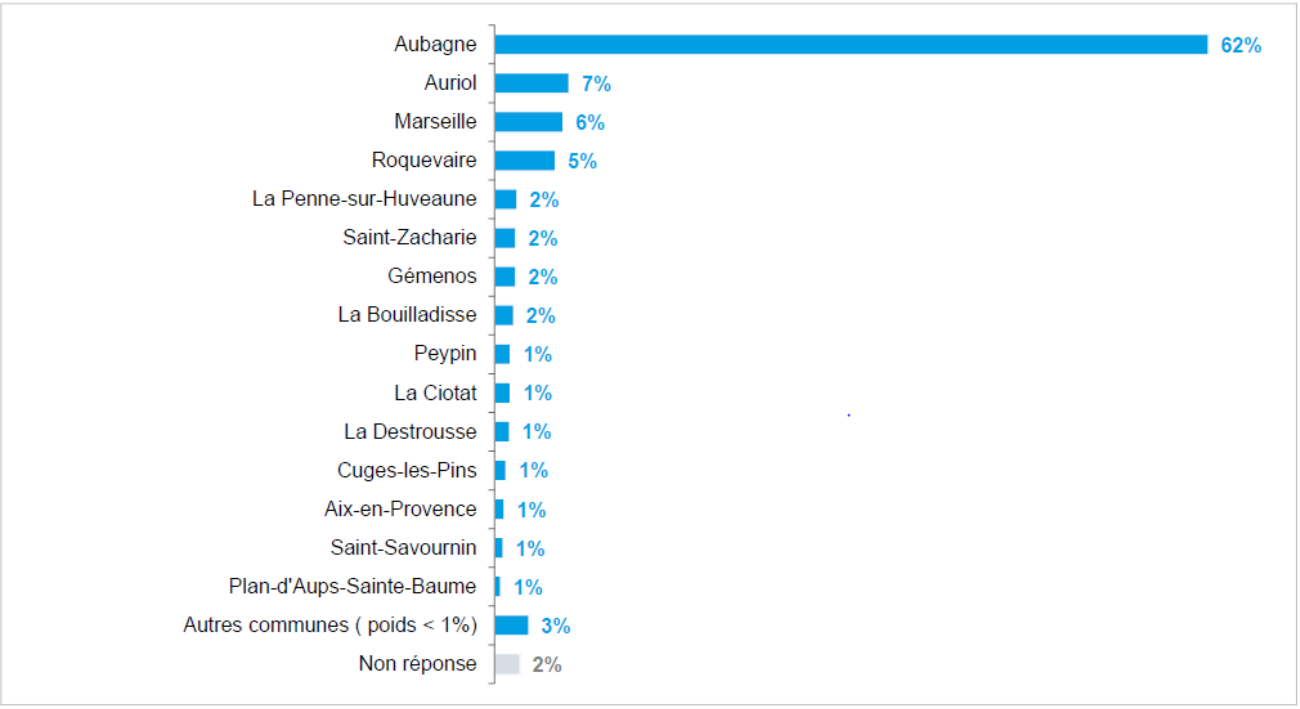
L'analyse de la commune de résidence des répondants au questionnaire en ligne met en évidence la **forte prédominance des habitants d'Aubagne, qui représentent 62%** des participants.

Ce résultat confirme que la concertation a d'abord mobilisé le cœur du territoire directement concerné par la refonte du réseau.

Autour de ce noyau central, plusieurs communes voisines se distinguent également.

Auriol (7%), Marseille (6%) et Roquevaire (5%) constituent les principales communes extérieures représentées. Viennent ensuite un ensemble de communes situées dans l'aire d'influence directe d'Aubagne, avec des parts équivalentes de 2% chacune : La Penne-sur-Huveaune, Saint-Zacharie, Gémenos et La Bouilladisse.

Cette présence, bien que plus modeste, illustre l'intérêt suscité au-delà de la seule ville centre, jusque dans les communes du bassin de vie élargi (ex-Pays de l'Etoile notamment).



Base : 1.072 répondants du questionnaire en ligne

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Le rapport des répondants aux transports en commun

⊙ *Une bonne proportion d'usagers des transports en commun*

L'analyse des réponses montre une utilisation régulière des transports en commun par les participants.

- Plus d'un tiers (37%) déclarent les utiliser tous les jours ou presque,
- 22% y ont recours une à trois fois par semaine.

Ainsi 59% des répondants sont des usagers réguliers des transports en commun.

Le questionnaire a également touché les usagers plus occasionnels puisqu'une proportion moindre les emprunte de manière moins fréquente :

- 10% une à trois fois par mois,
- 21% moins souvent,
- Seuls 10% affirment ne jamais utiliser les transports collectifs.

Parmi les modes de transport empruntés (plusieurs réponses possibles),

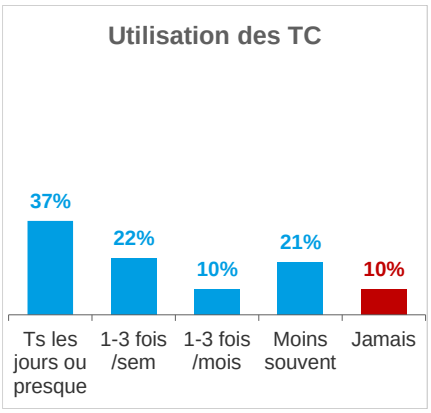
- Le bus reste de loin le plus utilisé avec 77% des répondants,
- Le tram suit avec 38%,
- Puis le TER (ZOU !) à 31%,
- Et les cars interurbains LeCar à 27%.
- Une minorité, 10%, déclarent ne recourir à aucun mode de transport collectif.

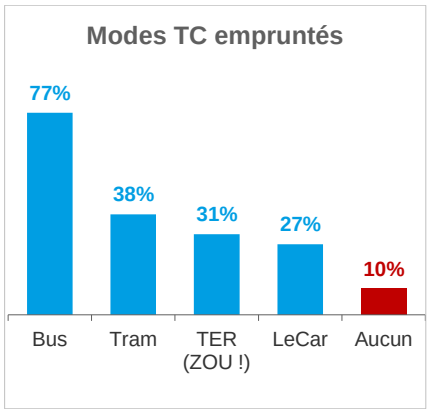
Ces chiffres croisés traduisent une **prédominance du bus**, qui constitue l'armature principale des déplacements, mais aussi **une complémentarité avec le tramway.**

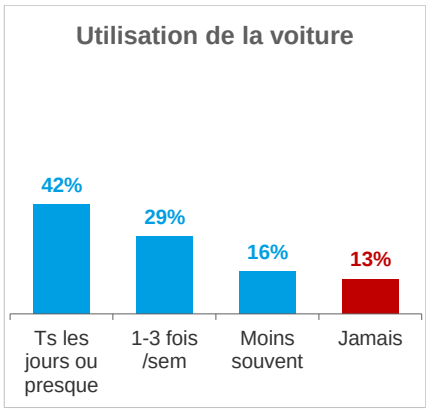
Le train et les lignes LeCar sont aussi utilisés pour les liaisons métropolitaines.

⊙ *La voiture conserve toutefois une place importante dans les pratiques de mobilité.*

- 42% des répondants disent l'utiliser tous les jours ou presque,
- 29% une à trois fois par semaine,
- 16% moins souvent.
- En parallèle, 13% déclarent ne jamais l'utiliser.







Base : 1.072 répondants du questionnaire en ligne

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Profil des répondants, les points à retenir

- **Une dominante d'actifs** : 69% des répondants ont entre 26 et 65 ans, dont 63% d'actifs. Leur forte mobilisation en ligne traduit une attention particulière aux trajets domicile-travail.
- **Les seniors plus présents sur le terrain** : 16% des répondants au questionnaire, mais souvent rencontrés lors des stands et du forum, avec des attentes de proximité et de confort.
- **Une jeunesse peu mobilisée** : 12% de lycéens et étudiants, pourtant bénéficiaires du transport scolaire, et touchés surtout via le questionnaire, signe que le numérique a tout de même permis de capter en partie leur avis.
- **Une mobilisation centrée sur Aubagne mais élargie** : 62% des répondants résident à Aubagne, mais les contributions d'Auriol, Marseille, Roquevaire et des communes voisines confirment l'intérêt intercommunal des transports.
- **Des usagers familiers des transports** : 90% des répondants utilisent les transports en commun et sont donc directement concernés. 59% les utilisent régulièrement, surtout le bus (77%), pilier du réseau actuel.
- **Une voiture encore très présente** : 42% utilisent quotidiennement la voiture, reflet d'une dépendance persistante, mais 13% n'y ont jamais recours, montrant un noyau réduit d'usagers convaincus.

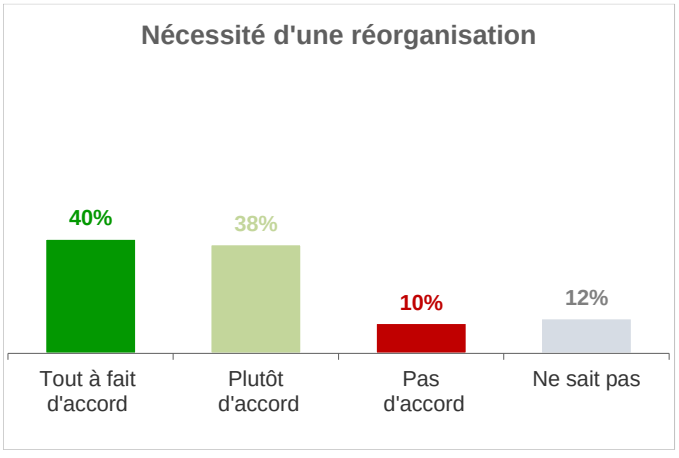
3.2 La perception du réseau de bus actuel

Les 1 072 répondants au questionnaire étaient tout d'abord invités à s'exprimer sur la perception du réseau actuel et sur la nécessité de le faire évoluer.

> Un large consensus sur la nécessité de réorganiser le réseau de bus

L'analyse des réponses met en évidence une perception largement partagée de la nécessité d'adapter le réseau de bus :

- **78% des répondants considèrent qu'une réorganisation est nécessaire.**
- À l'inverse, seuls 10% n'en voient pas la nécessité tandis que 12% se déclarent indécis.



Base 1072 répondants

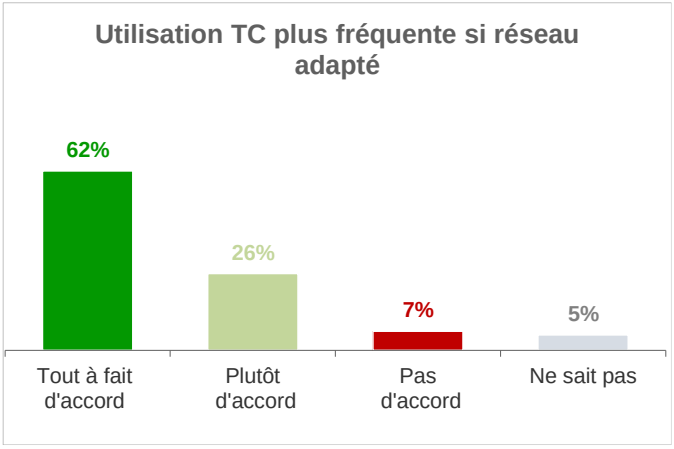
Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Cela traduit une attente forte de changement et une reconnaissance des limites du réseau actuel.

> La réorganisation du réseau, nécessaire pour booster l'usage des transports en commun

Au-delà du constat, les participants ont également exprimé leur disposition à modifier leurs pratiques de mobilité si le réseau était adapté.

- **Près de 9 répondants sur dix (88%) affirment qu'ils utiliseraient les transports en commun plus fréquemment dans ce cas.**
- Seuls 7% estiment qu'une évolution du réseau ne changerait pas leurs habitudes.
- Et 5% ne se prononcent pas.



Base 1072 répondants

Cette tendance souligne un potentiel significatif de report modal vers les transports collectifs, à condition de répondre aux attentes identifiées en matière de fréquence, d'accessibilité et de lisibilité.

> Les leviers pour une utilisation plus fréquente du bus

L'enquête confirme que les habitants attendent avant tout une amélioration de l'offre, tant sur la fréquence que sur l'adaptation des horaires.

- Dans l'ensemble des réponses, 82% des participants souhaitent des bus plus fréquents, et 73% demandent des horaires mieux adaptés à leurs besoins.
- La ponctualité constitue également un enjeu important, citée par 65% des répondants.
- D'autres attentes, bien que moins centrales, restent significatives : 49% demandent des bus plus rapides et 42% un développement des parkings-relais.
- Enfin, 12% ont exprimé d'autres propositions, dont une meilleure desserte.

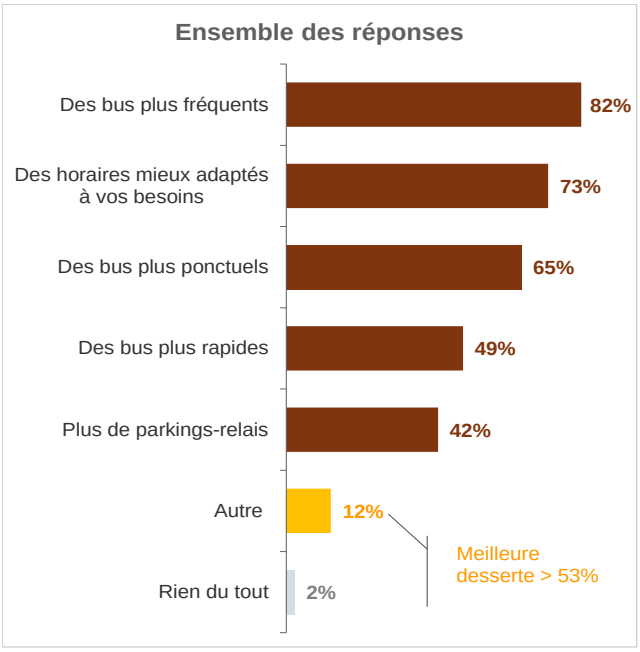
Lorsqu'il s'agit d'indiquer une priorité absolue, les résultats confirment ces tendances.

- Le besoin de fréquence arrive largement en tête avec 28% des premiers choix, suivi par l'adaptation des horaires et la ponctualité (20% chacun).
- Les bus plus rapides (12%) et les parkings-relais (14%) apparaissent comme des attentes de second rang.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

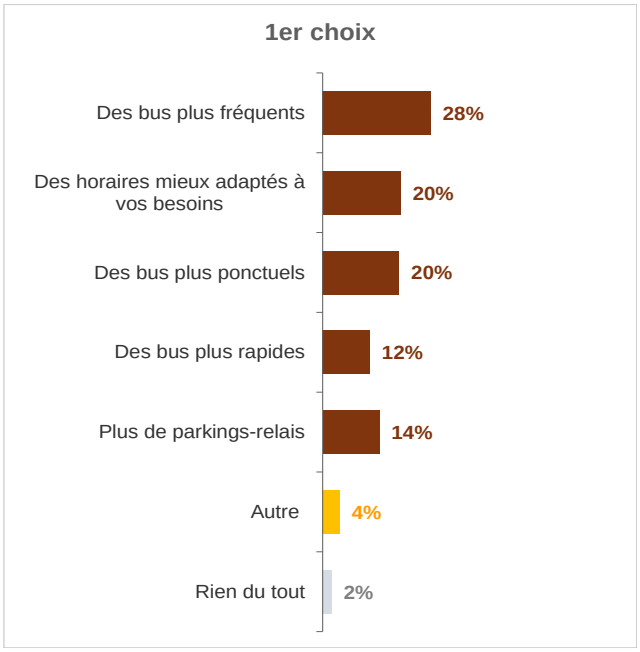
Ces résultats traduisent une demande claire : disposer d'un réseau fiable, fréquent et adapté aux rythmes de vie quotidiens.

Eléments qui feraient prendre le bus plus souvent



Base 1072 répondants

(Plusieurs réponses possibles)



Base 1072 répondants

Besoin d'évolution du réseau actuel, les points à retenir

Un large consensus sur la nécessité d'évolution du réseau de bus :
78% des répondants jugent indispensable de réorganiser le réseau, traduisant une attente forte de changement.

Un fort potentiel de report modal :
88% des habitants affirment qu'ils utiliseraient davantage les transports collectifs si le réseau était mieux adapté.

