

MARSEILLE MOBILITÉ 2040



LIVRE BLANC · DÉMARCHE CITOYENNE INDÉPENDANTE

Un regard citoyen sur la mobilité marseillaise.



Marseille, un quai de métro (le réseau du quotidien)

SYNTHÈSE

LE PROJET EN RÉSUMÉ

Ce livre blanc tient en une phrase : Marseille n'a pas besoin qu'on lui promette un réseau, elle a besoin qu'on tienne ce qui est déjà voté, qu'on tranche ce qui est à l'étude, et qu'on accepte de discuter le reste. Cette page donne le constat, la proposition, le coût et le calendrier. Tout ce qui suit ne fait que les détailler et les sourcer.

LE CONSTAT, EN QUATRE CHIFFRES

La ligne **M1** a ouvert en 1977, la **M2** en 1984 ; le métro totalise **22,7 km pour 29 stations**, soit la longueur du réseau de Rennes, onzième ville de France. Depuis 1987, Marseille y a ajouté **4,9 km** en trois prolongements, soit cent cinquante mètres par an. Le tramway, relancé en 2007, en est à **trois lignes** quand celui de Lyon, relancé six ans plus tôt, en aligne huit pour 61,8 km. Et **61 % des actifs** du pôle d'Aix-Marseille vont travailler en voiture, contre 51 % à Lyon.

Ce que ce document propose

Un réseau lourd à **huit lignes** en son cœur : les deux lignes de métro prolongées, six lignes de tramway dont trois restent à créer (**T4**, **T5**, **T6**). Autour de ce cœur, **quatre lignes de RER** qui n'exigent aucun tunnel neuf (elles cadencent des voies qui existent déjà), **vingt et une lignes B** pour les corridors qui portent un flux de réseau lourd sans justifier un rail, un **réseau de nuit de seize lignes**. Et trois modes qui ne sont pas des appoints : le **vélo**, qui fait des trajets entiers et non des bouts de trajet ; les **navettes maritimes**, qui traversent en ligne droite une rade que la voirie contourne ; les **parkings-relais**, qui décident de l'endroit où la voiture s'arrête, donc de tout ce qui se passe après. Chaque tracé est rattaché à l'un des trois statuts du document, et le vocabulaire ne varie jamais d'une page à l'autre.

Ce qui est acté

Le **T3** jusqu'à La Bricarde, dont l'enquête publique glisse à 2027. Le prolongement du **T2**, voté. Le **SERM** (le RER marseillais) inscrit dans la loi du **27 décembre 2023** et labellisé en juillet 2024 ; la reconfiguration de Saint-Charles qui le conditionne est financée dans la LNPCA, dont les deux premières phases sont déclarées d'utilité publique. **L'incliné**, entre les quais de la gare de Vitrolles et le pôle Cap Horizon, en service depuis le 31 août 2026 ; sa suite vers l'aérogare, 43 M€, convention signée en février 2025, entre en concertation à l'automne 2026 pour une mise en service annoncée en 2030. Sur ces quatre points, il ne reste qu'à tenir les délais.

Ce qui est à l'étude

Le **T4** de Longchamp à Saint-Jérôme, l'extension du **T3** vers Saint-Antoine, le **T5** et le prolongement du **M2** vers Saint-Loup : décidé par la Ville de Marseille dès 2000, revoté par MPM en 2013 puis par la Métropole en 2016, toujours pas construit. Défendable dès aujourd'hui, mais rien n'est acquis : ces lignes se gagnent ou se perdent dans la mandature qui vient.

Ce qui reste à défendre

Le **T6**, rocade de L'Estaque à Pointe Rouge par le nord et l'est, qui a fait naître ce projet ; le **T1** jusqu'à La Valentine ; le **M2** jusqu'à Saint-Antoine - Hôpital Nord ; le bouclage du **M1**. Ce sont des propositions, assumées comme telles. La rocade en particulier n'a été ni délibérée, ni étudiée, ni chiffrée par personne : elle se discute par son premier tronçon, la descente du **T3** vers Pointe Rouge, qui pose les mêmes rails sur cinq kilomètres et se justifie sans elle.

Ce que ça coûte

2,7 Mde à trouver, soit 181 M€ par an sur quinze ans, à lire à côté des 350 M€ par an que la Métropole reconnaît devoir trouver rien que pour tenir son propre PDU. Le détail, priorité par priorité, en 7.1.

Le calendrier, 2026-2040

D'ici 2027, le débat public et le chantier engagé du **T3** vers La Bricarde ; le **T2** vers les Catalans, acté et financé, n'est pas jugé prioritaire. De 2028 à 2033, la priorité 1 : le **T4** et le **T3** jusqu'à Saint-Antoine Gare. De 2030 à 2037, la priorité 2 : le **T5** et le **M2** sud. De 2033 à 2040, la priorité 3 : le **M2** nord, le **T3** sud et le **T1** est vers La Valentine. Au-delà, et seulement si un maître d'ouvrage s'en saisit, la rocade **T6** et le bouclage du **M1** : aucune date ne leur est promise ici. Cet horizon est lointain parce qu'il est honnête : plusieurs de ces projets sont étudiés depuis des décennies sans jamais aboutir, et promettre 2032 serait reproduire ce que ce document reproche.

TROIS DEMANDES, ET RIEN DE PLUS

Trois choses, et rien de plus. Que les décisions déjà prises soient **tenues**. Que celles qui sont à l'étude soient **tranchées**, dans un sens ou dans l'autre, mais dites. Et que les propositions de long terme soient **discutées** plutôt qu'écartées d'un revers de main. Tout ici est vérifiable, contestable, et fait pour être repris.

PRÉAMBULE

MODE D'EMPLOI DU DOCUMENT

Avant-propos. Marseille est la deuxième ville de France, mais son réseau de transport reste celui d'une ville deux fois plus petite. Deux lignes de métro, un tramway au tracé incomplet, et des projets qui traînent depuis des décennies : le retard est réel, documenté, et il pèse chaque jour sur les habitants qui n'ont pas d'alternative crédible à la voiture.

À l'échelle d'une métropole de cette taille, on pourrait presque parler de cinq lignes de métro. Mais le retard est trop grand et les finances trop maigres pour y arriver d'un coup : ce projet s'adapte à cette réalité. Ce qu'il propose peut sembler démesuré ; ce n'est pourtant que le minimum attendu d'une ville de cette taille.

Ce livre blanc part d'une conviction simple : on ne défend bien que ce qu'on comprend clairement. Trop souvent, le débat sur les transports marseillais mélange annonces politiques, projets réellement financés et idées de long terme, au point qu'un habitant ne sait plus ce qui va vraiment arriver, ni quand. Ce document remet de l'ordre dans cette confusion, sans militer pour une étiquette, mais en donnant à chacun de quoi se faire son propre avis.



Le réseau RTM au cœur de Marseille, Vieux-Port.

Un cadre de lecture simple permet de s'y retrouver : distinguer ce qui est acté (voté, financé, en travaux) de ce qui reste à défendre (inscrit dans les plans de référence) de ce qui relève d'une idée neuve (proposition qui demande un choix politique).

Ce livre blanc propose une lecture citoyenne de la mobilité marseillaise à l'horizon 2040 : métro, tramway, TER, bus, vélo et navettes maritimes. Il s'adresse autant aux habitants qu'aux élus, à la presse et aux acteurs du transport, et vise un objectif simple : permettre à chacun de distinguer ce qui est déjà décidé de ce qui reste à défendre.

Un argument climat, pas un slogan

Les transports sont le premier poste d'émissions de CO2 en France, et la voiture à elle seule en représente 16 %, soit vingt fois plus que les vols intérieurs. Ces émissions stagnent depuis vingt ans : le renouvellement du parc automobile n'y change presque rien. Ce qui fonctionne, en revanche, est documenté : un actif qui se rend au travail en voiture émet en moyenne 16,5 kg de CO2 par semaine, contre 843 g en transport en commun, un rapport de un à vingt. Et les communes où le métro ou le tramway sont accessibles à pied affichent des émissions domicile-travail inférieures de 40 %. Marseille, avec 0,41 tonne de CO2 par actif et par an contre 0,31 à Paris, a une marge de progression directement liée à la densité de son réseau lourd. Ce n'est pas un hasard si la Métropole vise elle-même 15 % de part modale transports en commun d'ici 2030, contre 9 % en 2017 : chaque station à portée de marche d'un quartier aujourd'hui dépendant de la voiture est un des rares leviers qui a fait ses preuves.

Il y a l'autre versant, et il est plus brutal : Marseille est **la grande ville française que la chaleur rendra la plus difficile à vivre**. Une enquête du *Parisien* publiée le 18 août 2025 croise les projections de Météo-France, la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC, celle qui sert désormais de base à l'action publique : **+2,7 °C en 2050, +4 °C en 2100**) et l'occupation des sols. Elle classe les dix villes où la chaleur deviendra la plus insoutenable. Marseille y figure au **troisième rang**, derrière Sète et Agde, deux communes de moins de 45 000 habitants. Autrement dit : de toutes les villes de plus de 100 000 habitants, aucune n'est plus exposée, et aucune ne l'est à cette échelle. **Près de 900 000 personnes**, contre 73 000 pour les deux communes qui la précèdent.

Ce chiffre n'est pas un argument d'ambiance. Les indicateurs climatiques territoriaux du GREC-SUD, le groupe régional d'experts sur le climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur, donnent pour la ville **treize jours de vague de chaleur de plus par an dès 2050**, contre un seul jour par an sur la période 1976-2005, et jusqu'à **soixante-treize jours par an en 2100** dans le scénario le plus pessimiste. Un réseau de transport se juge alors sur un critère qui n'existait pas quand le métro a été conçu : reste-t-il praticable deux mois par an ? La partie 5 de ce document en tire les conséquences d'exploitation, de la climatisation des rames au service d'été. Mais la première conséquence est ici : dans une ville où marcher au soleil devient dangereux deux mois par an, la distance entre chez soi et la station cesse d'être un confort. Elle devient une question de santé publique, et c'est exactement ce que décide un réseau lourd.

SOMMAIRE GÉNÉRAL

N°	CONTENU	PAGE
	Le constat, la proposition, le coût, le calendrier	2
	Mode d'emploi, avant-propos, argument climat	3
1	Où en est Marseille	8
2	Le réseau métro et tram	14
2.1	Ce qui roule, ce qui est acté, ce qui est proposé	15
2.2	Plan du réseau, des navettes et zoom sur le centre	90
2.4	M2, un prolongement voté, jamais construit	20
2.5	T1, prolonger jusqu'à la vraie ville	21
2.6	T2, un changement déjà voté	22
2.7	T3, une phase 2 actée, une phase 3 à défendre	23
2.8	T4, une ligne à finir	24
2.9	T5, la ligne la plus facile à construire	25
2.10	T6, la genèse du projet	26
3.1	Le SERM, un chantier déjà financé	31
3.2	Les quatre lignes en schéma	34
3.3	Le réseau ferré, schéma d'ensemble	35
5	Le service au quotidien	42
5.4	Rénov'Stations	54
8	Conclusion, contributeurs et remerciements	68
9	Diffusion : faire circuler le document	80
10	Annexes	82
10.2	Tracés géographiques, M1 à T6	96
10.3	Tracés géographiques, RER A à D	105

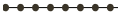
COMMENT CE DOCUMENT EST FAIT, ET COMMENT LE LIRE

Ce livre blanc n'est pas un document d'expertise officielle. C'est une proposition citoyenne, construite à partir de sources publiques et de données ouvertes, qui assume ce qu'elle avance et distingue toujours ce qui est acté de ce qui est proposé.

D'où viennent les données Les correspondances sont reconstruites depuis le référentiel GTFS de la Métropole Aix-Marseille-Provence, tous réseaux confondus.	Ce qui est vérifié Positions des stations, couleurs officielles des lignes, limite communale issue du découpage administratif national.	Ce qui est proposé Tout tracé dessiné en pointillé. Ces tronçons ne sont ni votés ni financés : ce sont des pistes à instruire.
---	---	---

Trois niveaux de statut, jamais mélangés

C'est la clé de lecture de tout le document. Chaque ligne, chaque proposition est rattachée à l'un de ces trois niveaux, et le vocabulaire ne varie jamais d'une page à l'autre. Un lecteur pressé peut donc se fier au seul mot employé pour savoir s'il a devant lui une décision ou une idée.

 ACTÉ	 Voté, financé ou en travaux. Ce n'est plus à démontrer : il reste à tenir les délais. Sur les schémas de ligne, la section est en tirets serrés : décidée, mais pas encore construite.
 ÉTUDIÉ	 Inscrit dans un document de planification ou en cours d'étude. Défendable dès aujourd'hui, mais rien n'est acquis. Sur les schémas de ligne, les tirets s'espacent.
 HORIZON	 Proposition de long terme, assumée comme telle. Elle demande un choix politique et un financement à construire. Sur les schémas de ligne, le trait devient une file de perles.

Le trait porte cette grille sur les schémas de ligne, section par section : seul ce qui roule aujourd'hui y est en trait plein. Le plan général, lui, ne la porte pas : il montre volontairement le réseau de 2040 comme s'il était déjà là, d'un seul tenant, pour donner à voir ce que la ville y gagnerait.

Cette grille impose une discipline : ne jamais présenter comme obtenu ce qui reste à défendre, ni enterrer sous la prudence ce qui est déjà décidé. C'est à cette condition qu'un document citoyen peut être opposé à un élu sans être renvoyé à ses approximations.

CE DOCUMENT EST OUVERT AU DÉBAT

Rien ici n'est définitif. Les extensions proposées, les priorités d'accessibilité, le calendrier, la faisabilité technique et le chiffrage peuvent tous être discutés, corrigés ou contredits. Toute contribution est la bienvenue, qu'elle vienne d'un habitant, d'une association, d'un opérateur, d'un bureau d'études, d'une collectivité ou d'une institution. Une objection étayée vaut mieux qu'une approbation polie : elle rend le projet meilleur.

Lire un cartouche de correspondance

Les cartouches de ce document annoncent ce qu'on prendra dans une station demain, et non ce qu'on y prend aujourd'hui. Le parti pris est assumé et sans exception : **le réseau nommé ici est celui dont ce document parle**. Les lignes de bus structurantes y figurent donc sous leur indice futur (**B1**, **B13**, **B16**) alors qu'aucune ne circule encore sous ce nom : les écrire autrement obligerait à désigner par son ancien numéro une ligne que le document propose précisément de refonder.

Et ces lignes B sont **l'échéance la plus proche de ce document, pas la plus lointaine** : le réseau de bus est à l'horizon **2030**, quand le réseau ferré (métro, tramway, RER) vise **2040**. Une ligne B n'attend ni tunnel ni rail : elle demande des couloirs, des carrefours et des véhicules. C'est la partie du projet qui peut être tenue dans la mandature qui vient, et c'est pour cela qu'elle est nommée au présent.

À côté d'elles, les lignes de bus d'aujourd'hui gardent leur numéro actuel, parce qu'elles continueront de rouler telles quelles. La seule exception est la règle qui donne sa cohérence à l'ensemble : une ligne dont une ligne B reprend le corridor disparaît des cartouches, remplacée par cette ligne B, et ses variantes disparaissent avec elle. Le 19 n'apparaît nulle part, ni son 19B, puisque c'est le **B19** qui dessert désormais son itinéraire ; il en va de même du 6 devenu **B6**, du 72 devenu **B7**, des 82, 83 et 82S fondus dans le **B8**, du 89 devenu **B10**, du 31 devenu **B11**, du 32 devenu **B12**, du 27 devenu **B13**, des 15 et 15S fondus dans le **B15**, du 23 devenu **B16**, des 44 et 45 fondus dans le **B17**, du 18 devenu **B18**, des 41 et 81 fondus dans le **B20**.

Le réseau de nuit suit la même règle. Les fluobus actuels (509, 518, 530, 533, 535, 540, 582) n'apparaissent nulle part sous ces numéros : leurs corridors vivent dans les lignes **N**, puisque ce document les y fonde. Et les deux Noctambus d'aujourd'hui, que la partie 5 déclare supprimés, ne figurent dans aucun cartouche : annoncer une correspondance avec une ligne que l'on propose d'abandonner n'aurait pas de sens.

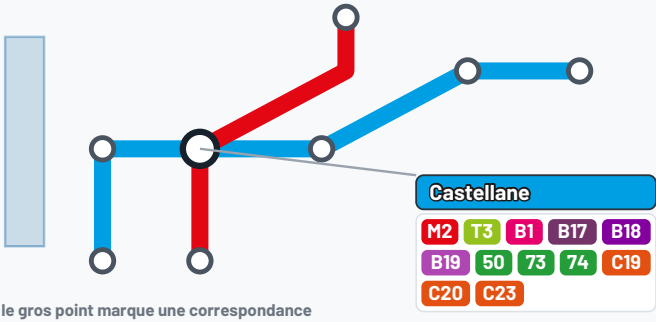
Un cartouche mêle donc deux générations d'indices, et c'est délibéré : il décrit le réseau tel qu'il fonctionnera, non tel qu'il s'appelle aujourd'hui.