Fréquence, horaires et ponctualité : les 3 leviers prioritairement attendus :

- Fréquence des passages (82%, priorité absolue pour 28%),
- Horaires mieux adaptés (73%),
- Ponctualité accrue (65%).

Attentes complémentaires : trajets plus rapides (49%) et développement des parkings-relais (42%).

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.3 Les grands axes à retenir pour l'évolution du réseau

A ce stade du questionnaire, les participants étaient invités à prendre connaissance de la proposition de réseau d'Aubagne avant de répondre. L'objectif était d'évaluer l'acceptabilité et les points d'amélioration concernant les changements envisagés.

Ainsi, au total, 937 personnes ont répondu à cette partie du questionnaire.

> La perception globale du nouveau réseau

⊙ *Des conditions de déplacements améliorées*

À la question « Avec le réseau proposé, mes conditions de déplacement seront améliorées », la réponse est globalement encourageante.

50% des participants partagent cette conviction, dont 20% tout à fait d'accord et 30% plutôt d'accord.

Seuls 28% n'y voient pas d'amélioration nette de leurs conditions de déplacements (22% ne savent pas).

Ce résultat montre qu'une majorité d'habitants perçoit déjà les bénéfices du projet.

⊙ *Des bénéfices relativement bien perçus*

L'enquête met en lumière quatre bénéfices principaux attendus du futur réseau.

- Le premier concerne **l'accès facilité au centre-ville d'Aubagne**, cité par 29% des répondants.
- Presque autant de participants (28%) considèrent que la réorganisation leur permettra de **disposer de bus plus fréquents**, confirmant que la régularité et la fréquence restent au cœur des attentes.
- Deux autres atouts se détachent : la possibilité de se déplacer plus facilement **vers les zones d'emplois** (24%) et **une meilleure desserte le week-end** (22%).

Ces résultats illustrent une perception globalement positive et cohérente avec les priorités exprimées lors de la concertation : renforcer la proximité, garantir la fréquence et élargir l'accès du réseau au-delà des trajets domicile-travail.

Perception de l'évolution du réseau, les points à retenir :

Une perception plutôt positive de la réorganisation :

- 50% des habitants estiment que le projet améliorera leurs conditions de déplacement (dont 20% tout à fait d'accord).
- Seuls 28% ne voient pas d'amélioration.

Les principaux bénéfices perçus :

- Accès facilité au centre-ville d'Aubagne (29%),
- Des bus plus fréquents (28%),
- Meilleure desserte des zones d'emplois (24%),
- Renforcement de l'offre le week-end (22%).

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

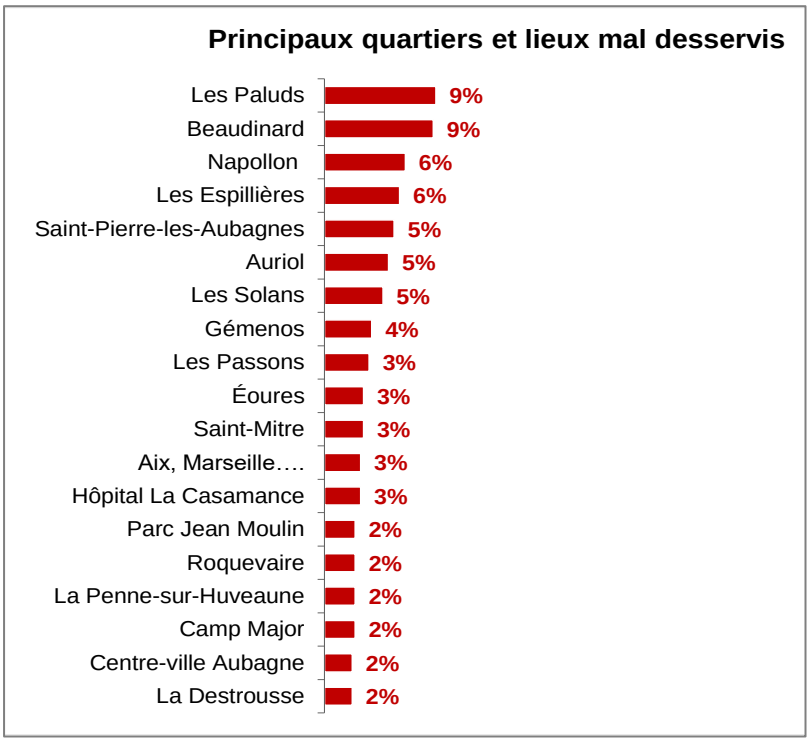
> La couverture du réseau et les quartiers desservis

La question de la desserte constitue un point de vigilance majeur mis en lumière par la concertation.

Près d'un répondant sur deux n'a pas identifié de secteur insuffisamment desservi, traduisant une relative satisfaction ou, à tout le moins, une absence de perception de manques majeurs.

Toutefois, 49% des participants, soit 459 personnes, estiment que certains quartiers, zones d'activités ou équipements mériteraient une meilleure couverture.

Les réponses sont très diversifiées, 49 lieux ayant été cités, mais plusieurs tendances fortes se dégagent, elles se retrouveront notamment dans les questions ouvertes sur les lignes.



Base : 459 répondants, soit les 49% de personnes ayant déclaré que certains lieux étaient encore trop mal desservis
(Total supérieur à 100% car plusieurs réponses possible)

⊙ *Des zones d'activités à mieux desservir*

En premier lieu, l'analyse confirme le poids des zones d'activités économiques, régulièrement perçues comme insuffisamment desservies. Les **Paluds** concentrent à eux seuls près de 9% des citations, suivis par **Napollon** (6%).

Ces attentes rejoignent les contributions des acteurs économiques (Association du Parc de Napollon, Pôle Alpha), insistant sur la nécessité d'un meilleur accès pour les salariés et visiteurs. Les demandes portent à la fois sur des dessertes plus directes depuis les communes voisines et quartiers d'Aubagne, ainsi que sur un élargissement des amplitudes horaires tôt le matin et en soirée.

Verbatims liés :

- *« Les Paluds, pas de bus tôt le matin ni après 20h30. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

⊙ *Des quartiers d'Aubagne perçus comme mal desservis*

Le deuxième ensemble concerne les quartiers d'Aubagne, où les besoins exprimés sont nombreux et variés.

- **Beaudinard** arrive en tête des citations (9%), avec un fort sentiment d'isolement hors horaires scolaires. Les habitants demandent le retour d'une ligne régulière et plus d'horaires vers la gare et le centre.
- **Les Espillières / La Coueste** (6%) expriment une crainte de desserte limitée aux heures de pointe et une demande d'un passage au moins toutes les 30 à 60 minutes en journée.
- **Les Solans** (5%) apparaissent comme mal desservis le soir et le week-end, empêchant de profiter de la vie culturelle ou des commerces. Les horaires fluctuants (samedi, vacances) compliquent encore la lisibilité.
- **Saint-Pierre-les-Aubagne** (5%) souffre d'une desserte quasi exclusivement scolaire, avec deux passages le matin et deux le soir, jugés insuffisants et souvent saturés.
- **Les Passons** (2–3%) expriment un fort mécontentement face à la suppression d'arrêts de proximité (La Planque, Route de Gémenos) et demandent le rétablissement d'une desserte plus directe.
- **Éoures / Font-de-Mai** (2–3%) dénoncent une fréquence trop faible (un bus par heure) et l'absence de service dominical, alors que ce site de randonnée attire de nombreux visiteurs.
- **Saint-Mitre** (2–3%) se déclarent dépendants de la seule ligne 6 et souhaitent davantage de passages et des trajets plus directs vers les Paluds.

Verbatims liés :

- *« Le quartier des Solans est mal desservi, principalement en soirée et le week-end. Impossible d'aller au cinéma ou au restaurant. »*
- *« Beaudinard : seulement un bus scolaire, et le plus proche bus régulier est à 2 km sans trottoir. »*

⊙ *Des dessertes intercommunales attendues*

Au-delà de la ville-centre, la question des liaisons intercommunales ressort.

Pourtant concernés par la réorganisation, notamment avec la mise en service de lebus+, certains jugent que la desserte de Gémenos est insuffisante (4%)

Les dessertes d'**Auriol** (5%), de **Roquevaire**, de **La Penne-sur-Huveaune** et de **La Destrousse** (2% chacun) restent à améliorer.

Ainsi certains insistent sur la nécessité de fréquences plus soutenues et de liaisons directes vers les zones d'activités et Aubagne.

A noter : les lignes desservant le nord du territoire de l'ex-Pays de l'Etoile n'était pas présentées lors de cette concertation.

Verbatim lié :

- *« Cuges ↔ Aubagne : le bus 11 ne correspond pas aux horaires de train venant de Marseille. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

⊙ *La desserte de certains équipements publics à améliorer*

Enfin, plusieurs équipements publics sont identifiés comme nécessitant une meilleure desserte.

La **Clinique de la Casamance** est citée dans 3% des réponses, au même titre que le **Parc Jean Moulin**.

Les établissements scolaires, notamment les collèges **Lakanal** et **Nathalie Sarraute**, reviennent également dans les contributions, soulignant des horaires inadaptés aux sorties décalées et des bus trop petits aux heures de pointe.

Verbatims liés :

- *« À 16h30, un petit bus ne suffit pas pour les élèves du collège Sarraute. »*
- *« Pas assez d'horaires au niveau de l'hôpital de la Casamance. »*

Couverture du réseau, les points à retenir :

La desserte des zones d'activités économiques avec des besoins de liaisons directes et d'amplitudes élargies :

- Paluds (9% des citations)
- Napollon (6%)

Des quartiers d'Aubagne perçus comme encore mal desservis :

- Beaudinard **(9%)**, Espillières/La Coueste **(6%)**, Solans **(5%)**, Saint-Pierre-les-Aubagne **(5%)**, Passons, Éoures, Saint-Mitre, Camp-Major

Des attentes fortes sur les soirées et week-ends (Solans, Font-de-Mai, intercommunalités)

Les liaisons vers les communes voisines également concernées :

- Auriol, Gémenos, Roquevaire, La Penne-sur-Huveaune, La Destrousse, Cuges.

Des besoins ciblés vers certains équipements :

- Clinique de la Casamance, Parc Jean Moulin, collèges Lakanal et Nathalie Sarraute

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.4 La perception des lignes internes à Aubagne

Pour les lignes étudiées, une question ouverte permettait aux répondants du questionnaire d'exprimer, leurs perceptions et leurs suggestions d'amélioration. Le nombre de répondants par ligne varie donc en fonction de l'intérêt spécifique porté à la ligne.

De plus, certains avis spécifiques par ligne ont pu s'exprimer lors du Forum d'Echanges avec le mur de suggestions.

> Des remarques transversales sur toutes les lignes

Plusieurs grandes tendances ont pu être observées lors de l'analyse des avis.

Sur l'ensemble des lignes, les participants expriment avant tout une attente forte en matière de **fréquence et de régularité**. Le souhait de voir les bus passer plus souvent et respecter davantage les horaires revient dans toutes les formes de participation.

S'ajoute à cela une volonté d'**élargir les amplitudes horaires**, en particulier en soirée, afin de mieux correspondre aux rythmes de travail, de vie scolaire ou de loisirs.

Enfin, la **mise en place d'un service le dimanche** apparaît également comme une tendance largement partagée, répondant à des besoins de mobilité vers les commerces, les marchés ou les lieux de détente.

D'autres sujets apparaissent globalement dans les questions ouvertes :

- Une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- La possibilité d'emporter vélos et animaux à bord,
- Le renforcement de l'information voyageurs pour faciliter les déplacements au quotidien.

> Ligne 2 : Collège Lakanal <> Bon Civet

La ligne 2 a été associée à la ligne 16-Aubaline dans le questionnaire. De ce fait, les tendances générales exprimées par les répondants se rejoignent largement pour ces deux itinéraires. Au total, 74 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

⊙ *Des attentes sur le renforcement de la fréquence et l'amplitude horaire*

Les contributions mettent en avant des attentes fortes de fréquence pour plus d'une personne sur deux (54% des 74 personnes).

A un degré moindre, les attentes concernent le besoin d'élargir l'**amplitude horaire** (**14%**),

Cela traduit un besoin de disposer d'un service plus dense et mieux adapté aux rythmes quotidiens et à l'intermodalité (horaires des TER).

Beaucoup d'usagers regrettent que le projet réduise l'offre prévue :

- *« Passer d'un bus toutes les 30 minutes à un bus par heure est incompréhensible ».*

⊙ *Des demandes secondaires à prendre en compte*

12% des contributions soulignent aussi la nécessité de rapprocher les arrêts ou d'améliorer leur accessibilité, notamment pour les publics seniors.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Les participants ont également insisté sur l'importance de voir la ligne circuler **le dimanche** (**11%**) **et plus largement le week-end** (**9%**), ainsi que sur le **respect des horaires** (**8%**), jugé encore trop aléatoire aujourd'hui.

La desserte des Passons en question

Plusieurs contributions insistent sur la question de l'**itinéraire** de la ligne 2. Les habitants des Passons regrettent la perte d'un **accès direct au centre-ville**, conséquence de la réorganisation avec la ligne 3.

Certains rappellent également l'**ancien tracé jusqu'à la gare routière**, qui proposait deux bus par heure et offrait une connexion simple et efficace vers le centre.

Ces remarques traduisent un attachement fort à une desserte de proximité, directe et lisible, reliant les quartiers résidentiels aux pôles centraux d'Aubagne.

La desserte attendue de certains lieux précis

Certaines demandes ciblées concernent la desserte de lieux précis : la **médiathèque Marcel Pagnol** (**5%**), l'**avenue du 21 août 1944** (**4%**) ou encore le **centre-ville d'Aubagne** (**3%**).

Le Parc Jean Moulin, le Cours Voltaire et l'arrêt Les Faïenciers sont également cités.

Un arrêt au rond-point Marcel Pagnol a également été demandé pour pouvoir avoir des correspondances avec d'autres lignes (lignes 1, 5 et 7). Ces remarques témoignent d'un attachement fort à la proximité et d'une crainte face au changement proposé (mais relativement mineur face au total des contributions).

Lors du forum d'échanges, une remarque a été formulée concernant la desserte scolaire : un habitant a souligné l'absence de liaison directe entre le quartier des **Solans** et le **collège Lakanal**. Si cette demande peut être rattachée à la ligne 2, elle relève également de la ligne 16-Aubaline et des lignes scolaires.

Verbatims liés :

- *« La reprise du tracé de la ligne 3 par la ligne 2 est une bonne idée, mais gâchée par la faible fréquence prévue. »*
- *« Les horaires actuels ne sont jamais respectés, comment se fier au bus pour aller travailler ? »*

Ligne 2, les points à retenir :

Une demande forte d'amélioration de la fréquence et des amplitudes horaires (toutes les 30 mn au moins)

Des demandes d'étendre l'amplitude des horaires (pour mieux correspondre aux rythmes professionnels et aux horaires des TER)

Le souhait d'une circulation le week-end, en particulier le dimanche et les vacances scolaires

L'accès au centre-ville ou à la gare depuis les Passons

Des demandes complémentaires :

- Rapprocher ou rendre plus accessibles certains arrêts, pour les publics seniors notamment
- Desserte de lieux ciblés : médiathèque Marcel Pagnol, avenue du 21 août 1944, centre-ville d'Aubagne
- Attente d'une liaison directe avec le collège Lakanal depuis le quartier des Solans

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Ligne 3 : Pin Vert <> La Martelle

La ligne 3 profondément remodelée est celle qui a réuni le plus de commentaires (120 personnes) sur le questionnaire.

⊙ *2 attentes prioritaires : fréquence et respect des horaires*

La ligne 3 concentre un nombre important de remarques qui révèlent 2 attentes prioritaires :

- La première concerne la **fréquence** : **38% des répondants** demandent un renforcement du nombre de passages. Beaucoup soulignent que l'offre actuelle est trop réduite : *« Deux bus par heure, c'est insuffisant pour les usagers quotidiens »*.
- La deuxième priorité porte sur le **respect des horaires**, **mentionné par 28% des participants**. Les retards récurrents suscitent une forte insatisfaction et alimentent un manque de confiance notamment pour les élèves du collège : *« Les horaires ne sont jamais tenus, on ne peut pas s'organiser »*.

⊙ *Des résistances au changement d'itinéraire*

13% des répondants souhaitent conserver l'ancien itinéraire, avec le **maintien du tracé et des arrêts**.

Les habitants souhaitent aussi que certains arrêts stratégiques soient conservés : le passage à niveau, l'avenue Marcel Paul, la route de l'Huveaune, mais aussi les arrêts des Impôts, Comedia, Monoprix, jugés essentiels pour les personnes âgées et les usagers du marché. L'ajout d'un arrêt sécurisé devant le centre médical du Lion est également demandé.

⊙ *Des demandes complémentaires*

Au-delà de ces priorités, plusieurs points spécifiques enrichissent l'analyse avec des demandes spécifiques :

- Une extension de l'amplitude horaire (8%)
- Un itinéraire plus direct (6%).

Des besoins ciblés concernent la desserte de secteurs clés :

- Les Paluds (4%),
- Beaudinard (3%),
- Le centre-ville (3%)
- L'hôpital (3%).

Le collège Lakanal est cité plusieurs fois pour le relier via la ligne 3 à d'autres secteurs : Camp de Sarlier, Beaudinard, route des aubes, Les passons, La clef des Champs…

A noter, 3 remarques concernent le besoin d'amélioration de l'attitude des conducteurs.

⊙ *Les apports du Forum*

Les échanges lors du forum ont confirmé et enrichi ces constats.

Les participants ont particulièrement insisté sur la desserte des équipements publics, en premier lieu le centre des impôts, et sur la prise en compte des personnes âgées.

Un sentiment d'incertitude est ressorti face aux évolutions proposées, ainsi qu'une demande d'élargissement des voies dans le secteur de l'OAP Pin Vert, signe que les attentes dépassent la seule ligne et concernent aussi l'aménagement urbain.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Tous les 1/4 d'heure et jusqu'à 21 h (23 h les dimanche). »*
- *« Les horaires ne sont jamais tenus, on ne peut pas s'organiser. »*
- *« Maintenir une liaison directe Lakanal - avenue Marcel Paul, en dehors des horaires scolaires. »*
- *« Ça serait bien que la ligne 3 ne s'arrête plus au parking du cimetière mais qu'elle continue son chemin comme avant, car quand on est chargé c'est bien lourd tout ça à porter jusqu'aux écoles. »*

Ligne 3, les points à retenir :

Des attentes sur l'augmentation de la fréquence et le respect des horaires

Des résistances au changement d'itinéraire

- Demandes de maintien du tracé
- Demandes de maintien d'arrêts (Passons, passage à niveau, avenue Marcel Paul, route de l'Huveaune)

Des attentes complémentaires :

- Besoin d'amplitude horaire élargie, notamment en soirée
- Itinéraire plus direct vers la gare
- Desserte de secteurs clés à prévoir : zones d'activités (Paluds, Beaudinard), centre-ville, hôpital, impôts.
- Relier le collège Lakanal à divers quartiers (Camp de Sarlier, Beaudinard, Passons, Clé des Champs, etc.).
- Accessibilité pour les seniors

> Ligne 13 : Gare d'Aubagne <> La Garenne

La ligne 13 a été associée à la ligne 10 dans le questionnaire. De ce fait, les tendances générales exprimées par les répondants concernent ces deux itinéraires. Au total, seulement 66 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

⊙ *Priorité à l'augmentation de la fréquence*

Concernant la ligne 13, la priorité exprimée est claire : **47% des répondants**, soit près d'un sur deux, demandent une **augmentation de la fréquence**.

Plusieurs contributions se plaignent d'une baisse de fréquence, actuellement autour de 20 minutes, qui passerait à 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses. Cette fréquence est jugée insuffisante.

⊙ *Des demandes complémentaires*

Le **respect des horaires**, jugé trop aléatoire (ponctualité à revoir et suppressions de bus fréquentes), arrive en deuxième position avec **14%** des réponses.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Parmi les demandes plus précises, la **desserte du plateau des Espillières** se distingue, citée par **12%** des répondants, inquiets d'une éventuelle perte d'accès de ce secteur résidentiel. Pour pallier cela, une contribution demande un chemin piéton sécurisé pour accéder à l'arrêt Lou Fenestrel et ainsi pouvoir emprunter la ligne 13 en dehors des horaires de la ligne pendulaire 22.

D'autres attentes concernent :

- L'amplitude horaire le matin et le soir (9%),
- La circulation le dimanche (9%) ou plus largement le week-end (5%),
- Une adaptation aux horaires scolaires (pour le lycée par exemple) et de travail (5%).

Enfin, quelques propositions ciblées évoquent la desserte de la gare SNCF, du chemin de la Thullière, ou encore la nécessité de renforcer la présence d'abris-bus.

⊙ *Les apports du Forum*

Lors du forum d'échanges, une remarque unique mais significative est venue confirmer l'importance d'une desserte dominicale : la ligne 13 est perçue comme essentielle pour accéder au marché d'Aubagne et aux sites de loisirs du Garlaban le week-end.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Ligne 13 : faire un arrêt entre Lou Fenestrel et le plateau des Espillières – cheminement piétons très dangereux, pas de trottoir, vitesse excessive des véhicules. »*
- *« La ligne 13 est pratique pour accéder au Garlaban, mais encore faut-il qu'elle circule le week-end. »*
- *« La fréquence proposée (toutes les 30 minutes en heure de pointe) ne permet pas d'envisager cette ligne pour une utilisation quotidienne. Une fréquence toutes les 20 minutes serait préférable (et toutes les 15 minutes idéalement !). »*
- *« Pour la ligne 13 : respecter les horaires de passages car 1 fois sur 2 il y a des incidents sur cette ligne. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Ligne 13, les points à retenir :

Priorité à l'augmentation de la fréquence :

- Baisse envisagée de la fréquence mal perçue : passages de 20 à 30 minutes en pointe et à 60 minutes en heure creuse, jugés insuffisants pour un usage quotidien

Ponctualité et fiabilité à améliorer :

- Horaires aléatoires, trajets supprimés, forte attente d'un service régulier

Liaison du Plateau des Espillières à maintenir :

- Crainte d'une perte d'accès ; demande d'un chemin piéton sécurisé pour rejoindre l'arrêt Lou Fenestrel hors desserte de la ligne 22

Des demandes complémentaires :

- Amplitude horaire à étendre : souhaits d'extension le matin et le soir
- Service dominical et week-end pour l'accès au marché d'Aubagne et aux sites de loisirs (Font de Mai, Garlaban)
- Horaires scolaires et de travail : besoin d'une meilleure adaptation aux rythmes quotidiens, notamment pour les lycéens
- Autres propositions ponctuelles : desserte de la gare SNCF, du chemin de la Thuilière, et demande d'abris-bus supplémentaires

> Ligne 16 – Aubaline : Les Solans <> Les Passons

La ligne 16-Aubaline a été associée à la ligne 2 dans le questionnaire. Au total, 74 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

⊙ *Priorité à l'augmentation de la fréquence, encore et toujours*

Comme pour la ligne 2, l'Aubaline fait ressortir des attentes générales fortes en matière de **fréquence (54% des répondants sur ces 2 lignes).**

Ici aussi les habitants veulent des bus plus souvent.

⊙ *Des attentes secondaires mais non négligeables*

De nombreuses contributions sur cette ligne ont concerné :

- L'extension de d'amplitude horaire (14%) le matin (avant 7h) et le soir (après 21h, voir 23h),
- L'amélioration du maillage des arrêts (12 %), avec une réduction des distances entre eux et la création de nouveaux points d'arrêt,
- La desserte dominicale (11%).

Par exemple, des contributions mettent en avant un arrêt de la ligne à 17h les empêchant de se rendre à des sorties culturelles ou estivales. Ces résultats traduisent la nécessité d'un service plus dense et plus fiable, capable d'accompagner les usages quotidiens comme les déplacements de loisirs.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Des lieux et équipements à mieux desservir

Les réponses au questionnaire en ligne précisent les attentes.

Plusieurs contributions mettent en avant l'importance de renforcer la desserte d'équipements précis, notamment la **médiathèque Marcel Pagnol**, citée comme un atout du nouveau réseau déjà apprécié, ainsi que le **collège Nathalie-Sarraute**, encore jugé insuffisamment desservi.

Les habitants expriment également le souhait de voir apparaître de nouveaux arrêts, en particulier sur la **rue de la République** (vers la médiathèque et les Pénitents Noirs), au niveau de la **Maison du Parc et du parc Jean Moulin**, ainsi que le long de l'**avenue du 21 août 1944** (propositions d'arrêts à proximité de la traverse des Pins ou de la traverse Hélène).

Ces demandes témoignent d'une attente en matière de proximité et de lisibilité du réseau, afin de mieux répondre aux besoins scolaires, culturels et quotidiens.

Enfin, certains répondants suggèrent un **prolongement de la ligne vers le secteur d'Éoures**, afin de mieux couvrir les quartiers résidentiels périphériques et d'offrir une alternative à l'usage de la voiture.

Les apports du Forum

Ces demandes ont trouvé un écho lors du forum d'échanges, où les participants ont formulé des propositions concrètes :

- Création d'un arrêt au chemin du Grand Pin Vert,
- Ajout d'un arrêt au rond-point de la route d'Éoures pour améliorer l'accès au collège Sarraute,
- Prolongement de la ligne vers l'ouest pour mieux desservir les habitants du secteur.

La **desserte dominicale** a également été réaffirmée comme une priorité, en particulier pour permettre l'accès au marché d'Aubagne. Enfin, certains habitants ont exprimé le souhait de renforcer l'offre de **transport à la demande (TAD)** pour compléter le service classique.

Des craintes sur la desserte du Piémont de Garlaban

Dans son cahier d'acteurs, le CIQ Piémont de Garlaban alerte sur **le risque d'isolement de son secteur** et réaffirme l'importance du maintien de la ligne 16, dont le Val'Tram ne doit constituer qu'un complément. Cette ligne est jugée indispensable pour les scolaires, les personnes âgées et les habitants des quartiers hauts (Solans, Croix de Garlaban, Pin Vert).

Le CIQ demande par ailleurs :

- Une meilleure connexion avec le futur Val'Tram,
- La création d'arrêts de proximité,
- Un transport à la demande plus lisible et réactif,
- Des cheminements piétons sécurisés.

Enfin, il insiste sur la nécessité de renforcer les liaisons structurantes, notamment vers Marseille, afin de répondre aux besoins quotidiens et d'accompagner le développement du quartier.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Un arrêt au Grand Pin Vert serait indispensable pour les habitants du quartier. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- *« La ligne devrait desservir directement le collège Sarraute, beaucoup d'élèves en dépendent. »*
- *« Il faudrait qu'elle circule le dimanche pour aller au marché. »*

En résumé, l'Aubaline partage avec la ligne 2 les grandes attentes en matière de fréquence, d'amplitude et de fiabilité. Mais elle se distingue par des demandes plus ciblées de proximité : création de nouveaux arrêts, desserte scolaire renforcée, prolongement vers Éoures, desserte du Piémont de Garlaban et ouverture dominicale.

La Ligne 16, les points à retenir :

Toujours des attentes fortes sur la fréquence

Des attentes secondaires à prendre en compte :

- L'extension de d'amplitude horaire, matin (avant 7h) et soir (après 21h)
- L'amélioration du maillage des arrêts notamment pour les scolaires et les publics seniors (moins de distance entre les arrêts, plus d'arrêts)

Le besoin d'une desserte dominicale (marché et évènements culturels)

Importance de la desserte de lieux précis à maintenir :

- Médiathèque Marcel Pagnol (déjà appréciée), collège Nathalie-Sarraute (encore jugé insuffisant), mais aussi demandes d'arrêts supplémentaires sur la rue de la République, à la Maison du Parc / Parc Jean Moulin et le long de l'avenue du 21 août 1944.

Propositions de prolongement vers le secteur d'Éoures, afin de mieux desservir les quartiers résidentiels périphériques

La complémentarité avec une offre de transport à la demande (TAD) plus lisible et réactive

La desserte du Piémont de Garlaban et quartiers hauts à maintenir

3.5 La perception des lignes vers l'extérieur d'Aubagne

Ici aussi, pour les lignes étudiées, une question ouverte permettait aux répondants du questionnaire d'exprimer leurs perceptions et leurs suggestions d'amélioration.

De plus, certains avis spécifiques par ligne ont pu s'exprimer lors du Forum d'Echanges avec notamment le mur de suggestions.

> Ligne 4 : Gare d'Aubagne <> La Penne-sur-Huveaune Les Candolles

La ligne 4 a été associée à la ligne 6 dans le questionnaire. De ce fait, les tendances générales exprimées par les répondants concernent ces deux itinéraires. Au total, « seulement » 60 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Toujours l'augmentation de la fréquence…

La ligne 4 est également concernée par des demandes fortes sur l'augmentation de la fréquence : plus d'une réponse sur deux (53%) concerne une augmentation de la fréquence.

Ces attentes traduisent le sentiment d'un service trop espacé et aléatoire, ressenti comme insuffisant pour les trajets quotidiens, en particulier pour les habitants de **La Penne-sur-Huveaune** et des quartiers périphériques d'Aubagne.

Plusieurs contributions proposent une alternance entre la ligne 4 et la ligne 6 (par exemple, un bus toutes les 15 minutes en alternant les deux lignes).

Des demandes complémentaires

- **Des attentes sur les horaires :** 10% des contributions concernent un meilleur respect des horaires. À cela s'ajoute la question de l'amplitude horaire, citée par également 10% des répondants qui demandent des bus plus tôt et plus tard (20h).
- Des demandes précises concernant la desserte des équipements structurants : **l'hôpital La Casamance** (8%), ou bien le **centre médical du Lion** (arrêt à rapprocher).
- **Une meilleure disposition et accessibilité des arrêts de bus (8%)** est également citée notamment pour l'arrêt des Farigoules (en bas d'une rue montante, compliquée pour les personnes handicapées).
- **La question des correspondances** revient également dans plusieurs contributions, avec la nécessité d'articuler la ligne au tramway et aux autres lignes de bus pour réduire les temps d'attente.

Les apports du Forum

Lors du forum d'échanges, les participants ont mis l'accent sur **la desserte de La Penne-sur-Huveaune**. Plusieurs demandes concernaient le rétablissement du passage devant la gare de La Penne, jugé indispensable pour l'intermodalité, ainsi qu'une solution pour le **chemin de la Vallée**, identifié comme un secteur mal desservi et pour la traverse de la Bourgade.

La fréquence actuelle, de 30 minutes, a été jugée trop faible, certains proposant d'exploiter deux bus en alternance pour mieux répondre à la demande.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Il faudrait que la ligne passe à nouveau devant la gare de La Penne. »*
- *« La fréquence de 30 minutes n'est pas suffisante, pourquoi ne pas prévoir deux bus, chacun dans un sens ? »*
- *« Le chemin de la Vallée reste mal desservi, on attend une vraie solution. »*

Des craintes d'acteurs économiques sur la desserte de La Penne-sur-Huveaune

Les **cahiers d'acteurs** confirment ces préoccupations.

Le **Karting / Centre multi-loisirs de La Penne-sur-Huveaune** a alerté sur la nécessité de maintenir une desserte régulière et satisfaisante de son site, condition essentielle pour assurer son accessibilité et préserver son attractivité. Il souligne qu'une modification du tracé risquerait de fragiliser la fréquentation et, par conséquent, l'activité économique du lieu.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Le **Pôle Alpha** a, de son côté, insisté sur la perte de desserte constatée pour les entreprises situées le long des chemins Noël Robion et de la Vallée ainsi que de la traverse de la Bourgade. Sa contribution met en avant l'importance de relier efficacement la zone d'activités aux grands pôles de mobilité, et notamment à la **gare de La Penne-sur-Huveaune**. Pour cela, le Pôle Alpha propose de faire passer les lignes 4 et 6 par les voies citées précédemment évitant un croisement de bus sur le Boulevard de la Gare.

En résumé, la ligne 4 est perçue comme un axe stratégique pour relier La Penne et Aubagne. Les contributions convergent autour de trois priorités : renforcer la fréquence, fiabiliser la régularité et garantir le maintien d'une desserte de La Penne, notamment autour de sa gare et de ses pôles d'activités.

La Ligne 4, les points à retenir :

Attente forte d'augmentation de la fréquence (proposition d'exploiter deux lignes en alternance pour renforcer le service.