Les quatre familles de planches

Le même réseau est dessiné de quatre façons, parce qu'il y a quatre questions différentes : dans quel ordre viennent les stations, ce qui est déjà décidé sur une ligne, où se trouve vraiment un arrêt, et comment les modes se croisent. Les quatre partagent la même carte de station, reprise de la signalétique des quais, et la même règle : **un indice n'apparaît sous un nom que si la ligne dessert vraiment cette station**. Un arrêt de bus voisin ne compte pas, et la planche ci-dessous est produite depuis le référentiel du document, pas recopiée à la main.

Le schéma d'ensemble

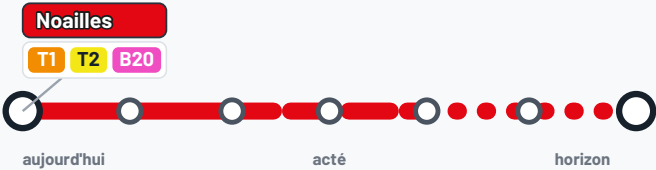
Le réseau redressé : on y lit l'ordre des stations et les croisements, jamais les distances. Parties 2.2 et 3.3.



le gros point marque une correspondance

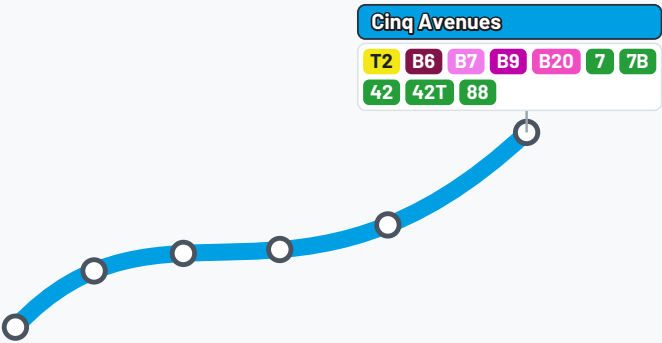
Le schéma de ligne

Une ligne dépliée, station par station. Le trait porte le statut de chaque section. Parties 2.3 à 2.10.



Le tracé géographique

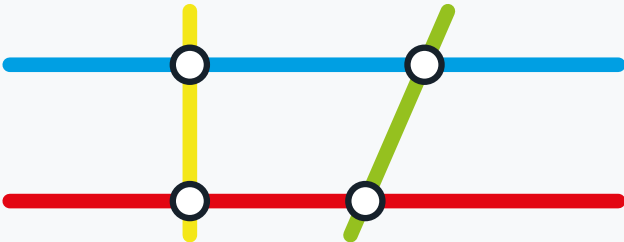
Chaque station à sa position réelle, sur le fond de la ville. En annexes 10.2 à 10.5.



les distances sont vraies

Le plan d'ensemble

Tous les modes sur une seule planche, pour lire les correspondances d'un coup d'œil. Annexe 10.1.

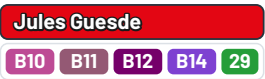


quatre lignes, quatre correspondances

LES CONVENTIONS COMMUNES AUX QUATRE

La carte de station

Le nom, puis ce qu'on y prend.



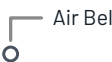
Un terminus

L'indice de la ligne qui s'y arrête.



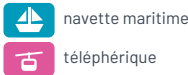
Le trait de rappel

Quand le nom ne tient pas à côté.



Deux modes à part

Le bateau et le téléphérique.



CE QUE DISENT LES INDICES

M1 métro	T3 tramway	RER A RER métropolitain	B9 ligne B, bus structurant	N4 ligne N, réseau de nuit
S2 ligne S, scolaire	49 bus RTM, son numéro	C4 lecar, car interurbain	57 ZOU !, car régional	5 réseau voisin (Aubagne, Aix...)

OÙ EN EST MARSEILLE

Deux lignes de métro, trois lignes de tramway, et quarante ans d'immobilité. Ce que Marseille a construit, ce que le retard lui coûte, et ce que les autres métropoles ont fait pendant ce temps. Tout ce qui suit part de ce constat : rien dans ces pages ne demande de croire sur parole, chaque chiffre est daté et sourcé.

DANS CETTE PARTIE

Deux lignes de métro, trois lignes de tram

Ce que la Métropole vise, et ce que ce projet y change

Ce que ce retard coûte, en chiffres

Pendant ce temps, ailleurs en France

1.1 • Qui décide

Qui décide, et pourquoi on ne le sait plus

Qui décide vraiment

Ce que ce chapitre ne fait pas

Une annonce n'est pas une délibération

DEUX LIGNES DE MÉTRO, TROIS LIGNES DE TRAM

Marseille manque de lignes de transport lourd pour relier ses quartiers entre eux. Ce projet propose des évolutions sur tous les modes de transport, tramway, métro, TER, bus, vélo et bateau, avec un réseau lourd à huit lignes en son cœur (métro et tramway), complété par quatre lignes RER s'appuyant sur les voies ferrées existantes, et un calendrier honnête sur ce qui est acquis, à l'étude, ou encore à défendre.

LA CONVICTION DE DÉPART

Marseille n'est pas condamnée à son retard. C'est une vision **optimiste mais réaliste**, qui suppose un financement à la hauteur des enjeux, une volonté et un courage politiques que la ville n'a pas toujours eus. Les dirigeants qui se sont succédé ont laissé un réseau largement figé ; nous en portons l'héritage, mais rien n'oblige à le perpétuer.

Le constat est sans appel sur le métro. La ligne  a ouvert en 1977, la ligne  en 1984. En près de cinquante ans, elles n'ont connu que quelques prolongements ponctuels, le dernier en **2019** pour la  (900 mètres, une station). Le réseau totalise aujourd'hui **22,7 km pour 29 stations** : à peu de chose près sa taille d'origine. À titre de comparaison, le métro parisien s'étend sur 245,6 km, celui de Lille sur environ 45 km, celui de Lyon sur 34,4 km, celui de Toulouse sur 28,2 km : Marseille, deuxième ville de France, a un réseau plus court que celui de **Rennes** (22,8 km), une agglomération pourtant bien plus petite.

FUN FACT

Le métro de Marseille est aussi long que celui de **Pyongyang** : deux lignes et environ 22 km là-bas, deux lignes et 22,7 km ici. La capitale nord-coréenne a même ouvert le sien quatre ans plus tôt, en 1973. Marseille garde un avantage, 29 stations contre 16 : le réseau est plus dense, il n'est pas plus étendu.

Le tramway n'échappe pas à ce rythme trop lent. Relancé en 2007, le réseau marseillais ne compte encore que trois lignes pour **13 à 19 km**. À titre de comparaison, le tramway de Lyon, relancé six ans plus tôt seulement (2001), totalise aujourd'hui **61,8 km** sur huit lignes : trois à quatre fois plus, pour un temps de développement comparable.

Ce retard n'est pas qu'une question de confort. **61 % des actifs** du pôle d'Aix-Marseille se rendent au travail en voiture, contre 51 % à Lyon ; le vélo ne représente qu'environ **2 % des trajets** domicile-travail, l'une des parts les plus faibles de France. Comme le relève l'**Agam**, l'absence d'alternative réelle à la voiture pèse directement sur l'attractivité économique du territoire, sur sa capacité à attirer et retenir entreprises et habitants. *Un réseau construit en étoile depuis l'hypercentre, une desserte scolaire anecdotique, des investissements trop rares et mal fléchés* : c'est cette réalité que ce projet entend changer.

Ce défaut de desserte a un versant que l'on mesure rarement : un quartier sans ligne est aussi un quartier que personne ne visite. Le quinzième et le seizième arrondissement réunissent **quatre-vingt-dix mille habitants** et ne comptaient que **deux hôtels en 2011** ; les quartiers nord n'ont eu leur première carte touristique qu'en **juillet 2024**, cent vingt ans après la précédente, alors qu'ils accueillent chaque année des milliers de personnes venues à l'Hôpital Nord, dans les zones d'activités, sur le GR2013 et sur le chemin de Marie-Madeleine. Ce projet y met le prolongement du , la rocade , quatre lignes B et le . Desservir, c'est aussi rendre accessible.

Chiffres : coopérative Hôtel du Nord et travaux de Prosper Wanner, 2026.

Un dernier public est presque toujours oublié des politiques de transport, et il est aussi nombreux que les touristes. **Pour chaque touriste présent à Marseille, il y a une personne de passage pour un autre motif** : les **cent mille étudiants** d'Aix-Marseille Université, dont la moitié vient de l'extérieur du département, les **vingt-quatre mille patients** venus d'autres régions se faire soigner et leurs accompagnants, les apprentis des artisans et des PME dont le nombre a triplé en cinq ans, les saisonniers, les travailleurs détachés, et les personnes accueillies par la deuxième plateforme d'accueil de demandeurs d'asile de France. Ce sont les usagers de l'Hôpital Nord, de Saint-Jérôme, de Luminy, des zones d'activités et des dessertes de nuit, c'est-à-dire exactement les liaisons que ce projet crée. Le réseau ne transporte pas que des Marseillais, et ces personnes-là restent plus longtemps, viennent de moins loin et dépensent au jour le jour : un étudiant contribue à hauteur de **8 000 € par an** à l'économie locale, un croisiériste en escale à **60 €**.

Ce que la Métropole vise, et ce que ce projet y change

La cible n'est pas une invention de ce document, elle est écrite dans le **Plan de mobilité 2020-2030** de la Métropole : faire passer la voiture de **54 à 57 % des déplacements** (état 2017) à **moins de 50 % en 2030**, l'autosolisme de 51 % à moins de 46 %, et le vélo de 1 % à 5 %, pour sept milliards d'euros dont 4,6 portés par la Métropole. C'est cet objectif que ce projet reprend : il n'en propose pas un autre.

Ce document ne prétend pas prédire une part modale : aucun modèle de trafic ne tourne derrière ces pages, et un chiffre de report inventé ne vaudrait rien. Ce qu'il peut mesurer, c'est l'**offre**, et elle se mesure au quartier. Aujourd'hui, **72 des 111 quartiers** officiels ont un arrêt du réseau structurant à moins de 250 mètres : métro, tramway en service et lignes B qui roulent. Avec le réseau proposé, le métro, le tramway et les quatre RER en atteignent **89** ; les vingt et une lignes B en ajoutent 9, soit **98** ; le réseau de nuit en ajoute 7, soit **105**. Les six qui restent sont nommés : Carpiagne, La Treille, Les Mourets, Les Îles, Éoures, Les Goudes. LeBateau dessert les Îles du Frioul, la navette maritime **3** Les Goudes, Callelongue comprise, lecar Carpiagne par les M05 et M06, le bus urbain les autres. **26 quartiers** passent ainsi d'aucune ligne structurante à pied à une ligne structurante à pied, parmi lesquels Les Trois-Lucs, La Valentine, Saint-Marcel, L'Estaque, Les Aygalades, Bonneveine. Le report modal ne se décrète pas ; il commence par là, et sans cette offre l'objectif de 2030 n'a aucun chemin pour arriver.

Avant le plan d'ensemble, quelques règles simples fixent la doctrine de lecture : chaque ligne se résume en une phrase ; le **trait plein** désigne le socle existant, le **pointillé épais** ce qui est étudié, le **pointillé fin** l'horizon évoqué ; une correspondance n'entre dans le plan général qu'une fois son tracé stabilisé. Un projet public crédible se lit en trois secondes, s'explique en trois minutes, et se discute ensuite en profondeur.

RÉSEAU	LONGUEUR DU MÉTRO	RANG DE LA VILLE PAR POPULATION	OUVERTURE
Paris	245,6 km	1 ^e	1900
Lille	45,2 km	10 ^e	1983
Lyon	34,4 km	3 ^e	1978
Toulouse	28,2 km	4 ^e	1993
Rennes	22,8 km	11 ^e	2002
Marseille	22,7 km	2 ^e	1977

Lecture : la colonne de rang donne la place de la ville dans la population des communes françaises. Marseille est la deuxième ville du pays et possède le réseau le plus court de ce tableau, plus court que celui de Rennes, onzième ville, ouvert vingt-cinq ans plus tard.

Ce que ce retard coûte, en chiffres

PART MODALE DE LA VOITURE

61 %

des actifs du pôle d'Aix-Marseille se rendent au travail en voiture, une part très supérieure à celle de Lyon.

PART MODALE DU VÉLO

2 %

des trajets domicile-travail se font à vélo, l'une des parts les plus faibles des grandes villes françaises.

LONGUEUR DU MÉTRO

22,7 km

de métro pour la deuxième ville de France, soit la longueur du réseau de Rennes, onzième ville, ouvert vingt-cinq ans plus tard.

AJOUTÉS DEPUIS 1987

4,9 km

ajoutés au métro depuis 1987, soit sept stations en trois prolongements : La Timone en 1992, La Fourragère en 2010, Capitaine Gèze en 2019. Cent cinquante mètres par an.

Ces quatre chiffres résument l'écart : une dépendance à la voiture qui reste massive, une alternative cyclable quasi inexistante, un réseau lourd figé depuis les années 1980. Aucun d'eux ne relève de la fatalité géographique ; tous relèvent d'arbitrages d'investissement. Et la demande, elle, n'attend pas : à l'été 2026, Marseille est devenue la ville française la plus recherchée sur les plateformes de réservation, devant Paris, avec des hôtels remplis à près de 95 % en juillet. La ville n'a jamais été aussi demandée ; son réseau lourd, lui, n'a gagné que 4,9 km depuis 1987.

Pendant ce temps, ailleurs en France

Le retard marseillais ne se mesure pas seulement à son propre passé, mais à ce que les autres métropoles ont fait dans le même intervalle.

Rennes, dont la métropole compte environ quatre fois moins d'habitants que celle d'Aix-Marseille-Provence, a inauguré sa deuxième ligne de métro en septembre 2022. **Toulouse** construit sa troisième : la ligne C, 27 kilomètres entre Colomiers et Labège, est en chantier depuis fin 2022 pour une mise en service annoncée fin 2028. **Bordeaux** a prolongé son tramway jusqu'à l'aéroport de Mérignac en avril 2023, cinq kilomètres et cinq stations qui mettent l'aérogare à 35 minutes du centre-ville. **Lyon**, dont le métro a ouvert un an après celui de Marseille, exploite aujourd'hui quatre lignes de métro et huit lignes de tramway totalisant 61,8 km, et a prolongé sa ligne B jusqu'à l'hôpital Lyon Sud en octobre 2023. **L'Île-de-France**, enfin, met en service les premières lignes du Grand Paris Express, le plus grand chantier de transport public d'Europe.

Sur la même période, Marseille a ouvert 900 mètres de métro et une station.

Ces échéances valent d'être rapportées au calendrier marseillais. Quand Toulouse mettra sa troisième ligne en service fin 2028, Marseille n'aura terminé ni le prolongement du **T3** de Gèze à La Bricarde, dont l'enquête publique, prévue à l'automne 2026, est repoussée à début 2027, pour une ouverture annoncée en 2030-2031, ni le téléphérique de l'aéroport, visé en 2030 après avoir été annoncé pour 2026, puis 2027, puis 2029. À l'échelle des autres métropoles, 2028 est demain. À l'échelle marseillaise, c'est encore un chantier en cours.

Aucune de ces villes ne dispose d'un avantage géographique ou financier décisif sur Marseille. Ce qui les sépare tient à la constance des décisions, pas à la difficulté du terrain.



Station Joliette, ligne **M2**. Le matériel MPM 76 circule depuis l'ouverture du réseau : près de cinquante ans de service pour un réseau de 22,7 km, contre 17,8 km à la fin des années 1980.

Voilà pour le constat. Ce qui suit n'en relève plus : à partir de la partie 2, chaque ligne est reprise une par une, avec ce qui est déjà voté, ce qui est à l'étude, et ce que ce document propose en son nom propre. Le statut est indiqué à chaque fois, et il ne varie jamais.

QUI DÉCIDE, ET POURQUOI ON NE LE SAIT PLUS

Le retard marseillais n'est pas seulement un défaut de moyens : c'est un défaut de lisibilité. Un même projet peut être voté, réaffirmé, puis réduit de moitié sans qu'aucun document ne dise qu'il a changé. Avant d'ouvrir le réseau ligne par ligne, il faut donc savoir qui décide, et ce que vaut chacune des paroles publiques qu'on entend.

Qui décide vraiment

Le décideur reste le même pour l'essentiel du réseau : la Métropole AMP, via la RTM qu'elle pilote entièrement, pour M1-M2 comme pour T1-T6. L'État et les autres collectivités peuvent cofinancer (FEDER, subventions), mais la compétence transport reste métropolitaine. Seul le TER sort de ce cadre : SNCF et Région. Dire qui décide réellement, c'est éviter les promesses sans suite.

Ce que ce chapitre ne fait pas

Il ne juge aucun projet sur le fond, et ne propose rien. Il établit une hiérarchie : ce qui est voté, ce qui est étudié, ce qui est annoncé. C'est cette grille qui sert ensuite à qualifier chaque tronçon du document (acté, à l'étude, horizon) et à ne jamais présenter une intention comme une décision.

Une annonce n'est pas une délibération

Trois actes se ressemblent dans la presse et n'ont pas la même valeur. Une **délibération** engage la Métropole et se vérifie au registre. Un **plan de mobilité** (l'ancien PDU) est voté, opposable, et fixe ce que la collectivité s'oblige à faire. Une **liste d'études** annexée à un communiqué, ou une phrase prononcée lors d'une inauguration, n'engagent rien. Le problème n'est pas qu'il y ait des annonces : c'est qu'elles contredisent le plan voté sans jamais dire qu'elles le corrigent. Le lecteur, lui, ne peut plus savoir ce qui est décidé.