Demande d'amplitude horaire élargie, plus tôt le matin et le soir après 20h

Des demandes complémentaires :

- Meilleures dispositions et accessibilité des arrêts
- Desserte d'équipements structurants : hôpital La Casamance, centre médical du Lion, chemin de la Vallée

Desserte des secteurs économiques de la Penne-sur-Huveaune :

- Maintien de la desserte du Karting/Centre multi-loisirs
- Meilleure connexion des entreprises du Pôle Alpha à la gare de La Penne

> Ligne 6 : Eiffel <> Marseille La Valentine

La ligne 6 a été associée à la ligne 4 dans le questionnaire. Au total, 60 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

Fréquence et régularité du service

Les attentes exprimées autour de la ligne 6 rejoignent en partie celles formulées pour la ligne 4, mais avec un accent particulier sur la régularité du service.

Plus d'un répondant sur deux (**53%**) exprime le souhait d'une **fréquence accrue**, jugée insuffisante au regard des besoins quotidiens.

Des attentes sur les horaires

- **10% insistent sur le respect des horaires.**
- L'**amplitude horaire**, **citée aussi par 10% des répondants**, apparaît également comme un sujet de préoccupation, avec des demandes pour un service mieux adapté aux correspondances ferroviaires (notamment autour de 21 h pour les retours en train), mais aussi aux déplacements en soirée et le week-end.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Des secteurs à mieux desservir

Les contributions mettent par ailleurs en avant le **maintien** ou l'**amélioration de la desserte** de certains lieux/secteurs clés :

- Le **boulevard Voltaire** et la **route de Marseille** sont évoqués dans deux contributions, avec la demande que la ligne 6 y conserve un passage régulier afin de préserver une desserte de proximité.
- La **clinique de la Casamance**, déjà intégrée au tracé, est citée à quatre reprises, avec l'attente d'un passage mieux identifié et assuré **dans les deux sens**, en particulier en montée, afin de répondre à l'importance de ce site de santé.
- Deux contributions proposent enfin un **prolongement de la ligne 6 jusqu'au centre d'Aubagne en passant par l'hôpital**, afin de limiter les correspondances et de retrouver un itinéraire direct vers le cœur de ville.

Des demandes complémentaires

Les **correspondances avec le tramway** apparaissent également comme un point de fragilité. La correspondance à l'arrêt **Eiffel/Piscine** est jugée peu pratique et les horaires insuffisamment ajustés, ce qui génère des temps d'attente mal vécus.

Dans une perspective plus large, une contribution suggère un **prolongement vers Saint-Menet**, par le **chemin de la Millière**, afin d'assurer une connexion avec les **lignes RTM 15 et 40** et renforcer l'articulation avec le réseau marseillais.

D'autres remarques portent sur l'**accessibilité des arrêts**. L'arrêt **Carcassonne** a été cité lors du forum, la montée étant jugée difficile à l'aller, même si le retour est perçu comme plus praticable.

Des craintes d'acteurs économiques sur la desserte de La Penne-sur-Huveaune

Enfin, le **cahier d'acteur du Pôle Alpha**, comme pour la ligne 4, met en lumière la **perte de desserte** pour les entreprises situées sur les chemins Noël Robion et de la traverse de la Bourgade.

L'organisme propose que les lignes 4 et 6 circulent en double sens sur ces axes afin de répondre aux besoins des salariés et de maintenir une desserte fine.

Il appelle par ailleurs à un service plus fréquent et régulier, adapté aux horaires de travail, et à la conservation d'arrêts bien situés pour préserver l'attractivité économique de la zone.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« La ligne 6 devrait mieux correspondre aux horaires du tram, on perd trop de temps à attendre. »*
- *« L'arrêt Carcassonne est trop difficile d'accès à l'aller, il faut revoir l'aménagement. »*
- *« Le dernier bus devrait partir vers 21 heures pour les travailleurs qui rentrent en train. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- *« Il faudrait que la ligne 6 repasse par le boulevard Voltaire et la route de Marseille. »*

Ligne 6, les points à retenir :

Demande forte d'une augmentation de la fréquence

Demande d'amplitude horaire élargie, notamment en soirée et le week-end (à lier avec les trains)

Des secteurs à mieux desservir :

- Bd Voltaire, route de Marseille, Clinique de la Casamance
- Prolongement de la ligne vers l'hôpital et le centre-ville
- Desserte du Pole Alpha à La Penne avec un service plus fréquent et adapté aux horaires de travail

Des demandes complémentaires :

- Meilleure correspondance avec le tramway : calage horaire insuffisant, arrêt Eiffel/Piscine jugé peu pratique
- Accessibilité de l'arrêt Carcassonne nécessitant des aménagements.
- Connexion vers lignes RTM (15 et 40)

> Ligne 7 : Gare d'Aubagne <> Mairie de Gémenos

La ligne 7 a été associée à la ligne 11 dans le questionnaire. Au total, 76 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

⊙ *L'augmentation de la fréquence, encore et toujours…*

Plus d'un répondant sur deux au questionnaire en ligne (**57%**) demande un renforcement de la fréquence, traduisant l'idée que l'offre actuelle n'est pas suffisante pour répondre aux besoins quotidiens, en particulier sur un itinéraire reliant des quartiers d'habitat comme le Pin Vert ou la zone de la Martelle à Aubagne et à Gémenos.

⊙ *Des demandes secondaires notamment sur les horaires et le dimanche*

À ces demandes s'ajoutent l'élargissement de **l'amplitude horaire** (**11%**), plus tôt et plus tard après 20h30, et la **circulation dominicale** (**11%**) notamment vers la zone commerciale des Martelle, des sujets confirmés dans les échanges du forum.

Plusieurs habitants ont ainsi souligné que si la **desserte du dimanche** était déjà perçue comme un progrès (*« Ligne 7 le dimanche : bien !! Bravo »*), elle devait encore être renforcée pour répondre aux usages liés au marché et aux loisirs.

D'autres contributions soulignent la nécessité **d'adapter les horaires aux rythmes scolaires et professionnels (9 %),** notamment en tenant compte des sorties d'école et des horaires des entreprises plus tôt ou plus tard, ainsi que d'**assurer un meilleur respect des horaires (8 %)**, un point fréquemment mentionné pour cette ligne.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Quelques réponses (5%) insistent aussi sur la nécessité d'un service en soirée ou pendant les vacances scolaires.

⊙ *Des demandes sur des lieux précis*

Si on affine l'analyse, des demandes spécifiques ont été formulées pour créer des arrêts à

- La piscine de Gémenos,
- Au centre des impôts
- En bas de l'avenue Salengro.

Par ailleurs, deux contributions relèvent que le passage par le Pin Vert peut ralentir ceux qui se rendent à la gare d'Aubagne tandis que ceux allant vers Aix-en-Provence sont avantagés.

⊙ *Les apports du Forum*

Les échanges du forum d'échanges ont permis de préciser certains besoins.

Au-delà de la fréquence, la question de l'accessibilité est revenue avec insistance : plusieurs habitants ont fait état de problèmes sur cette ligne liés aux rampes PMR, parfois défectueuses ou non utilisées par les conducteurs.

Enfin, l'idée d'une **extension vers la vallée de Saint-Pons, la plaine de Jouques et Gémenos** a été exprimée, traduisant la volonté d'élargir la desserte à des secteurs naturels, de loisirs ou résidentiels.

Par ailleurs, des contributions ont concerné la demande d'emport des vélos dans les bus et la circulation le dimanche et en vacances scolaires.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Ligne 7 le dimanche : bien !! Bravo, mais il faudrait plus de passages. »*
- *« La rampe pour monter dans le bus ne fonctionne pas toujours, c'est un vrai problème. »*
- *« Une extension jusqu'à Saint-Pons ou Gémenos rendrait vraiment service. »*
- *« Il faudrait que les horaires des bus soient plus adaptés aux horaires de sortie des écoles. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Ligne 7, les points à retenir :

Renforcement de la fréquence : demande majoritaire d'un renforcement, avec l'idée que la cadence actuelle ne répond pas aux besoins quotidiens

Des demandes secondaires fortes :

- Amplitude horaires (plus tôt, plus tard après 20h30) adaptés aux rythmes scolaires et de travail : sortie des écoles, entrées/sorties des entreprises
- Circulation le dimanche à renforcer, notamment pour desservir Auchan Aubagne
- Souhait d'étendre le service en soirée, pendant les vacances et le dimanche, pour le marché et les loisirs

Arrêts supplémentaires :

- Piscine de Gémenos, centre des impôts et avenue Salengro.

Accessibilité et extensions :

- Problèmes de rampes PMR signalés
- Souhaits de prolonger vers Saint-Pons ou la plaine de Jouques

Possibilité d'emporter les vélos

> Ligne 10 : Gare d'Aubagne <> Marseille La Valentine

La ligne 10 était analysée conjointement avec la ligne 13 dans le questionnaire. Au total 74 répondants se sont exprimés sur ces 2 lignes.

La ligne 10 a suscité des remarques ciblées qui mettent en avant son rôle particulier de desserte touristique et de loisirs.

Concernant le prolongement de la ligne vers La Valentine, seules deux personnes s'expriment contre ce changement. Les embouteillages, particulièrement entre La Valentine et Les Camoins, sont craints.

Toujours le renforcement de la fréquence…

Comme pour la ligne 13, **la fréquence arrive en tête des attentes (47%).** Ici aussi c'est le sujet majoritairement exprimé.

Un passage toutes les 30 minutes y compris le samedi serait apprécié.

Des attentes sur les horaires

- Ici aussi le **respect des horaires** (**14%**) est souvent cité,
- Toute comme **l'élargissement de l'amplitude horaire** (**9%**), notamment le matin mais plus particulièrement le soir,
- Et dans le même ordre d'idée, l'adaptation aux horaires des établissements scolaire et des lignes ferroviaires, notamment vers Marseille ou Toulon.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

La desserte de loisirs attendue

Les attentes portent également une circulation le **dimanche** (**9%**), jugée indispensable pour permettre l'accès aux espaces naturels et aux sites de loisirs.

Plusieurs contributions insistent par ailleurs sur l'importance de maintenir la desserte du **camping du Garlaban**, particulièrement en période estivale.

Ces demandes sont appuyées par le « YouCamp-Village » (ex-Camping du Garlaban) qui a fait parvenir un cahier d'acteurs en ce sens : maintenir la desserte entre la gare SNCF et le camping, sa fréquence, voir l'élargir au dimanche.

Des demandes complémentaires

- La disposition des bus et la distance des arrêts de bus est soulignée notamment pour une question de dangerosité sur certains secteurs, notamment sur la route d'Eoures (manque de trottoirs, vitesse élevée).
- Les bus seraient également trop grands pour cette route, certains usagers évoquent l'idée de privilégier des bus plus petits mais plus fréquents.

Les apports du Forum

Lors du forum d'échanges, ces préoccupations ont été confirmées et enrichies par de nouvelles propositions.

Plusieurs participants ont demandé une meilleure desserte dominicale, en particulier pour l'accès au **site de la Font de Mai** et au **massif du Garlaban**.

D'autres ont suggéré d'étendre l'itinéraire à des destinations spécifiques : le **centre de formation AFPA de La Treille**, la **Légion étrangère et son musée**, ou encore le **camping**, pour accompagner la fréquentation touristique de l'été.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« La ligne 10 doit continuer à desservir le camping du Garlaban, c'est indispensable en été. »*
- *« Il faut des bus le dimanche, surtout pour accéder au Garlaban et à la Font de Mai. »*
- *« Ligne 10 : Fréquence de 30 mn en heures de pointe aussi le samedi (accès au marché) - Aucun intérêt d'aller jusqu'à la Valentine : risque de ne pas respecter les horaires, embouteillages entre la Valentine et les Camoins. De plus il y a le 12 … À la rigueur ligne jusqu'au rond-point entre 4 saisons et Camoins. »*
- *« Aujourd'hui le dernier bus vers Aubagne vous fait arriver à 19h05 mais la correspondance est trop courte pour prendre le train de 19h08. »*
- *« Le dernier bus (pour aller de la Clinique St Martin à Aubagne) passe à 18h42. Il y a quelques années, de mémoire, c'était plutôt 18h50. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Ligne 10, les points à retenir :

Fréquence et régularité : attente forte d'un passage toutes les 30 minutes, y compris le samedi

Des attentes sur les horaires :

- Elargissement de l'amplitude horaire le matin mais surtout le soir
- Meilleure articulation avec les horaires scolaires et les trains (Marseille, Toulon).

Prolongement à La Valentine : sujet peu évoqué, seules deux contributions s'y opposent, craignant les embouteillages entre La Valentine et Les Camoins.

Desserte de loisirs :

- Attente d'un service dominical
- Demandes récurrentes pour permettre l'accès aux espaces naturels (Font de Mai, massif du Garlaban) et aux événements du week-end
- **Camping du Garlaban** (YouCamp-Village) : maintien et renforcement de la desserte jugés indispensables, notamment en période estivale

Sécurité et gabarit des bus :

- Inquiétudes sur la route d'Éoures (manque de trottoirs, vitesse élevée)
- Souhait d'utiliser des bus plus petits mais plus fréquents

Proposition d'extension :

- Étendre l'itinéraire vers l'AFPA de La Treille, la Légion étrangère et son musée

> Ligne 11 : Cuges-les-Pins Ok Corral <> Gare d'Aubagne

La ligne 11 a été associée à la ligne 7 dans le questionnaire. Au total, 76 personnes se sont exprimées sur ces 2 lignes.

Particularité du réseau la ligne 11 est plutôt considérée commune ligne de loisirs.

Même si dans le projet d'évolution, son itinéraire est inchangé, elle a quand même suscité des contributions, structurées autour d'attentes précises.

Priorité au renforcement de la fréquence

Comme pour la ligne 7, la priorité porte sur l'**augmentation de la fréquence**, citée par **57%** des répondants, notamment en heure de pointe.

Des demandes sur les horaires et le dimanche

L'élargissement de l'amplitude horaire le matin et le soir autour de 20h30 (**11%**) et la circulation dominicale (**11%**) complètent ce trio de demandes dominantes.

Des remarques plus précises évoquent l'adaptation aux horaires scolaires (lycée ou collège Lakanal) ainsi qu'un souci de ponctualité.

Quelques contributions demandent une desserte le dimanche vers Auchan et Aubagne.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Des demandes sur les arrêts et l'itinéraire

- Quelques contributions demandent des arrêts précis : au col de l'Ange, à la boulangerie du Camp du Castellet, ainsi qu'une desserte le dimanche vers Auchan Aubagne.
- Des contributions mettent en lumière une spécificité de cette ligne : la question du **détour par les Paluds**. Plusieurs habitants de Cuges considèrent ce passage trop long et appellent à une ligne plus directe vers Aubagne, tandis que d'autres insistent sur le maintien de cette desserte, indispensable pour relier la zone d'activités. Ce contraste illustre un arbitrage à trouver entre rapidité des trajets et desserte économique. Cependant, globalement les répondants s'expriment en faveur d'une desserte des Paluds.

Les apports du Forum

Lors du forum d'échanges, d'autres besoins spécifiques sont apparus.

- Plusieurs participants ont demandé une **desserte vers le circuit du Castellet**, notamment les week-ends et lors d'événements, pour faciliter les déplacements de loisirs.
- La question des jeunes a également été soulevée, avec la nécessité d'assurer une solution de transport pour les apprentis de Cuges se rendant au **CFA de La Valentine**.
- Une demande de **liaisons quotidiennes vers Aix-les-Milles** a également été exprimée, traduisant une attente en matière de mobilité intercommunale.

Le forum a enfin relevé des problèmes pratiques comme :

- L'arrêt à sens unique au giratoire de la **Bourbonne**,
- L'absence de rampe PMR,
- La suggestion d'organiser un transport local à Cuges les jours de scrutin.

Enfin, Mobilidées suggère dans un cahier d'acteurs une desserte directe entre le Parc de Gémenos et le sud d'Aubagne et demande la confirmation de la desserte de la Bourbonne.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Le détour par les Paluds est trop long, il faudrait une ligne plus directe depuis Cuges. »*
- *« Les Paluds doivent rester desservis, beaucoup de salariés en dépendent. »*
- *« Une desserte du Castellet le week-end serait un vrai plus, surtout pendant les événements. »*
- *« Pour la ligne 11 prendre en compte les horaires d'entrée et sortie de collège Lakanal. Plus de bus le matin entre 7h et 9h et l'après-midi entre 15h et 17h30. »*

En résumé, la ligne 11 est considérée comme stratégique pour relier Cuges et Aubagne, mais elle concentre des attentes contrastées. Entre demande de rapidité et nécessité de maintenir la desserte des Paluds, elle doit aussi répondre à de nouveaux besoins intercommunaux (Castellet, Aix-les-Milles, CFA de La Valentine) tout en améliorant sa régularité, son accessibilité et son confort.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Ligne 11, les points à retenir :

Fréquence jugée insuffisante avec une attente forte en heures de pointe.