Le cas d'école : le prolongement du M2 vers l'est. Il ne s'agit pas d'un projet resté à l'étude : la Ville de Marseille l'a décidé en 2000, pour une mise en service en 2006. Vingt-six ans plus tard, la section est la même, le prix a presque quadruplé, et pas un mètre n'est construit.

DATE	CE QUE DIT L'ACTE	NATURE DE L'ACTE
été 2000	Sainte-Marguerite Dromel → Saint-Loup, 3,5 km, quatre stations ; 1,4 milliard de francs (environ 213 M€) ; chantier annoncé dès 2002, desserte des quartiers est en 2006	dossier de prise en considération du TCSP, approuvé par les élus marseillais, avant MPM (<i>Le Moniteur</i> , 3 août 2000)
13 déc. 2013	« approbation du principe d'une extension Nord-Sud de la ligne 2 du métro »	délibération DTUP 001-842/13/CC, conseil communautaire de MPM
15 déc. 2016	Sainte-Marguerite Dromel → Saint-Loup, 4 400 à 4 700 m, cinq ou six stations (La Pauline, Maison Blanche, Saint-Tronc Perrin, Saint-Loup Village, Saint-Loup Pagnol, « Rivoire et Carret en solution variante ») ; 15,33 M€ d'études	délibération, adoptée à l'unanimité
20 juin 2019	Dromel vers l'est, franchissement de l'Huveaune, trémie et tunnel, terminus « secteurs Saint-Loup, Rivoire et Carret, La Pomme » ; environ 5 km, six stations, 800 M€ HT	délibération, saisine de la Commission nationale du débat public
5 févr. 2020	le projet entre dans la procédure de débat public	décision de la CNDP n° 2020/17
2021	« de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme, sur environ cinq kilomètres », parking-relais de 1 000 places au terminus, horizon 2030 : seul prolongement de métro que le plan conserve	plan de mobilité 2020-2030, voté à l'unanimité

DATE	CE QUE DIT L'ACTE	NATURE DE L'ACTE
oct. 2023	« Non, le métro à Saint-Loup n'est pas abandonné », après l'avoir écarté au profit du tramway quelques mois plus tôt	déclaration, en inauguration
14 mars 2024	les études annoncées portent sur « métro ligne 2, Sainte-Marguerite Dromel à ZAC Vallon Régny », deux stations, horizon 2035	liste annexée à un communiqué de l'État (GIP Mobilité)

Cinq kilomètres et six stations votés en 2021 ; deux stations étudiées en 2024, et cinq ans de retard sur l'horizon. Aucun de ces actes n'annule le précédent, aucun ne s'y réfère. **Ce document retient le plan voté** : son **M2** va jusqu'à La Pomme - Rivoire & Carret, station par station comme la délibération de 2016 et le plan de 2021 les nomment.

La même liste du 14 mars 2024 annonce quatre études de tramway. Trois confortent ce document : **Les Caillols → La Valentine** et **Belle-de-Mai → Saint-Jérôme**, qu'il chiffrait déjà et qu'il maintient sans y changer une station (**T1** et **T4** du tableau ci-dessous), et **Castellane → pôle d'échange Saint-Antoine**, la phase 3 du **T3** déjà inscrite à horizon 2035. Aucune n'est chiffrée, aucune n'a de calendrier : ce document les chiffre à leur place, au coût unitaire local, et dit d'où vient le chiffre.

La quatrième, **Général Ferrié → Escale Borély**, illustre exactement ce que ce document reproche à la décision publique. Elle descendrait le **boulevard Rabatau**, axe structurant qui mène à l'A50 et à la rocade du Jarret, et dont la Métropole a **lancé la requalification le 3 août 2026** : quatre cents mètres, 2,7 M€, neuf mois de travaux jusqu'en avril 2027, une voie de circulation supprimée au profit d'une piste cyclable protégée, après un an de retard. On refait aujourd'hui une voirie que l'on annonce vouloir rouvrir demain pour y poser des rails. Ce n'est pas une objection au tramway : c'est une objection à l'ordre dans lequel on décide.

C'est aussi ce qui distingue les propositions de ce document. La rocade **T6** suit des voies que personne ne vient de refaire ; la descente du **T3** vers Pointe Rouge emprunte un corridor déjà arbitré ; le prolongement du **M2** est souterrain et ne rouvre aucune chaussée requalifiée. Un projet se juge aussi à ce qu'il oblige à défaire. Le prolongement du **T5** et celui du **M2** vers le nord, eux, ne figurent dans aucune des deux listes.

Un label de l'État n'est pas un chantier. Le plan « Marseille en Grand » est celui de l'État : lancé en septembre 2021 par le Président de la République, il est doté de 500 M€ de subventions et de 500 M€ d'avances pour quinze projets de transport que pilote la Métropole. Le 14 mars 2024, le communiqué de l'État sur leur avancement titrait « 7 des 15 projets de Marseille en Grand seront livrés en 2025 » et promettait aux huit autres des « mises en service échelonnées d'ici 2030 ». Quatre de ces projets sont au cœur de ce document ; voici où ils en sont en septembre 2026.

PROJET, MONTANT DE 2024	CE QUE L'ÉTAT ANNONÇAIT	SEPTEMBRE 2026
Métro automatique Neomma, 553 M€	premières rames en circulation « dans le courant des années 2024 et 2025 »	aucune rame en service ; la première est espérée « pour l'été 2027 », l'achèvement attendu en 2030-2031 ; Alstom réclame près de 70 M€ à la Métropole devant le tribunal administratif
Tramway Saint-Charles - Belle-de-Mai, le T4 de ce document, 152 M€	mise en service d'ici 2030	voté en décembre 2024 à 173 M€, sans étude de faisabilité depuis : « si l'étude n'est pas lancée avant la fin du mois de septembre, je ne sais pas si ce tramway se fera »
Tramway Nord-Sud phase 2, dont le T3 jusqu'à La Bricarde, 453 M€	mise en service d'ici 2030	enquête publique prévue à l'automne 2026, repoussée à début 2027 ; chantier jusqu'en 2030, « probablement plus tard »
Tramway Blancarde - place du 4-Septembre, le T2 vers les Catalans, 76 M€	mise en service d'ici 2030	le plus avancé des trois tramways : travaux annoncés pour 2027, mise en service en 2030

Sources : communiqué de l'État du 14 mars 2024 (GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités) ; La Provence, 23 septembre 2026 ; Marsactu, 24 septembre 2026, qui cite l'audit financier de la RTM ; RTM, chiffres clés 2025.

Aucun de ces projets n'est abandonné, et un seul tient encore l'échéance annoncée, le moins cher. Le label de l'État, son milliard et même la délibération de la Métropole ne font pas un chantier : ce document écrit donc « voté » quand un projet est voté, « en travaux » seulement quand le chantier est ouvert, et ne reprend plus les « études lancées » d'un communiqué qui disait seulement que la Métropole les « engagera très prochainement ».

LE RÉSEAU MÉTRO ET TRAM

Deux lignes de métro, six lignes de tramway à l'horizon 2040, dont trois n'existent pas encore. Ce que Marseille a construit, ce qu'elle a voté sans jamais le construire, et ce qui reste à décider. Huit lignes, huit situations : chacune a sa page, son tracé, ses chiffres et son statut, du chantier déjà financé à la proposition qui n'existe encore que dans ce document.

DANS CETTE PARTIE

Huit lignes, huit situations

2.1 • Les huit lignes

Les huit lignes en un tableau

2.2 • Schémas d'ensemble

trois planches

2.3 • Focus M1

M1 une boucle, et une branche abandonnée

2.4 • Focus M2

M2 un prolongement voté, jamais construit

2.5 • Focus T1

T1 prolonger jusqu'à La Valentine

2.6 • Focus T2

T2 un changement déjà voté

2.7 • Focus T3

T3 une phase 2 actée, une phase 3 à défendre

2.8 • Focus T4

T4 une ligne à finir

2.9 • Focus T5

T5 la ligne la plus facile à construire

2.10 • Focus T6

T6 la genèse du projet

HUIT LIGNES, HUIT SITUATIONS

CE QUI EST RÉELLEMENT ACTÉ AUJOURD'HUI

Seuls deux chantiers sont aujourd'hui validés et engagés : le prolongement du **T3** de Gèze à La Bricarde, en cours, et celui du **T2** jusqu'au 4-Septembre, acté.

Tout le reste de ce tableau, même déjà évoqué publiquement par ailleurs, n'a jamais fait l'objet d'un engagement formel : c'est une proposition de ce projet, qui se doit d'être justifiée comme telle plutôt que présentée comme acquise.

Les pages qui suivent reprennent chaque ligne une par une : ce qui est documenté, ce qui reste à défendre, ce qui relève d'une idée neuve de ce projet, et son schéma de tracé.

Légende des schémas de ligne

En service aujourd'hui	Prolongement / création acté : voté, financé ou en travaux	Prolongement à l'étude : inscrit dans un document de planification	Horizon 2040, proposition de ce document

Une même ligne peut porter plusieurs statuts sur son tracé. Le **T3** en est le cas le plus net : la section de Capitaine Gèze à La Gaye est en service, le prolongement de Gèze à La Bricarde est acté et son enquête publique glisse à 2027, la phase 3 de La Bricarde vers Saint-Antoine est inscrite à horizon 2035, et la descente vers Pointe Rouge est une proposition de ce document. Le trait change donc de style au fil de la ligne, et non d'une ligne à l'autre.

Les badges de soirée et de nuit portés par les schémas nomment les lignes sous leur indice de 2040, comme partout ailleurs dans ce document : les fluobus 509 à 582 y figurent sous les indices **N** du réseau de nuit qui reprend leurs corridors, et les deux Noctambus actuels, que ce document supprime, n'y figurent pas.



Le tramway **T3**, à Marseille.

M1 Une boucle, et une branche abandonnée	M2 Voté en 2016, jamais construit	T1 Prolonger jusqu'à La Valentine	T2 Un changement déjà voté
T3 Deux vitesses, au-delà de La Bricarde	T4 Une ligne à finir	T5 La ligne la plus facile à construire	T6 La genèse du projet

LES HUIT LIGNES EN UN TABLEAU

À partir d'ici, le document ne décrit plus, il propose. Pour chacune des huit lignes : ce qui roule, ce qui est acté, ce qui est à l'étude, et ce que ce document ajoute de son propre chef. Rien n'est présenté comme acquis qui ne le soit pas.

LIGNE	RÔLE	STATUT	
M1	Boucle circulaire est-marseillaise, reliant le centre et les quartiers Est	EN SERVICE	La Fourragère ↔ La Rose
		HORIZON 2040	Bouclage par La Valentine, Les Trois Lucs, Les Olives et La Croix-Rouge
		La branche La Rose → Château-Gombert a été retirée : étudiée depuis 1990, inscrite à l'Agenda de la mobilité de 2016, elle est absente du PDU 2020-2030, et des bâtiments ont depuis été construits sur l'emprise du viaduc projeté · le bouclage direct de La Croix-Rouge à La Rose : idée neuve, jamais étudiée par la RTM	
M2	Axe nord-sud lourd, du Nord jusqu'à Saint-Loup	EN SERVICE	Gèze ↔ Sainte-Marguerite Dromel
		PROLONGEMENT À L'ÉTUDE	Prolongement jusqu'à La Pomme - Rivoire & Carret
		HORIZON 2040	Prolongement jusqu'à Saint-Antoine - Hôpital Nord, par La Delorme et Les Aygaldes
L'extension vers Saint-Loup est étudiée depuis 1986, votée par la Métropole en 2016, non réalisée à ce jour · au nord, la branche remonte le vallon des Aygaldes et retrouve le T3 et le T6 à Saint-Antoine Gare ; le tracé et les stations restent une proposition de ce document			
T1	Ligne des quartiers Est, de Noailles aux Caillols puis La Valentine	EN SERVICE	Noailles ↔ Les Caillols
		HORIZON 2040	Prolongement jusqu'à La Valentine
L'extension vers La Valentine est une proposition de ce document.			
T2	Axe central Blancarde - 4 Septembre par Longchamp, Canebière et Préfecture	EN SERVICE	Blancarde ↔ Noailles
		PROLONGEMENT ACTÉ	Prolongement jusqu'à 4 Septembre
L'extension de la rue de Rome au 4-Septembre est actée.			
T3	Grande traversée littorale et nord-sud	EN SERVICE	Capitaine Gèze ↔ La Gaye
		PROLONGEMENT ACTÉ	Prolongement jusqu'à La Bricarde
		PROLONGEMENT À L'ÉTUDE	Prolongement jusqu'à Saint-Antoine Gare
		HORIZON 2040	Prolongement jusqu'à Pointe Rouge - Port
L'extension Gèze → La Bricarde est en cours · au-delà vers Saint-Antoine, semi-évoquée mais non actée · vers Pointe Rouge, idée originale de ce projet			
T4	Liaison nord-est par Belle-de-Mai, Merlan, Saint-Jérôme et campus	CRÉATION À L'ÉTUDE	Création de la ligne, Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT
Longchamp → Place Burel : tracé approuvé fin 2024, aucune étude lancée · au-delà, à défendre			
T5	Chaînon transversal reliant Blancarde aux Plages du Prado, via La Timone - Village, Capelette et Place Ferrié	CRÉATION À L'ÉTUDE	Création de la ligne, Blancarde ↔ Plages du Prado
Les études sont actées et financées ; la mise en service reste à un horizon long.			
T6	Rocade périphérique nord / est / sud reliant les deux extrémités littorales, hypothèse d'horizon long terme	HORIZON 2040	Création de la ligne, L'Estaque ↔ Pointe Rouge
Proposition de ce document, détaillée au focus T6.			

Les mêmes deux lignes, redressées. La boucle du **M1** se lit d'un trait, et les cinquante stations sont nommées.



M1 Boucle La Rose ↔ La Fourragère ↔ La Croix-Rouge

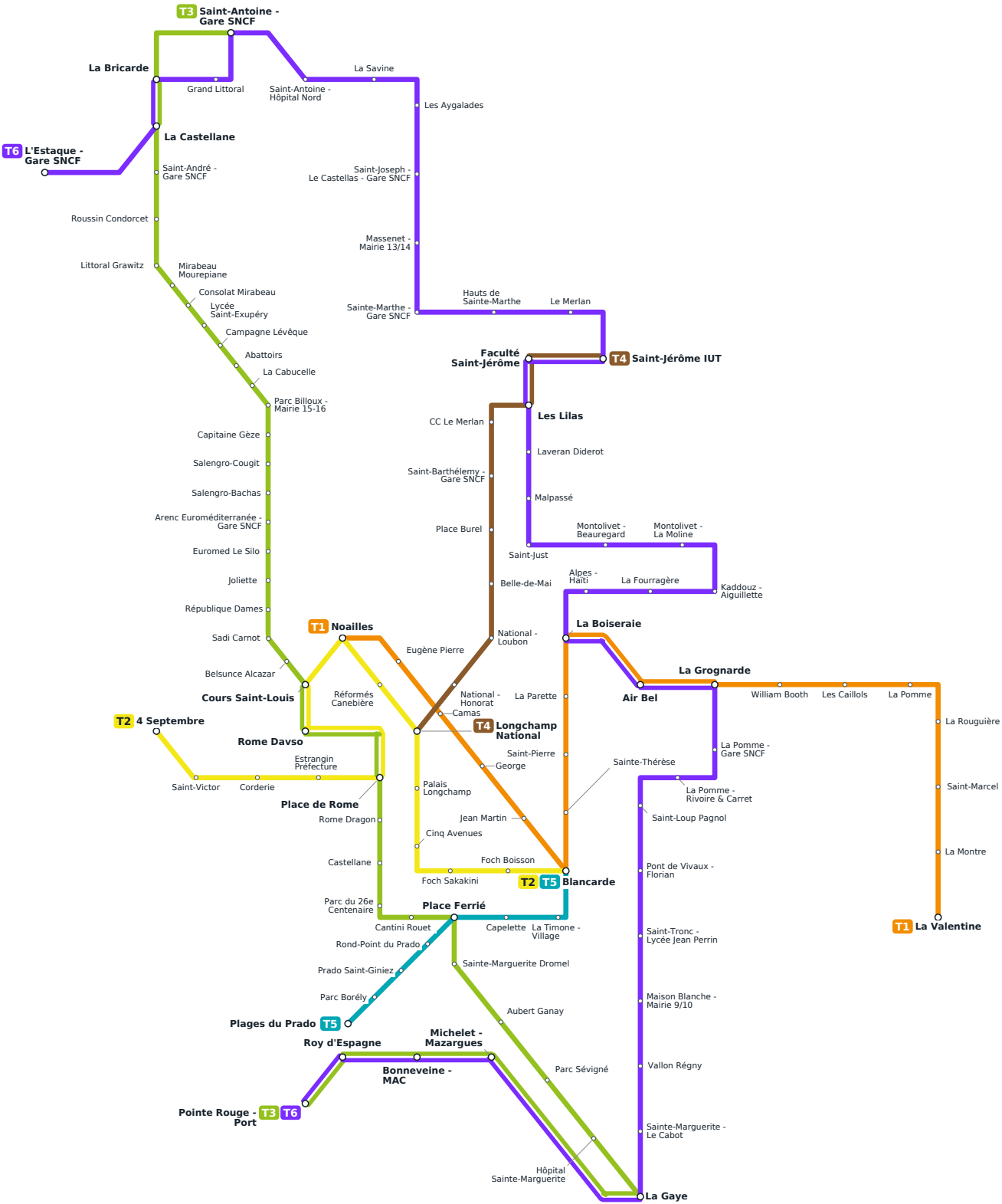
M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret

Schéma, pas carte : les distances ne sont pas à l'échelle et les tracés sont redressés aux huit directions du compas, mais chaque station garde sa position relative réelle. Gros rond noir : correspondance ou terminus. Petit rond : station ordinaire. Cette planche ne porte pas les correspondances : elles sont sur le plan géographique du métro et sur le plan du centre, tous deux en annexe (10.1 et 10.2). Ce qu'elle montre, c'est l'ordre des stations et la forme des deux lignes.