Demandes sur les horaires

- Amplitude horaire à élargir, notamment avec des départs plus tôt et un dernier bus autour de 20h30 pour rentrer plus facilement de Gémenos
- **Adaptation aux scolaires** (collège/lycée Lakanal)

Attente d'une circulation dominicale régulière

Tracé via les Paluds :

- Arbitrage à prévoir entre une ligne directe Cuges–Aubagne et le maintien de la desserte de la zone d'activités des Paluds (plus de demandes sur la desserte de cette zone).

Nouvelles dessertes attendues :

- Castellet (événements), CFA de La Valentine, liaisons vers Aix-les-Milles,
- Arrêts ponctuels (col de l'Ange, Auchan, boulangerie du Camp du Castellet).

Accessibilité et confort :

- Critiques sur l'arrêt de la Bourbonne,
- Absence de rampe PMR
- Besoins ponctuels de transport local à Cuges.

3.6 Les propositions concernant les autres lignes du réseau de bus

La question 22 invitait les participants à s'exprimer sur l'ensemble des autres lignes du réseau, au-delà de celles étudiées spécifiquement dans les questions précédentes.

Cet espace ouvert a permis de recueillir un volume conséquent de contributions (173 citations), révélant à la fois des attentes transversales partagées et des remarques ciblées sur des lignes ou secteurs précis.

> Des attentes transversales récurrentes

Les demandes liées à la **fréquence** dominent très largement (36% des contributions). Les participants souhaitent davantage de passages, jugés aujourd'hui trop espacés, y compris le week-end et pendant les vacances scolaires (12%).

Les attentes portent aussi sur une **amplitude horaire élargie** (9%), avec des départs plus tôt le matin et des retours plus tard le soir, notamment pour correspondre aux horaires ferroviaires ou à ceux des travailleurs.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

La question du **respect des horaires** reste également centrale (8%), plusieurs habitants dénonçant des retards fréquents ou des passages annulés.

Enfin, l'**adaptation aux rythmes scolaires et professionnels** représente 8% des contributions, avec la demande de trajets supplémentaires en milieu de journée pour les collégiens et lycéens, ou des ajustements aux horaires de travail.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Pour le 20s, impossible de revenir de Lakanal dès que nos horaires changent… il faudrait au moins un bus à 12h ! »*
- *« Les élèves courent en traversant la route pour attraper un bus 3 non compatible avec les horaires du collège, c'est dangereux. »*

> La ligne 8 souvent au cœur des préoccupations

Avec 22% des citations, la ligne 8 concentre une part significative des contributions, probablement, du fait de ne plus la voir figurer sur le plan soumis à la concertation.

De nombreux participants demandent son maintien et son renforcement, considérant qu'elle constitue un lien indispensable entre Aubagne, Napollon et les communes de l'amont (Auriol, Saint-Zacharie).

Curieusement, **l'arrivée du Val'Tram** suscite ici des inquiétudes : beaucoup craignent une desserte moins fine de la zone de Napollon, moins adaptée aux besoins des salariés.

Ainsi, l'Association des Entreprises du Parc d'Activités de Napollon, dans son cahier d'acteurs, alerte également sur ce risque et rappelle que la ligne 8 assure actuellement une dizaine d'arrêts dans le secteur, contre seulement deux pour le Val'Tram.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« La ligne 8 est indispensable, elle doit être renforcée et non supprimée. »*
- *« J'ai ouvert mon agence d'emploi à Napollon parce que la ligne 8 y circule. Sa disparition serait une catastrophe. »*

> Des secteurs stratégiques à mieux desservir

- Les **zones d'activités**, en particulier les Paluds et Napollon, représentent 5% des citations. Les répondants demandent une desserte plus régulière et des liaisons directes depuis les communes voisines (Saint-Zacharie, Auriol, Roquevaire).
- Les **établissements scolaires** apparaissent également dans 3% des réponses, avec des attentes fortes pour le collège Lakanal ou encore le collège Nathalie-Sarraute.
- La **gare SNCF et le pôle d'échanges** d'Aubagne, cités par 2% des répondants, sont perçus comme des nœuds incontournables devant rester reliés efficacement aux lignes locales.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Seulement deux lignes vont vers les Paluds, il en faudrait au moins une troisième, avec plus de fréquence matin et soir. »*
- *« Pour les collégiens de la route des Aubes, il faudrait un passage à 12h comme pour la ligne J. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> L’attachement aux tracés et arrêts existants

Un enseignement récurrent concerne la **crainte de suppressions d’arrêts ou de modifications de tracé**.

5% des répondants demandent explicitement de conserver les itinéraires actuels.

Cet attachement traduit l’importance de la proximité, surtout dans les quartiers périphériques.

L’ASL Sainte Nicole, dans son cahier d’acteurs, a notamment insisté sur le maintien de l’arrêt « Route de Gémenos » pour le futur **BHNS**, craignant que ce dernier ne desserve pas aussi finement que l’actuelle ligne 1.

D’autres usagers citent l’arrêt Salengro ou encore l’arrêt Sainte Nicole/PFG comme essentiels.

Ces inquiétudes proviennent d’une part des changements présentés à la concertation mais aussi de l’arrivée du BHNS et du Val’Tram où certaines personnes craignent de voir leur ligne de proximité remplacée au profit de ces modes (comme sur la ligne 8 ou pour Napollon par exemple).

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Conserver sur la ligne 1 l’arrêt Route de Gémenos. »*
- *« La suppression de l’arrêt Salengro est regrettable, c’était un pôle d’échange bis indispensable. »*

> D’autres besoins spécifiques

Plus ponctuellement (moins de 5% chacun), les participants évoquent :

- La possibilité d’**emporter son vélo** dans les bus,
- La nécessité d’**abris et de bancs** aux arrêts,
- Des améliorations de l’**accessibilité PMR**.
- La création de liaisons directes vers des communes voisines (La Destrousse, Peypin, La Bouilladisse, La Ciotat).

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Les autres lignes du réseau, les points à retenir :

Des préoccupations sur la potentielle suppression de la Ligne 8 :

- Considérée comme indispensable pour Napollon et les communes amont
- Inquiétudes liées à son remplacement par le Val'Tram avec une desserte moins fine

Des secteurs stratégiques à bien desservir :

- Les zones d'activités, en particulier les Paluds et Napollon, avec desserte plus régulière et des liaisons directes depuis les communes voisines (Saint-Zacharie, Auriol, Roquevaire)
- Les établissements scolaires (collèges Lakanal et Nathalie-Sarraute)
- La gare SNCF et le pôle d'échanges d'Aubagne

Adaptation aux rythmes scolaires et professionnels :

- Besoin de trajets supplémentaires en journée pour les collégiens/lycéens et de meilleures correspondances
- Demandes de départs plus tôt et de retours plus tard notamment pour correspondre aux horaires ferroviaires
- Retards fréquents ou des passages supprimés

Circulation dominicale notamment pour le marché, Auchan et les loisirs (Garlaban, Saint-Pons)

BHNS et arrêts existants :

- Inquiétudes sur la suppression d'arrêts de proximité (Route de Gémenos, Salengro, Sainte Nicole)

Autres attentes spécifiques :

- Liaisons intercommunales directes (Auriol, St-Zacharie, La Ciotat)
- Meilleure desserte des Paluds

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.7 Lignes interurbaines et ferroviaires

Les réponses sur les lignes interurbaines et ferroviaires confirment les attentes retrouvées sur les autres lignes : fréquence, amplitude horaire et respect des horaires apparaissent de nouveau comme les attentes majeures.

On peut souvent constater une continuité avec la question 22 sur les autres lignes du réseau… mais aussi des apports nouveaux. Ainsi, cette question ouverte élargit le spectre des contributions en mettant en avant des thématiques moins présentes auparavant, liées aux tarifs, aux infrastructures et à la structuration globale du réseau. A noter que ces deux premiers points ne faisaient pas l'objet de la concertation.

Au total, 184 personnes se sont exprimées sur cette thématique.

> La sensibilité à la question des tarifs

Si la question 22 mettait surtout en avant la fréquence et l'amplitude, la question sur les lignes interurbaines et ferroviaires a permis de révéler une attente plus spécifique : celle de la tarification.

⊙ *Des souhaits de diminution des tarifs*

Ainsi de nombreuses contributions demandent des **tarifs plus abordables :** environ 13% des répondants ont exprimé une demande explicite de diminution des prix, en particulier pour les liaisons interurbaines et ferroviaires.

Les contributions pointent d'abord le coût du **TER** vers Marseille et Aix, jugé trop élevé pour un usage quotidien. A cet égard, plusieurs habitants estiment que ce tarif constitue un frein à l'adoption du train comme alternative à la voiture.

Les **cars interurbains (lignes 100 et 102 notamment vers Marseille)** sont également cités comme trop coûteux, ce qui complique les trajets réguliers pour le travail ou les études.

⊙ *Une tarification adaptée et à unifier pour tous les réseaux*

Au-delà du prix unitaire, plusieurs participants appellent à une **tarification plus lisible et unifiée**, permettant d'éviter la multiplication des billets à chaque correspondance entre réseaux (ZOU!, Métropole, TER, bus urbains).

Des suggestions portent aussi sur la création d'**abonnements adaptés** aux étudiants, apprentis ou actifs, afin d'alléger le coût des trajets quotidiens.

Cette demande est également formulée par l'association Mobilidées qui souhaite une tarification attractive si le réseau d'Aubagne devient payant et multimodale.

⊙ *Les apports du Forum*

Le forum est venu compléter ce constat en posant directement la question du **maintien de la gratuité sur le réseau d'Aubagne** (au moins 5 contributions), avec une double inquiétude : préserver l'acquis historique d'Aubagne et clarifier l'avenir de cette politique.

Il a également été proposé de mettre en place des billets combinés et une tarification plus souple pour les déplacements occasionnels ou évènementiels (spectacles, évènements).

> Les infrastructures de mobilité comme levier d'attractivité

Concernant les lignes interurbaines, des propositions ont dépassé la simple organisation du réseau de bus pour aborder la question des infrastructures.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

⊙ *Le développement des parkings-relais à Aubagne*

Plusieurs contributions insistent ainsi sur la nécessité de **créer ou d'agrandir des parkings relais** autour de la gare d'Aubagne (6%).

Pour les répondants, ces équipements sont essentiels pour encourager le report modal et inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs sur la dernière partie de leur trajet. Comme l'exprime un participant :

Sélection de verbatim issu du questionnaire en ligne :

« Sans parkings relais suffisants, impossible de laisser sa voiture pour prendre le bus ou le train. »

Cette préoccupation est également abordée par Mobilidées dans son cahier d'acteurs, où l'association s'interroge ;

- Sur les P+R,
- Sur la capacité de 50 places de Camp Sarlier,
- Sur l'abandon du P+R de la Bourbonne et/ou Gémenos

Elle demande les solutions envisagées pour faire le lien avec le BHNS.

⊙ *Le pôle d'échanges d'Aubagne et l'intermodalité*

5% des répondants appellent à la mise en place d'un **pôle d'échanges centralisé à la gare SNCF**. L'idée est de regrouper au même endroit toutes les lignes de bus, le tramway, le Val'Tram futur et les cars interurbains, afin de fluidifier les correspondances.

Ce type de proposition illustre une volonté d'**intermodalité simplifiée et visible**, condition clé pour améliorer l'efficacité perçue du réseau.

Ainsi, pour certains, les correspondances des lignes avec les trains en gare d'Aubagne sont souvent jugées inadaptées.

⊙ *D'autres lignes interurbaines et ferroviaires à envisager*

D'autres contributions relèvent la nécessité de développer de **nouvelles lignes passant par Aubagne** (5%), confirmant le rôle de la ville comme nœud de mobilité à l'échelle métropolitaine.

Enfin, une proportion non négligeable de répondants (6%) va plus loin en évoquant une **liaison ferroviaire Marseille – Aubagne – Aix**. Derrière cette demande, c'est l'idée d'une structuration à long terme du réseau ferré qui s'exprime, avec Aubagne comme pivot des échanges métropolitains à l'ouest.

> De nouvelles attentes de lignes ciblées

La question 23 révèle également des besoins plus précis, qui traduisent la volonté d'améliorer les liaisons intercommunales existantes.

- Ainsi, 4% des répondants insistent sur l'importance d'une **meilleure desserte de La Ciotat**, qu'il s'agisse d'un renforcement des lignes de bus ou de cars interurbains. La place de cette commune, gros bassin d'emploi et de loisirs, est perçue comme insuffisamment intégrée au réseau actuel.
- De même, 3% souhaitent des **liaisons plus directes avec Marseille**, évitant la correspondance obligatoire avec le réseau urbain. Cette demande traduit une attente de simplicité et de gain de temps pour les trajets pendulaires vers la métropole.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- Enfin, 5% des contributions appellent à la mise en place de **trajets express**, c'est-à-dire des bus reliant directement deux terminus sans arrêts intermédiaires.

Ces propositions soulignent une recherche d'efficacité et de rapidité, jugées indispensables pour concurrencer l'usage de la voiture sur les grands trajets intercommunaux.

> Des préoccupations de confort et d'usages

Enfin, cette question fait émerger des attentes plus qualitatives, centrées sur l'expérience de l'usager.

Plusieurs contributions demandent que les bus acceptent les **animaux de compagnie** (2%) ou les **vélos** (2 à 3%), reflétant une volonté d'adapter le réseau à des usages plus variés et modernes. Ces propositions, bien que minoritaires, traduisent une vision du bus non plus seulement comme un outil de transport, mais comme un service de mobilité au sens large, capable de s'adapter à la diversité des pratiques.

L'**amélioration du confort dans les bus** et de la qualité des arrêts est également évoquée. Ces attentes peuvent concerner la modernisation du matériel roulant (climatisation, sièges adaptés) mais aussi des aménagements simples comme des abris, de l'éclairage ou une signalétique plus claire aux arrêts.

Mobilidées suggère dans son cahier d'acteurs un affichage des horaires en temps réel sur les arrêts et lignes structurantes, via des données GPS réelles.

Les lignes interurbaines et ferroviaires, points à retenir :

Les tarifs au cœur des attentes :

- Des tarifs plus abordables sur les lignes 100 et 102, le TER
- Une tarification unifiée et interopérable entre tous les réseaux

Des infrastructures de mobilité à développer

- La création ou l'agrandissement des parkings-relais (Gare, Camp Sarlier, Gémenos)
- Le pôle d'échanges d'Aubagne au cœur de l'intermodalité avec des échanges possibles et des correspondances facilitées entre tous les réseaux
- De nouvelles lignes à envisager : liaison ferroviaire Marseille – Aubagne – Aix

Des attentes ciblées sur les lignes existantes :

- Une meilleure desserte de La Ciotat
- Des liaisons plus directes vers Marseille
- Plus de trajets express, avec peu d'arrêts intermédiaires

Des attentes complémentaires :

- Accès des vélos et des animaux de compagnie
- Amélioration du confort : climatisation, abris, éclairage
- Info en temps réel avec affichage des horaires aux arrêts

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.8 Les dessertes spécifiques : un enjeu pour les publics captifs

Les contributions sur les dessertes spécifiques concernent des publics souvent captifs – scolaires, habitants de secteurs enclavés, personnes à mobilité réduite – pour lesquels le bus ou le transport à la demande est une condition indispensable de mobilité.

L'évolution du réseau concernait aussi les lignes scolaires, pendulaires, voire le TAD.

Si ces thématiques ont généré moins de réponses que les grandes lignes structurantes du réseau, elles concentrent néanmoins des attentes précises et parfois très concrètes.

Celles-ci se sont notamment exprimées à l'occasion du Forum d'échanges.

> Des ajustements ciblés sur les lignes pendulaires

Les lignes 21 et 22, reliant notamment Éoures et La Penne à la gare d'Aubagne, sont peu citées mais les demandes sont très claires.

Le forum a mis en avant la nécessité d'un ajustement des horaires sur la ligne 21 pour mieux correspondre aux trajets scolaires vers La Sabatière et le lycée Saint-Jean de Garguier.