→ Le tracé géographique du métro, station par station, est en annexe 10.2.

LE TRAMWAY, SCHÉMA D'ENSEMBLE

Les six lignes de tramway sur une seule planche, cent neuf stations nommées. Les lignes qui partagent une section sont dessinées en faisceau.



LÉGENDE · TERMINUS ET LECTURE DU SCHÉMA

- T1

Noailles ↔ La Valentine
- T2

Blancarde ↔ 4 Septembre
- T3

Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port
- T4

Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT
- T5

Blancarde ↔ Plages du Prado
- T6

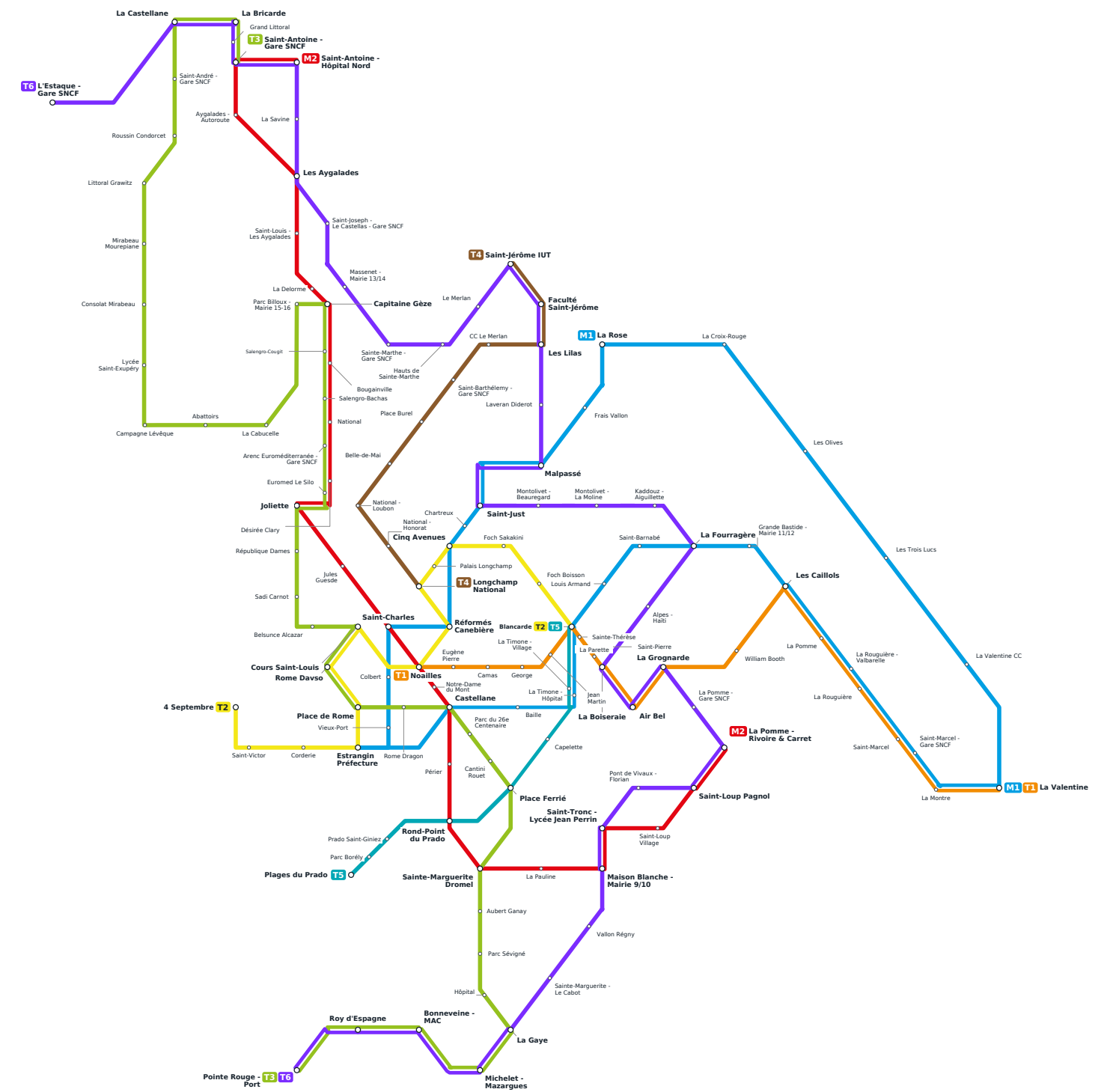
Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port

Schéma, pas carte : les distances ne sont pas à l'échelle et les tracés sont redressés aux huit directions du compas, mais chaque station garde sa position relative réelle. Gros rond noir : correspondance ou terminus. Petit rond : station ordinaire. Cette planche ne porte pas les correspondances : elles sont sur le plan géographique du tramway et sur le plan du centre, tous deux en annexe (10.1 et 10.2). Ce qu'elle montre, c'est l'ordre des stations et la forme des six lignes.

→ Le tracé géographique du tramway, station par station, est en annexe 10.2.

LE MAILLAGE MÉTRO ET TRAMWAY

Les huit lignes ensemble, cent trente-sept stations nommées. Ce que cette planche montre, c'est le maillage : où les lignes se rencontrent, et ce qu'on peut atteindre sans changer deux fois.



LÉGENDE · TERMINUS ET LECTURE DU SCHEMA

M1 Boucle La Rose ↔ La Fourragère ↔ La Croix-Rouge	M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret	T1 Noailles ↔ La Valentine
T2 Blancarde ↔ 4 Septembre	T3 Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port	T4 Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT
T5 Blancarde ↔ Plages du Prado	T6 Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port	

Schéma, pas carte : les distances ne sont pas à l'échelle et les tracés sont redressés aux huit directions du compas, mais chaque station garde sa position relative réelle. Gros rond noir : correspondance ou terminus. Petit rond : station ordinaire. Cette planche ne porte pas les correspondances : elles sont sur les plans géographiques du métro et du tramway, et sur le plan du centre, tous en annexe (10.1 et 10.2). Ce qu'elle montre, c'est où les huit lignes se rencontrent.

→ Les tracés géographiques des huit lignes sont en annexe 10.1 et 10.2.

2.3 · FOCUS M1

M1 UNE BOUCLE, ET UNE BRANCHE ABANDONNÉE

EN SERVICE

HORIZON 2040

Le M1 se joue en deux temps très différents : une extension documentée dès 1990, abandonnée depuis, et une boucle qui n'existe que dans ce projet.

La Rose → Technopôle, le tronçon abandonné

Il repose sur un avant-projet sommaire de 1990 et figure à l'Agenda de la mobilité métropolitaine de décembre 2016. Il n'est pas au PDU 2020-2030 : le seul prolongement de métro qu'il conserve est celui du M2 au sud. Les difficultés d'alimentation électrique des deux lignes ont fait dériver le projet vers une voie réservée aux bus entre La Rose et l'Annonciade, dont l'infrastructure d'alimentation a été réalisée en 2018. Aucun calendrier de travaux de métro n'a jamais été annoncé, et aucun montant public ne lui est rattaché. **Ce document ne le reprend plus.** Deux raisons, et elles sont extérieures : l'absence au PDU, et des bâtiments construits depuis sur l'emprise du viaduc qui devait porter la ligne en aérien. La boucle se ferme donc directement de La Croix-Rouge à La Rose, et Château-Gombert garde le B3 et, la nuit, la N4 et la N16.

Le bouclage par La Valentine, une proposition de ce document

Il n'apparaît dans aucun document public : c'est une proposition originale, à instruire et non une promesse. Elle prend son sens en miroir du terminus M2 à Saint-Loup et de l'extension T1 vers La Valentine, trois lignes convergeant vers un même pôle est-marseillais.

Une boucle complète empêcherait M1 d'être une ligne en cul-de-sac pour en faire un anneau de correspondances entre quartiers Est.