Une autre interrogation porte sur la localisation de l'arrêt de la ligne 22 à la gare d'Aubagne. Du côté du questionnaire, quelques remarques vont dans le même sens, insistant sur l'importance de conserver des horaires adaptés aux rythmes scolaires et professionnels.

Sélection de verbatims issus du Forum et du questionnaire en ligne :

- *Forum : « Ajustement des horaires scolaires vers La Sabatière / Gémenos – Lycée St Jean de Garguier. »*
- *Forum : « Où sera l'arrêt de la ligne 22 à la gare ? »*
- *Questionnaire : « Il faudrait mieux caler les horaires de la 21 sur ceux des établissements scolaires. »*

> L'importance des liaisons scolaires

Dans la question 22, des contributions ont évoqué les attentes liées aux publics scolaires. Les avis portent sur une meilleure adaptation aux emplois du temps : ajout de services en milieu de journée (12h, 14h, 15h) pour éviter que les élèves ne restent bloqués lorsque des cours sont annulés.

Les familles insistent sur la nécessité de limiter les correspondances pour les plus jeunes et de sécuriser les trajets, notamment sur le secteur Beaudinard - Lakanal.

Sélection de verbatims issus du questionnaire en ligne :

- *« Pour le 20s, impossible de rentrer à 12h ou 14h si un cours est annulé : les enfants restent bloqués au collège. »*
- *« Il faudrait que le bus J desserve le collège Lakanal toutes les heures, les emplois du temps changent constamment. »*

Les lignes scolaires (1S, 2S, 3S) ont également suscité des remarques centrées sur la question de la gratuité et de son maintien.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Sélection de verbatims issus du Forum et du questionnaire en ligne :

- *Forum : « Est-ce que la gratuité des scolaires sera bien maintenue ? »*
- *Questionnaire : « Les scolaires doivent rester gratuits, c'est indispensable pour les familles. »*

> Un TAD indispensable mais perfectible

Le transport à la demande (TAD) concentre de nombreuses contributions, tant dans le forum que dans le questionnaire.

Les critiques portent d'abord sur la lisibilité et la simplicité d'usage.

⊙ *Faciliter les réservations*

Le forum a relevé un manque de réactivité et la nécessité de pouvoir réserver plus rapidement, idéalement sous une heure via application, site internet ou téléphone.

Ce constat est confirmé par le questionnaire, où plusieurs habitants insistent sur le besoin de plus de souplesse et de rapidité.

⊙ *Prévoir des arrêts supplémentaires*

D'autres critiques concernent le manque de véhicules en zone 1, ou l'insuffisance du maillage d'arrêts.

Une proposition concrète porte sur la création d'un arrêt supplémentaire au chemin du Grand Pin Vert.

⊙ *Etendre le service TAD*

Enfin, la question de l'amplitude horaire revient fréquemment, avec des demandes d'extension le soir et durant la saison estivale.

Aussi, dans son cahier d'acteurs, Mobilidées développe l'idée de l'adaptation du transport à la demande aux **horaires décalés des zones d'activités**.

La refonte du réseau, y compris l'arrivée du BHNS, ne couvrant pas entièrement les besoins des salariés en horaires atypiques (embauche dès 6h, fin de poste vers 22h), particulièrement nombreux dans les zones industrielles et commerciales des Paluds, de La Martelle ou de la plaine de Jouques (Auchan, Sartorius, Thales, Oxysign, Profroid, etc.). L'idée d'une **navette dédiée aux zones d'activités** a ainsi été avancée pour mieux répondre à ces usages spécifiques.

Sélection de verbatims issus du Forum et du questionnaire en ligne :

- *Forum : « Demande de réservation sous 1h du TAD via application, téléphone ou site internet. »*
- *Forum : « Pas assez de bus en zone 1. »*
- *Forum : « Création d'un arrêt demandée au chemin du Grand Pin Vert. »*
- *Questionnaire : « Le TAD doit être plus souple, avec des réservations de dernière minute possibles. »*
- *Questionnaire : « Les arrêts sont trop éloignés les uns des autres, on a besoin d'un meilleur maillage. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Un TAD PMR à renforcer

Les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite ressortent clairement.

Lors du Forum d'échanges, une association des personnes en situation de handicap s'était fortement mobilisée afin de faire part de ses revendications (distribution de tract à l'entrée de la salle, interventions détaillées lors des questions/réponses avec les élus et techniciens, contributions sur les ateliers).

Trois contributions du forum ont pointé la nécessité **d'étendre la couverture du TAD PMR, notamment entre Pont de l'Étoile et les arrêts du tramway**.

Les usagers demandent aussi :

- Une meilleure communication sur les critères d'éligibilité, souvent mal compris,
- Une augmentation de la capacité des véhicules avec deux places PMR,
- Un service plus clair et accessible.

Sélection de verbatims issus du Forum et du questionnaire en ligne :

- *Forum : « Extension demandée entre Pont de l'Étoile et les arrêts du tramway. »*
- *Forum : « Meilleure information sur l'éligibilité hors du périmètre zone 1. »*
- *Forum : « Demande de deux places PMR pour le TAD. »*
- *Questionnaire : « On ne sait pas qui a droit au TAD PMR, il faut plus de clarté. »*
- *Questionnaire : « Une place PMR ne suffit pas, il en faudrait deux. »*

> L'accessibilité : un enjeu transversal

Au-delà des services spécifiques, l'accessibilité reste une préoccupation forte, qui est clairement ressortie los de cette concertation.

Associations et personnes à mobilité réduite se sont mobilisées à l'occasion du forum pour faire ressortir les différentes préoccupations et problématiques à ce sujet.

Les participants ont mis en avant :

- La nécessité de réaménager certains trottoirs autour des arrêts de tramway et du TAD,
- La difficulté d'accéder aux transports avec les aménagements liés aux différents travaux (Val'Tram, ou autres).
- Des secteurs comme la D96, dépourvus de cheminements piétons, sont cités comme problématiques.

Plusieurs remarques ciblent aussi les rampes d'accès dans les bus, jugées peu fiables lorsqu'elles sont électriques, avec une préférence pour des dispositifs manuels plus robustes.

Le questionnaire corrobore ces observations, en insistant sur la nécessité d'améliorer à la fois l'accessibilité des arrêts et la fiabilité des équipements.

Sélection de verbatims issus du Forum et du questionnaire en ligne :

- *Forum : « Trottoirs à réaménager, notamment pour les arrêts tram et TAD. »*
- *Forum : « Rampe manuelle jugée préférable aux électriques : plus fiable, plus facile à entretenir. »*
- *Forum : « D96 sans cheminement piéton entre plusieurs communes. »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- *Questionnaire : « L'accessibilité aux arrêts est compliquée, surtout pour les personnes âgées ou avec poussettes. »*
- *Questionnaire : « Les rampes tombent souvent en panne, c'est un vrai problème. »*

Les dessertes spécifiques, les points à retenir :

Des ajustements ciblés sur les lignes pendulaires (21, 22) :

- Ajustements de horaires sur la ligne 21 (scolaires : Sabatière, lycée)

L'importance des lignes scolaires (1S, 2S, 3S) :

- Inquiétudes sur le maintien de la gratuité
- Rajout de services en milieu de journée (12h, 14h, 15h)
- Limiter les correspondances pour les plus jeunes, sur le secteur Beaudinard - Lakanal

Le TAD, indispensable mais perfectible :

- Des réservations à faciliter : réservation sous 1h
- Un maillage d'arrêts plus dense (chemin du Grand Pin Vert, zones d'activités), des véhicules supplémentaires (zone 1)
- Une amplitude élargie le soir, en saison estivale et travail (plus tôt, plus tard).
- Adaptation aux horaires décalés des zones d'activités (embauche à 6h/22h) : sur les ZI/ZA Paluds / La Martelle / Plaine de Jouques (Auchan, Sartorius, Thales, Oxysign, Profroid…) (cf. cahier Mobilidées).

Un TAD PMR à renforcer :

- Elargir la couverture, notamment entre Pont de l'Étoile et les arrêts du tramway
- Clarifier les conditions d'accès et d'éligibilité
- Augmenter la capacité à 2 places PMR

L'accessibilité au réseau, un enjeu transversal :

- Un meilleur aménagement des trottoirs autour des arrêts de tramway et de TAD
- Des rampes plus fiables
- Des cheminements piétons continus, notamment sur la RD96.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.9 Les attentes concernant le nouveau réseau

Cette dernière séquence du questionnaire apporte un éclairage précieux sur les critères qui conditionnent l'adhésion des habitants au futur réseau.

Elle dépasse les remarques ligne par ligne pour mettre en évidence des priorités globales : régularité, simplicité, horaires élargis et circulation dominicale.

Au total, 831 personnes ont répondu à cette partie sur les attentes.

> Mieux vaut un bus fréquent qu'un arrêt au coin de la rue

63% des répondants préfèrent marcher jusqu'à dix minutes pour rejoindre un arrêt de bus bien desservi, contre seulement 18% qui privilégient la proximité immédiate.

La fréquence et la fiabilité apparaissent ainsi comme des critères déterminants, bien plus que la seule distance à l'arrêt.

Ce résultat est intéressant car il contrebalance les contributions des participants dans les questions ligne par ligne où la suppression d'arrêts et les changements de tracé inquiétaient.

Les publics souvent attachés à la proximité des arrêts sont des publics âgés où la simplicité d'accès au bus est primordiale. C'est ce qui ressort par exemple de la contribution de l'ASL Sainte Nicole qui cite ce public particulièrement ou du forum où l'arrêt au centre des impôts ressortait notamment auprès d'un public plus âgé.

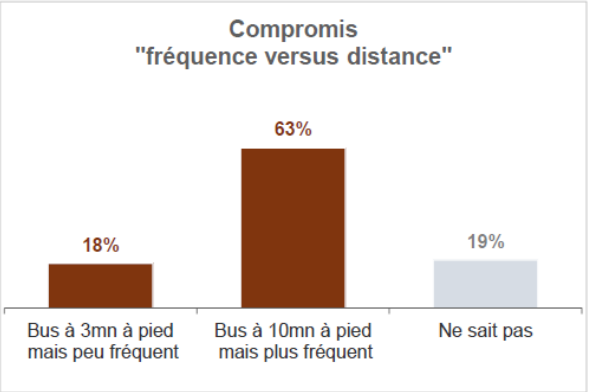
Il faut également noter que ces contributions bien que présentes n'étaient pas majoritaires face aux **autres préoccupations majeures qui sont avant tout la fréquence et la fiabilité.**

> Des trajets directs sans correspondance privilégiés

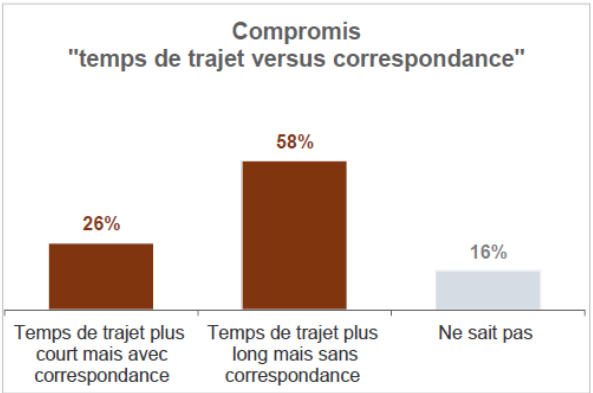
58% des habitants privilégient un trajet direct même plus long, contre 26% qui acceptent une correspondance pour gagner du temps. La simplicité et la lisibilité des itinéraires sont jugées prioritaires.

Ainsi, les ruptures de charge, avec des correspondances, même si elles permettent de gagner du temps, ne sont pas privilégiées par les usagers. La rupture de charge est toujours perçue comme un risque et une source de pénibilité (difficultés à arriver à temps aux correspondances, conditions de circulation…).

Un trajet direct semble assurer une forme de tranquillité aux usagers.



Base : 831 répondants



Base : 831 répondants

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

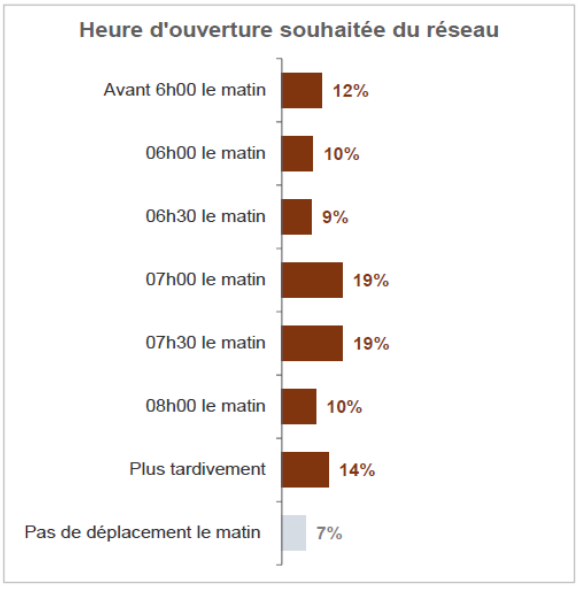
> Des horaires adaptés aux rythmes de vie

La moitié des répondants souhaite un service à 7h ou avant, dont 12% avant 6 h.

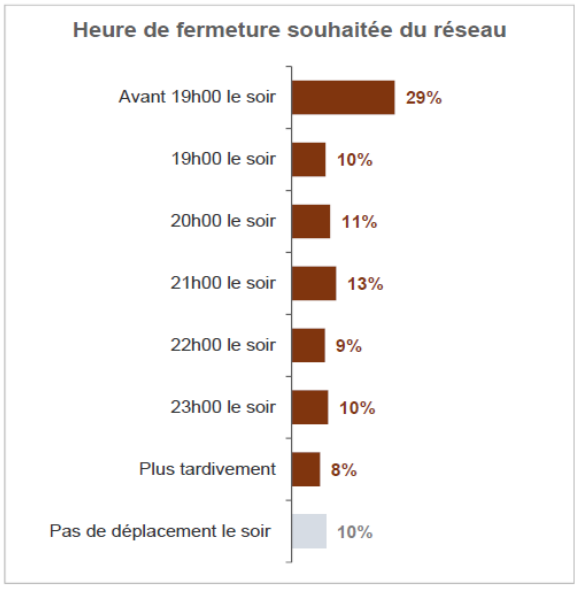
Le soir, plus d'un sur deux demande un bus au moins jusqu'à 20h, voire au-delà.

Ces résultats confirment le besoin d'un réseau qui accompagne les déplacements matinaux (travail, scolaire) mais aussi les retours tardifs et les sorties de loisirs.

Ce besoin d'adaptation aux horaires quotidiens, des scolaires ou personnes actives, ressort souvent dans les contributions libres. En effet, certaines lignes ne semblent pas adaptées aux horaires des personnes travaillant tard par exemple (retour à 21h par exemple) ou des établissements scolaires.



Base : 831 répondants



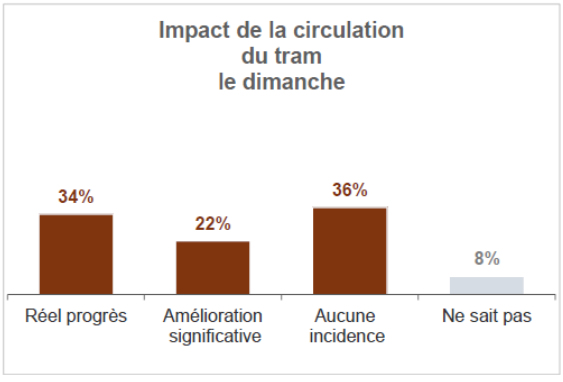
Base : 831 répondants

> Un vrai besoin de service le dimanche

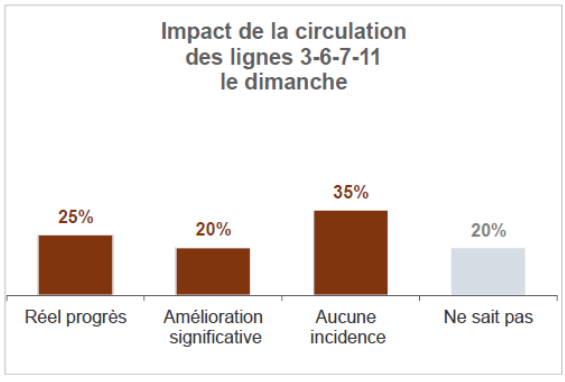
Plus d'un répondant sur deux (56%) considère que la circulation du tramway le dimanche constituerait un progrès, et 45% jugent de même pour les lignes 3, 6, 7 et 11.

Les contributions libres et celles du forum confirment cette attente, qu'il s'agisse de rejoindre le marché, les commerces, ou les zones de loisirs (Garlaban, Font de Mai, Castellet…).

Le dimanche est perçu non pas comme une simple option, mais comme une condition pour disposer d'un réseau pleinement utile au quotidien, à lier avec les mobilités douces et l'emport du vélo souvent demandé dans un cadre de loisir.



Base : 831 répondants



Base : 831 répondants

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Vers une mobilité plus complète et intégrée

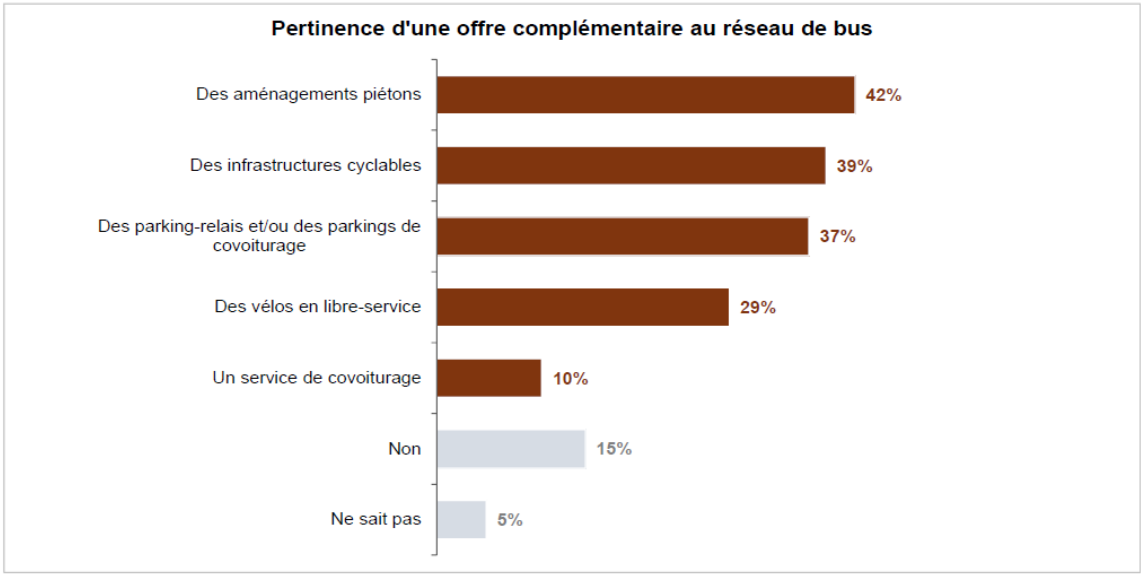
Les habitants ne limitent pas leurs attentes aux bus.

42% demandent des aménagements piétons, 39% des infrastructures cyclables, 37% des parkings relais ou de covoiturage, et 29% des vélos en libre-service.

Ces chiffres traduisent une vision multimodale de la mobilité, où le bus doit s'articuler avec les autres modes pour constituer une véritable alternative à la voiture.

Ces demandes ont souvent été exprimés dans les contributions et constituent un véritable enjeu.

Les aménagements piétons manquants, peu sécurisés, l'absence de trottoirs revient souvent pour justifier par exemple la demande d'un arrêt de proximité ou un changement d'itinéraire (Napollon, route d'Eoures, plateau des Espillières ligne 13).



Base : 831 répondants

Total supérieur à 100% car plusieurs réponses possibles

Attentes des usagers, les points à retenir :

La fréquence avant proximité :

- 63% préfèrent marcher 10 mn pour un arrêt bien desservi.

Des trajets directs sans correspondances

- 58% rejettent les correspondances, même si le trajet est plus long.

Des horaires à élargir :

- Besoins de bus avant 7 h et après 20 h pour coller aux rythmes de vie.

Un vrai besoin de service dominical :

- Forte attente pour le tram (56%) et les lignes 3, 6, 7, 11 (45%)

Vers une mobilité complète et intégrée :

- Aménagements piétons et cyclables
- Parkings relais
- Vélos en libre-service

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

3.10 Contributions libres : entre constats globaux et pistes d'actions

La question ouverte, à laquelle 270 participants ont répondu, a permis de recueillir des contributions complémentaires aux questions fermées, en laissant s'exprimer librement les habitants et usagers, entre constats du quotidien et suggestions d'amélioration.

La question finale du questionnaire était :
« Avez-vous des remarques ou des suggestions à formuler sur ce projet que vous n'auriez pas exprimées précédemment ? »

Naturellement, les thématiques déjà largement abordées lors des réponses par ligne (fréquence, amplitude horaire et service dominical notamment) n'ont donc pas été reprises ici systématiquement par les 270 répondants à cette question.

Les réponses mettent en lumière 13 grandes thématiques, que l'on retrouve également dans les contributions lors du forum d'échanges et dans les cahiers d'acteurs.

Pour autant généralement un répondant pouvait citer plusieurs remarques thématiques. De ce fait les pourcentages indiqués ici correspondent au nombre de citations sur la base des 270 répondants.

> Une couverture du réseau et l'équité de la desserte… pouvant encore être améliorées

Avec plus de 85 citations (près d'un tiers des répondants), la question de la couverture est la première préoccupation exprimée. On y retrouve bien évidemment des questions et demandes personnelles de desserte de son quartier/lieu d'habitat.

Cela confirme le jugement sur la desserte des quartiers (questions 15-16) :

« 49% des participants, soit 459 personnes, estiment que certains quartiers, zones d'activités ou équipements mériteraient une meilleure couverture. »

Ainsi, les expressions évoquent **une meilleure desserte de certains quartiers d'Aubagne** (Les Espillières, Les Solans, Beaudinard, Pin Vert, Les Passons, Saint-Mitre…) mais aussi des communes voisines comme Gémenos, Roquevaire ou Cuges-les-Pins.

Certains témoignages sont éloquents :

- *« Beaudinard fait partie d'Aubagne ! Nous payons des impôts fonciers tout comme Aubagne mais sans avoir les services »*
- *« Pour nous, les habitants des Passons, retrouver un service de mobilité pratique et proche de nous [...] et ainsi ne plus nous sentir à l'abandon »*

Les zones d'activités ressortent aussi : Les Paluds et Napollon concentrent une part significative des attentes, en cohérence avec les cahiers d'acteurs déposés par l'APN et le Pôle Alpha et les expressions lors du Forum.

Enfin, certains évoquent aussi **un problème d'équité dans la desserte des quartiers d'Aubagne :**

- *« Certaines zones ont plusieurs dessertes : bus, tram, etc.. ; d'autres zones sont oubliées complètement. Ce n'est ni normal, ni équitable »*
- *« Que le réseau de bus soit déployé dans TOUS les quartiers !!! »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

En conclusion, un maillage plus équilibré entre les quartiers est évoqué par certains habitants. Pour la Métropole il s'agira de garantir à la fois proximité et efficacité des moyens affectés, notamment sur des zones peu denses.

> Les mobilités actives à ne pas oublier

La **mobilité active est un thème majeur, avec plus d'un quart des réponses (76 citations sur 270 répondants, 28%).**

De nombreuses expressions concernent la place du vélo (parfois même sans lien direct avec la thématique des transports en commun). **Ainsi, les participants demandent le développement de pistes cyclables continues et sécurisées.**

- *« Le réseau cyclable est affligeant. Il est dangereux de circuler à vélo en ville »*
- *« Les pistes sont tracées là où cela ne gêne pas trop les voitures [...] elles sont interrompues à chaque endroit dangereux »*

Les termes employés par les usagers - "affligeant", "dangereux", "roulette russe" - témoignent d'un sentiment d'insécurité qui constitue un frein majeur à l'usage du vélo.

Les habitants ne réclament pas de simples marquages au sol mais de « vraies » pistes cyclables, c'est-à-dire continues, protégées et séparées du trafic automobile.

Cette préoccupation se retrouve aussi dans les cahiers d'acteurs et notamment celui de Mobilidées qui demande une intégration des stationnements et aménagements vélo sur la carte de l'intermodalité.

Une critique récurrente est faite sur l'absence de voie cyclable le long du chantier du Val'Tram, qui est perçue comme une occasion manquée majeure.

- *« Le Val'Tram aurait dû être doublé d'une piste cyclable. »*

A un moindre niveau de réponses, la marche à pied a fait l'objet de suggestions.

Plusieurs expressions évoquent des cheminements piétons confortables pour accéder aux arrêts.

- *« Les piétons sont complètement oubliés comme habituellement : absence de trottoirs ou bien trottoirs dans un état quasi impraticable. »*

Dernier aspect des mobilités actives, mais souvent évoqué, l'emport des vélos dans les bus est également cité, en particulier pour accéder aux sites de loisirs (Garlaban, Font de Mai).

- *« Si l'on veut parler d'intermodalité, il est OBLIGATOIRE de fournir une offre permettant l'emport des vélos »*

Ce besoin a d'ailleurs été réaffirmé lors du forum, avec des propositions pour permettre le transport des vélos le week-end et sur plusieurs lignes structurantes (8, 9, 10, 11).

> De meilleures connexions avec les autres réseaux (LeCar, TER, tramway)

43 contributions (16%) soulignent l'importance d'une meilleure connexion avec les autres réseaux : TER, tramway, cars interurbains et futur Val'Tram.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Les problèmes de correspondances mal calées reviennent régulièrement, tout comme la connexion avec le réseau ferré souvent évoquée :

- *« Coordonner les arrivées des TER de la gare d'Aubagne avec les lignes de bus »*

Le forum a aussi illustré ces demandes, par exemple sur la ligne 6 où deux minutes de décalage suffisent à manquer le tram.

Certaines expressions soulignent que l'usage de la voiture est souvent moins un choix qu'une contrainte, notamment en soirée.

- *« Le dernier train qui relie Marseille à Aubagne part à 22h36 [...] Il est obligatoire, dès que l'on veut passer la soirée à Marseille, de prendre sa voiture »*
- *« Impossibilité de sortir le soir sur Marseille ou Aix en transports en commun »*

Les cahiers d'acteurs renforcent ce constat, le Pôle Alpha appelant à relier efficacement la zone d'activités aux grands pôles de mobilité.

Le forum a élargi cette question à l'échelle métropolitaine avec des demandes de liaisons directes vers Aix-en-Provence, Marseille et le Castellet.

Ainsi, pour certains, l'absence de solutions de transport en commun connectées, fiables et rapides vers les bassins d'emploi et de loisirs comme Marseille ou Aix, contraint les habitants à utiliser leur véhicule personnel. Ce sentiment est d'ailleurs particulièrement renforcé en soirée.

> Toujours la fréquence de passage

Comme évoqué lors des attentes par ligne, le besoin de renforcement de la fréquence constitue le socle essentiel des expressions.

Ainsi, elle est encore citée dans 38 contributions (14%), alors qu'elle ressort déjà systématiquement comme la première attente pour toutes les lignes du réseau.

Certaines expressions sont générales :

- *La fréquence des transports en commun est cruciale [...] une fréquence au-delà de 20 minutes d'attente est un frein à l'utilisation des TC*
- *Beaucoup plus de bus, plus fréquents, plus souvent, à toute heure et tous les jours !*
- *Les zones peu desservies tiennent souvent compte des horaires des scolaires mais pas des personnes qui utilisent les transports en commun pour aller au travail*

D'autres sont beaucoup plus ciblées, renforçant **des attentes déjà exprimées dans les questions par ligne**. Les habitants souhaitent des passages plus réguliers, en particulier sur les lignes majeures (2, 3, 6, 7, 11, 13) :

- *« Gémenos est desservie que par la ligne 7 ; en journée, hors heures de pointe, il faut attendre une heure entre chaque passage ; c'est beaucoup trop long »*
- *« Desservir le quartier du Passons avec des bus plus fréquents et qui ne fassent pas toute la ville pour arriver au centre d'Aubagne »*

Au forum, plusieurs demandes concrètes ont été émises, notamment autour de l'augmentation de l'offre sur la ligne 11 entre Cuges et Aubagne.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> L’accessibilité aux transports en commun, une priorité

35 contributions (13%) portent sur l’accessibilité au sens large, et notamment des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite en amont et sur le réseau de transports en commun.

Elles concernent :

- La fiabilité des rampes PMR, souvent jugées défectueuses ou mal utilisées par les conducteurs,
- L’adaptation des trottoirs et cheminements pour accéder aux arrêts,
- La demande de nouveaux arrêts dans certains quartiers enclavés (ex. Grand Pin Vert).

Ainsi, un problème qui pourrait paraitre mineur…peut souvent empêcher le PMR d’accéder au réseau :

- *« Bien penser à l’accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite car la plateforme est trop souvent en panne »*
- *« Disposer de trottoirs en bon état où les fauteuils roulants peuvent se déplacer sans s'épuiser »*

Le forum a confirmé ces besoins : plusieurs expressions dénonçaient les difficultés de cheminement sur la D96 ou la nécessité d’aménager les trottoirs autour des arrêts de tramway et de TAD. A cet égard une association de personnes à mobilité réduite était fortement présente pour insister sur la nécessité d’adapter le réseau à leurs besoins : arrêts, équipements fonctionnels, TAD plus performant.

Ainsi, comme l’impose le cadre légal, l’accessibilité aux transports en commun n’est pas une obligation, mais bien un droit fondamental pour les Personnes à Mobilité Réduite, au même titre que pour les personnes valides.

> Le maintien de la gratuité

Même si cela n’était pas le sujet principal de la concertation sur l’évolution du réseau d’Aubagne, la gratuité est citée dans 31 contributions (11,5%).

La gratuité reste un marqueur identitaire fort du réseau aubagnais.

Ainsi, **plusieurs répondants la défendent comme un acquis social.**

Certains craignent même sa possible remise en cause, jugeant que **la gratuité est un levier majeur pour le report modal.**

Ainsi, la perspective d'une tarification, même partielle, est perçue par certains comme « antiécologique » car elle pourrait décourager l'usage des transports en commun.

- *« Si l'on veut que les gens abandonnent leur voiture, il faut mettre la gratuité pour ceux qui utilisent les TC »*

Au forum, plusieurs contributions ont porté sur ce sujet, traduisant à la fois un attachement fort et une inquiétude sur son maintien dans la durée.

Les cahiers d’acteurs (notamment Mobilidées) rappellent également que la gratuité constitue un facteur de report modal et d’équité sociale.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Un service en soirée et le week-end

Comme le confirment les expressions par ligne, **le besoin d'un service étendu en soirée et le week-end apparaît dans 31 contributions (11%).**

Les habitants expriment des attentes claires comme pouvoir rentrer du travail tard, ou se déplacer pour des loisirs, événements ou trajets familiaux après 20h,

- *« Les gens qui bossent à Auchan Les Palud finissent à 22h et pas de bus pour rentrer »*
- *« Lors d'événements sur Aubagne en soirée, est-il possible de laisser des trams et des bus en circulation ? »*

De plus, les usagers souhaitent aussi pouvoir se déplacer le dimanche.

- *« Circulation du Val'Tram les dimanches et jours fériés ainsi que jusqu'à 21h00 le soir »*
- *« Des bus plus fréquents le dimanche qui vont dans Les Paluds »*

Cela rejoint les analyses ligne par ligne (7, 10, 11, 13, 16), où la circulation dominicale est souvent citée comme indispensable.

Le forum a insisté sur ces points, évoquant les déplacements vers le marché, le Garlaban ou encore les concerts et matchs nécessitant une offre tardive.

Et lorsque la desserte du dimanche est mise en place elle est félicitée comme lors du forum :

- *« Ligne 7 le dimanche : bien !! Bravo ».*

> Ponctualité et fiabilité : des pistes d'amélioration

25 contributions (9%) dénoncent les retards, suppressions et aléas du service.

Ainsi ces usagers décrivent un service perçu comme peu fiable pour les contraintes de la vie quotidienne : retards chroniques, suppressions de service non annoncées.

Ils insistent sur la nécessité d'un réseau fiable, notamment pour les trajets domicile-travail et scolaires, avec souvent des conséquences concrètes (cours manqués par des lycéens, salariés ne pouvant rentrer de leur travail après 22h…).

- *« Il faudrait que les bus soient à l'heure … ils sont toujours en retard »*
- *« Malheureusement, cette année entière, je n'ai quasiment pas eu mon bus ligne 13 [...] J'ai raté à cause de cela de nombreux cours »*
- *« Des rotations de bus supprimées sans prévenir, c'est aussi la cata »*

Ainsi, ce constat est transversal concerne aussi bien les lignes internes (2, 3, 16) que celles vers l'extérieur (4, 6, 11).

On peut aussi noter que les attentes en matière de ponctualité fonctionnent dans les 2 sens :

- *« Un bus en avance, c'est la cata parce qu'on attend un bus qui ne passera pas »*
- *« Que le bus attende et ne démarre pas avant l'heure prévue »*

Pour la qualité du service aux usagers, la ponctualité est un levier essentiel, d'ailleurs ligne par ligne, le respect des horaires est parfois jugé important.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Stationnement : plus de places en parking-relais

20 contributions (7,4%) évoquent le stationnement, principalement autour du pôle d'échanges d'Aubagne.

La saturation du parking-relais de la gare d'Aubagne est jugée dissuasive pour le report modal.

- *« Agrandir le parking relais d'Aubagne pour pouvoir prendre les transports sereinement sans devoir se lever 1h plus tôt spécialement pour pouvoir se garer avant 6h50 le matin »*
- *« En semaine, le parking de la gare d'Aubagne est toujours plein. Il faudrait trouver un moyen de l'agrandir »*
- *« C'est quand même fou qu'il soit plein à 7h du matin ! »*

Quelques habitants appellent aussi à **agrandir les parkings existants et à en créer de nouveaux**, en cohérence avec les attentes relevées dans la question 23 et au forum.

- *« Il manque sérieusement de parkings gratuits pour prendre le bus ou le train »*

Mobilidées s'interroge également sur ce sujet avec 50 places prévus à Camp Sarlier et sur l'avenir du projet de P+R à la Bourbonne/Gémenos. La question est posée dans leur cahier d'acteurs : *« Quelle solution est envisagée pour permettre aux usagers de déposer leur voiture pour prendre le BHNS ? »*

Quelques expressions mentionnent aussi le stationnement vélo, dans la logique d'une meilleure intermodalité.

> L'information aux voyageurs en temps réel

Plusieurs contributions (17) mettent en avant un besoin d'information claire et fiable : **affichage aux arrêts**, **appli en temps réel, meilleure communication en cas de perturbations.**

- *« Aujourd'hui, on peut attendre une heure à un arrêt de bus et ne pas savoir quand le prochain bus va passer (s'il passe !) »*
- *« Pouvoir suivre l'arrivée des bus via l'application qui est toujours en erreur ou indisponible »*

Ces demandes d'info sur les horaires réels de passage des bus sont à mettre en parallèle du besoin exprimé de fiabilité.

En complément, des remarques sur la lisibilité du réseau ont été exprimées dans les stands et les cahiers d'acteurs, où beaucoup d'habitants demandaient une simplification de la carte et des supports d'information voyageurs.

Ces propositions sont également développées par Mobilidées qui promeut une information en temp réel et non plus par fiche théorique.

> Quelques commentaires sur l'état des véhicules

Certains habitants (15 soit 5,6%) ont souligné **le besoin de mieux entretenir les bus** : véhicules plus confortables, climatisés et mieux entretenus.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- *« Les bus et les tramways doivent être nettoyés sérieusement et beaucoup plus souvent »*
- *« Des chauffeurs qui conduisent correctement et qui mettent la clim »*
- *« Vos bus, ils sont tout le temps en panne »*

Compte-tenu du faible nombre d'expressions, cela ne semble pas refléter la perception globale des véhicules par l'ensemble des usagers.

NB : On peut également mentionner dans cette catégorie le besoin de pouvoir transporter des animaux (chiens muselés notamment).

- *« Il est essentiel de permettre aux animaux de compagnie d'entrer dans les transports en commun »*

> Eviter la sur fréquentation et lutter contre les incivilités

Quelques contributions (14 soit 5,2%) abordent la question de la surcharge à certaines heures et des comportements inciviques dans les bus (bruit, manque de respect, sécurité).

- *« Le bus est rempli à 90% de scolaires qui crient et qui ne laissent pas la place aux personnes plus âgées »*
- *« Qu'il y ait des agents habilités à faire respecter le calme et réprimander l'incivilité »*

Ces comportements inappropriés sont parfois même reliés à la sur fréquentation aux heures de pointe.

« Améliorer la capacité de transport aux heures de pointes et la sécurité dans les bus et tramway »

Même si le volume de remarques reste ici aussi limité, ces propos traduisent une certaine attente d'amélioration de l'ambiance de voyage, également mentionnée par des seniors lors des stands mobiles.

Point plutôt positif l'insécurité dans les bus du réseau d'Aubagne ne semble pas un point majeur dans la perception des usagers.

> Des nuisances perturbantes liées aux travaux

Seulement 10 expressions concernent les nuisances sur le réseau de bus, liées aux travaux, notamment du Bus+ et du Val'Tram.

- *« Les nuisances, dans le cadre des travaux du Val'Tram, sont énormes »*
- *« Ces travaux, depuis Toussaint 2023, sont une gêne permanente »*

L'impact de ces travaux se traduit aussi sur l'attractivité commerciale :

- *« Ce projet nous a pourri la vie pendant des mois, a ralenti notre commerce, a freiné la venue de nos clients »*

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

Ce sujet a été discuté lors du forum, où plusieurs participants ont exprimé leurs inquiétudes sur les impacts temporaires des chantiers et sur les défauts engendrés sur l'accessibilité des transports en commun. Enfin, quelques contributions soulignent les nuisances anticipées liées aux travaux du projet LNPCA. Les habitants craignent des perturbations prolongées, et appellent à un renforcement de l'offre de bus pour compenser.

Contributions libres les points à retenir :

Renforcer la fréquence de passage des bus, une demande récurrente

Une couverture du réseau et l'équité de la desserte… pouvant encore être améliorées

- Quartier Espillières, Solans, Beaudinard, Pin Vert, Les Passons, Saint-Mitre
- Zones d'activités (Paluds, Napollon).

Les mobilités actives à ne pas oublier

- Développement de pistes cyclables continues et sécurisée
- Cheminements piétons confortables pour accéder aux arrêts
- Emport des vélos dans les bus

De meilleures connexions avec les autres réseaux (LeCar, TER, tramway)

L'accessibilité aux transports en commun, une priorité

Le maintien de la gratuité

Un véritable service en soirée et le week-end

Ponctualité et fiabilité : des pistes d'amélioration

Stationnement : plus de places en parking-relais, notamment à la gare

Des attentes complémentaires :

- L'information aux voyageurs en temps réel
- Des bus à mieux entretenir
- Eviter la surfréquentation et lutter contre les incivilités
- Des nuisances perturbantes liées aux travaux

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

4. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION (SYNTHÈSE)

Du 5 juin au 4 juillet 2025, la Métropole Aix-Marseille-Provence organisait une large concertation publique sur l'évolution du réseau de bus d'Aubagne.

Au total, plus de 4 500 personnes ont été mobilisées générant plus de 1 200 contributions via les différents modes d'expression. Elles ont toutes été analysées et prises en compte dans le bilan, dévoilant ainsi des grands enseignements pour la suite du projet.

4.1 Profil type des participants : Actif, Aubagnais et usagers des transports en commun

⊙ *Une participation large et diversifiée*

La Métropole a veillé à mettre en place un dispositif de concertation varié, combinant outils numériques, rencontres de terrain et supports physiques, afin de permettre au maximum d'Aubagnais de s'informer et de s'exprimer.

Ainsi, 1 072 questionnaires en ligne ont été recueillis, complétés par 123 contributions déposées lors du forum d'échanges et 7 cahiers d'acteurs.

⊙ *Une majorité d'actifs aubagnais mobilisés*

Cette bonne mobilisation a touché l'ensemble des publics avec une majorité d'actifs (69% des répondants), et une participation notable de seniors.

A un degré moindre (18%), les scolaires et étudiants ont participé via le questionnaire en ligne.

La base géographique reste centrée sur Aubagne (62% des répondants), tout en intégrant les communes voisines, confirmant l'intérêt suscité au-delà de la ville centre.

⊙ *Une forte proportion d'usagers des transports en commun, mais aussi de la voiture*

90% des répondants étaient des usagers des transports en commun et étaient donc directement concernés.

Ils utilisent surtout le bus (77%), pilier du réseau actuel.

Toutefois, la voiture conserve une place importante dans les pratiques de mobilité, avec 42% des répondants qui disent l'utiliser tous les jours ou presque,

4.2 Une bonne compréhension de la nécessité de faire évoluer le réseau de bus

⊙ *Un large consensus sur la nécessité d'une évolution du réseau*

78% des répondants considèrent qu'une réorganisation du réseau de bus est nécessaire.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

À l'inverse, seuls 10% ne voient pas la nécessité d'une réorganisation, tandis que 12% se déclarent indécis. Cela traduit une attente forte de changement et une reconnaissance des limites du réseau actuel.

⊙ *Un fort potentiel de report modal*

Près de 9 répondants sur dix (88%) affirment qu'ils utiliseraient les transports en commun plus fréquemment si le réseau était mieux adapté !

La plupart des participants s'estiment prêts à changer leurs habitudes et à utiliser davantage les transports collectifs si le réseau évolue pour mieux s'adapter à leurs besoins.

⊙ *Les 3 leviers prioritairement attendus : fréquence, horaires et ponctualité*

82% des répondants souhaitent des bus plus fréquents, 73% demandent des horaires mieux adaptés à leurs besoins et 65% veulent des bus plus ponctuels.

Ces résultats traduisent une demande claire : disposer d'un réseau fiable, fréquent et adapté aux rythmes de vie quotidiens.

4.3 Une perception positive du projet d'évolution du réseau

⊙ *Des conditions de déplacements améliorées*

50% des participants estiment que le projet améliorera leurs conditions de déplacement (dont 20% tout à fait d'accord).

Seulement 28% ne constatent pas d'amélioration de leurs conditions de déplacements.

⊙ *Des bénéfices relativement bien perçus*

- Accès facilité au centre-ville d'Aubagne (29%),
- Des bus plus fréquents (28%),
- Meilleure desserte des zones d'emplois (24%),
- Renforcement de l'offre le week-end (22%).

⊙ *Une couverture des quartiers d'Aubagne jugée comme pouvant encore être améliorée*

Près d'un répondant sur deux juge la couverture du réseau satisfaisante, sans manque majeur identifié.

Certains points restent à améliorer, parmi lesquels :

- Des quartiers d'Aubagne : Beaudinard, Espillières/La Coueste, Solans, Saint-Pierre-les-Aubagne, Passons, Éoures, Saint-Mitre, Camp-Major
- Des zones d'activités : Paluds, Napollon
- Des grands équipements : Clinique de la Casamance, Parc Jean Moulin, collèges Lakanal et Nathalie Sarraute

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- Des liaisons vers les communes voisines : Auriol, Gémenos, Roquevaire, La Penne-sur-Huveaune, La Destrousse, Cuges.

4.4 Les principales satisfactions du réseau proposé

- Les nouvelles dessertes proposées comme celles de la médiathèque, du quartier Bon Civet et du Parc Jean Moulin.
- Les nouvelles connexions possibles, notamment avec la Martelle par la ligne 3, l'accès à Marseille avec les lignes 6 et 10 et l'accès aux sites touristiques de la Font de Mai et du Garlaban.
- Les améliorations d'offres sur les lignes 3, 4, 6,10 ainsi que le fonctionnement du tramway et des lignes 3, 6, 7, et 11 le dimanche.

4.5 Attentes et propositions pour les différentes lignes desservant Aubagne

Au-delà des sujets transverses tels que la fréquence, la régularité et l'amplitude des horaires, la circulation dominicale qui ont réuni la majorité des avis, les participants au questionnaire ont relevé des sujets complémentaires.

Selon le niveau de participation observé pour chaque ligne, plusieurs remarques se dégagent. Elles apportent un éclairage complémentaire sur la perception du réseau et permettent d'enrichir l'analyse au-delà des attentes communes et transversales déjà identifiées.

> Ligne 2 : Collège Lakanal <> Bon Civet (74 répondants avec la ligne 16)

- L'accès au centre-ville et à la gare depuis le quartier des Passons
- La desserte de la Médiathèque
- Une liaison directe entre le collège Lakanal et le quartier des Solans

> Ligne 3 : Pin Vert <> La Martelle (120 répondants)

- Le maintien d'une connexion avec le BHNS
- Le maintien de la desserte de l'hôpital
- La desserte du quartier Beaudinard
- Une liaison entre le collège Lakanal et les quartiers Beaudinard, les Passons et Clés des Champs

> Ligne 4 : Gare d'Aubagne <> La Penne-sur-Huveaune Les Candolles (60 répondants avec la ligne 6)

- Desserte d'équipements structurants : hôpital La Casamance, centre médical du Lion, chemin de la Vallée

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

- Maintien de la desserte de la zone Alpha sur la partie sud de la voie ferrée pour desservir les entreprises et équipements de loisirs
- Meilleure connexion du Pôle Alpha à la gare de la Penne sur Huveaune

> Ligne 6 : Eiffel <> Marseille La Valentine (60 répondants avec la ligne 4)

- La desserte du Pole Alpha à La Penne plus fréquente et adaptée aux horaires professionnels
- Amélioration de la desserte de l'hôpital de la Casamance (à double sens)
- Prolongement de la ligne vers l'hôpital, le centre-ville et la gare
- Des correspondances à améliorer (tramway, lignes RTM)

> Ligne 7 : Gare d'Aubagne <> Mairie de Gémenos (76 répondants avec la ligne 11)

- La circulation le dimanche à renforcer, notamment pour desservir Auchan Aubagne
- Une desserte au plus proche du centre commercial
- La desserte du quartier du centre des impôts
- La desserte du quartier St Pons en semaine pour desservir les entreprises

> Ligne 10 : Gare d'Aubagne <> Marseille La Valentine (66 répondants avec la ligne 13)

- Une meilleure articulation avec les horaires scolaires et les trains (Marseille, Toulon)
- Une véritable desserte de loisirs : service dominical, accès aux espaces naturels,
- Proposition d'extension vers l'AFPA de La Treille, la Légion étrangère et son musée
- La desserte du camping hors période de plein trafic

> Ligne 11 : Cuges-les-Pins Ok Corral <> Gare d'Aubagne (76 répondants avec la ligne 7)

- Demandes sur les horaires : amplitude à élargir (départs plus tôt, après 20h30 pour le dernier bus), adaptation aux scolaires (entrées/sorties collège et lycée)
- Maintien d'une circulation dominicale vers Auchan et Aubagne

> Ligne 13 : Gare d'Aubagne <> La Garenne (66 répondants avec la ligne 10)

- La liaison entre la gare et le Plateau des Espillières à maintenir
- Une desserte dominicale

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025

> Ligne 16 – Aubaline : Les Solans <> Les Passons (74 répondants avec la ligne 2)

- Maintien de la desserte du collège N.Sarraute
- La desserte de la médiathèque et du centre-ville
- La desserte du Piémont de Garlaban et des quartiers hauts à maintenir
- La desserte du parc J.Moulin et l'avenue du 21 août 1944
- Le prolongement vers le secteur d'Éoures, afin de mieux desservir les quartiers résidentiels périphériques

4.6 Les attentes complémentaires

> Une augmentation des niveaux d'offre

La fréquence des lignes reste une attente prépondérante, citée par plus d'un tier des répondants au questionnaire.

Des ajustements d'horaires sont également attendus pour correspondre aux besoins de déplacements des actifs vers les zones d'activités ainsi qu'à ceux des scolaires pour rejoindre leurs établissements de secteur

> Des aménagements de voirie

La nécessité d'améliorer les cheminements piétons pour rejoindre les arrêts du réseau est une remarque récurrente, notamment sur la ZA de Napollon et le quartier des Vaux.

Le développement des infrastructures cyclables est également soulevé.

> L'accessibilité

Une amélioration de l'accessibilité aux points d'arrêts comme à bords des bus est attendue.

> Des services de mobilité complémentaires

A plusieurs reprises sont évoqués le besoin d'améliorer le service TAD (amplitude de fonctionnement, augmentation du nombre d'arrêts et assouplissement de la réservation), ainsi que la nécessité de développer des parkings P+R pour se reporter sur le réseau de transport en commun.

Reçu au Contrôle de légalité le 17 décembre 2025
Publié le 17 décembre 2025