M1 Métro 1
Circulaire : Marseille - La Rose - Les Trois Lucs

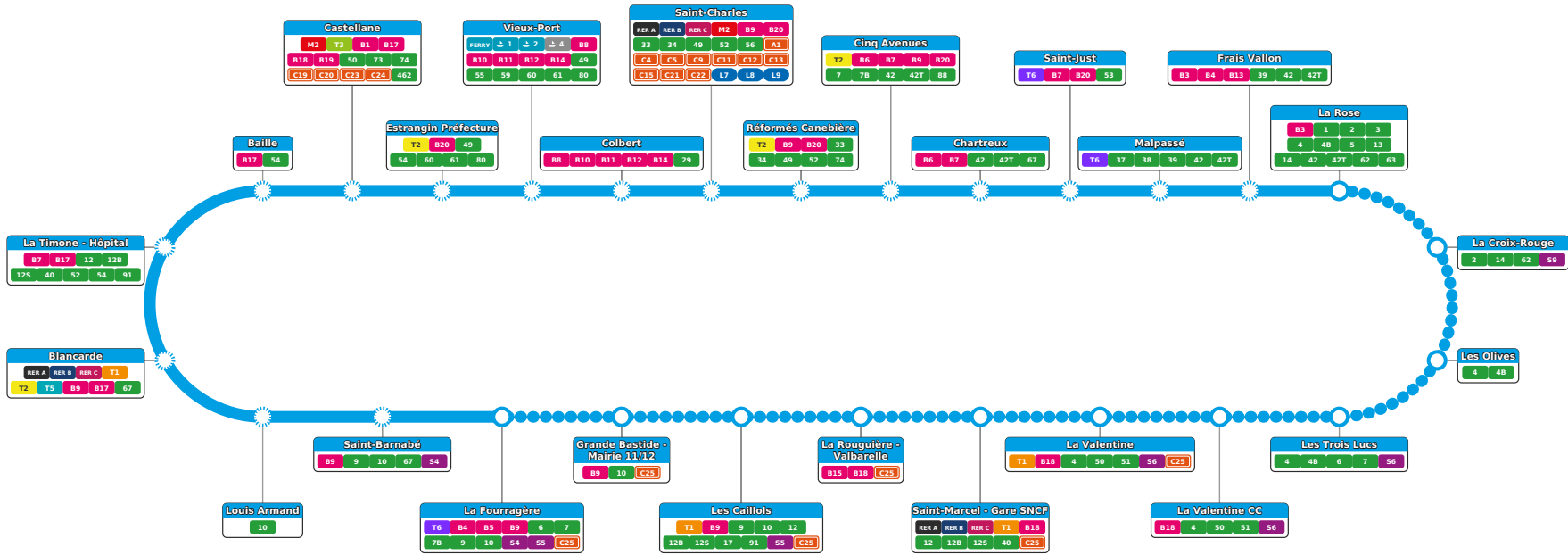


Schéma de la ligne M1. Trait plein : en service aujourd'hui. Tirets serrés : acté. Tirets espacés : à l'étude. Perles : horizon 2040, proposition de ce document.

2.4 · FOCUS **M2**

M2 UN PROLONGEMENT VOTÉ, JAMAIS CONSTRUIT

EN SERVICE

PROLONGEMENT À L'ÉTUDE

HORIZON 2040

Peu de projets illustrent mieux l'écart entre décision publique et réalisation que le prolongement de **M2** vers Saint-Loup, qui desservirait 16 000 habitants d'un quartier historiquement isolé du transport de masse.

1986 Premières études	Déc. 2016 Vote du lancement	800 Me HT, pour ~5 km, six stations délibération du 20 juin 2019	0 m Construit à ce jour
--------------------------	--------------------------------	--	----------------------------

Une ligne qui n'a plus à être démontrée

Elle n'a besoin ni d'être inventée ni d'être défendue : elle a déjà été votée. Le plan de mobilité approuvé à l'unanimité en 2021 la porte jusqu'à **La Pomme**, sur environ cinq kilomètres, avec un parking-relais de mille places au terminus, à l'horizon 2030. En mars 2024, la liste des études annoncées par le GIP Mobilité l'arrête à la **ZAC Vallon Régný**, deux stations, horizon 2035 : le projet n'est pas abandonné, il a été réduit de plus de moitié sans qu'aucune délibération ne le dise. Ce qui manque n'est donc pas une décision (il y en a trois), mais un calendrier de travaux et son financement.

L'AUTRE BOUT DE LA LIGNE : LA BRANCHE NORD

Saint-Loup n'est pas le seul chaînon manquant du **M2**. À l'autre extrémité, au nord de Gèze, la ligne s'arrête aujourd'hui là où la ville continue : Capitaine Gèze, La Delorme, Saint-Louis - Les Aygalades, Les Aygalades, Aygalades - Autoroute, Saint-Antoine Gare puis Saint-Antoine - Hôpital Nord, sept stations qui prolongeraient le métro jusqu'au principal pôle hospitalier du nord de Marseille. Contrairement au prolongement vers Saint-Loup, cette branche n'a pas été votée : elle est proposée de longue date, sans figurer à ce jour dans aucun document de programmation. Ce document l'assume comme une proposition, pas comme un acquis.

Elle referait le maillage là où il manque. À Saint-Antoine Gare, le M2 croiserait le **T3** et le **RER B** : une correspondance qui n'existe pas aujourd'hui. Aux Aygalades, à Saint-Antoine Gare puis à son terminus, Saint-Antoine - Hôpital Nord, il retrouverait le **T6**, la rocade que ce document défend par ailleurs : deux lignes lourdes qui ne se touchent nulle part ailleurs se rejoindraient sur trois stations.

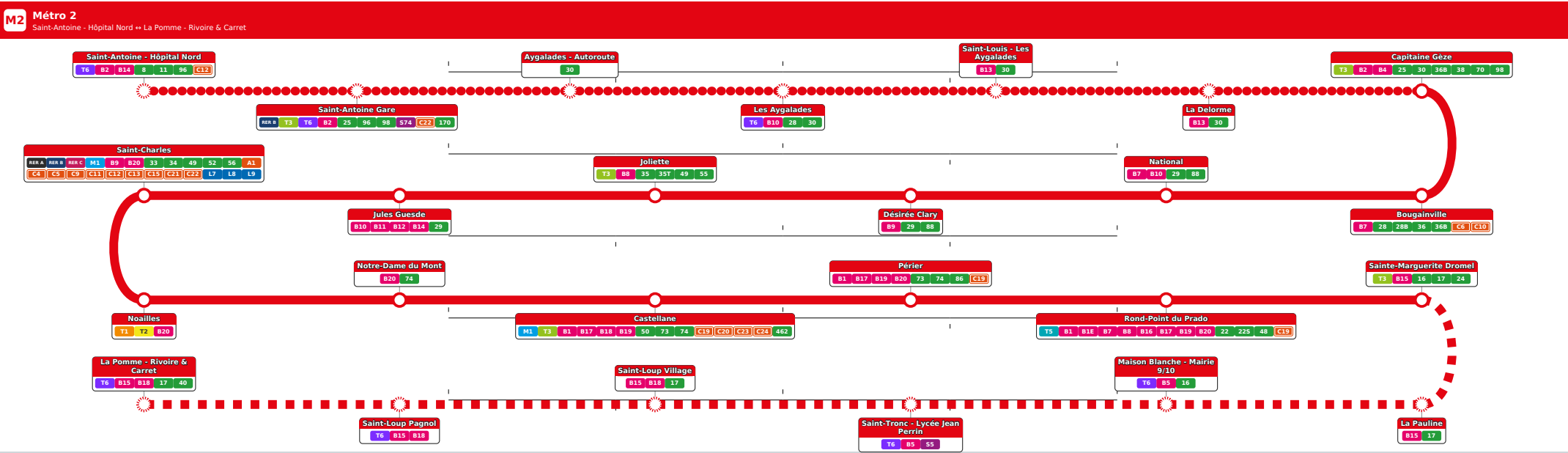


Schéma de la ligne **M2**. Trait plein : en service aujourd'hui. Tirets serrés : acté. Tirets espacés : à l'étude. Perles : horizon 2040, proposition de ce document.

T1

PROLONGER JUSQU'À LA VALENTINE

EN SERVICE

HORIZON 2040

Les Caillols n'est pas un terminus naturel : c'est là où s'arrête la ligne actuelle, pas là où s'arrête la ville.

Cinq stations, deux gares SNCF

Le prolongement proposé crée cinq stations : La Pomme - Follereau, La Rougrière, Saint-Marcel, La Montre et le terminus La Valentine. Deux d'entre elles longent une gare SNCF sans que le tram quitte son axe : la correspondance se fait à pied, et un point étiré la signale sur les plans.

Un terminus qui devient un pôle

En atteignant La Valentine, le

T1

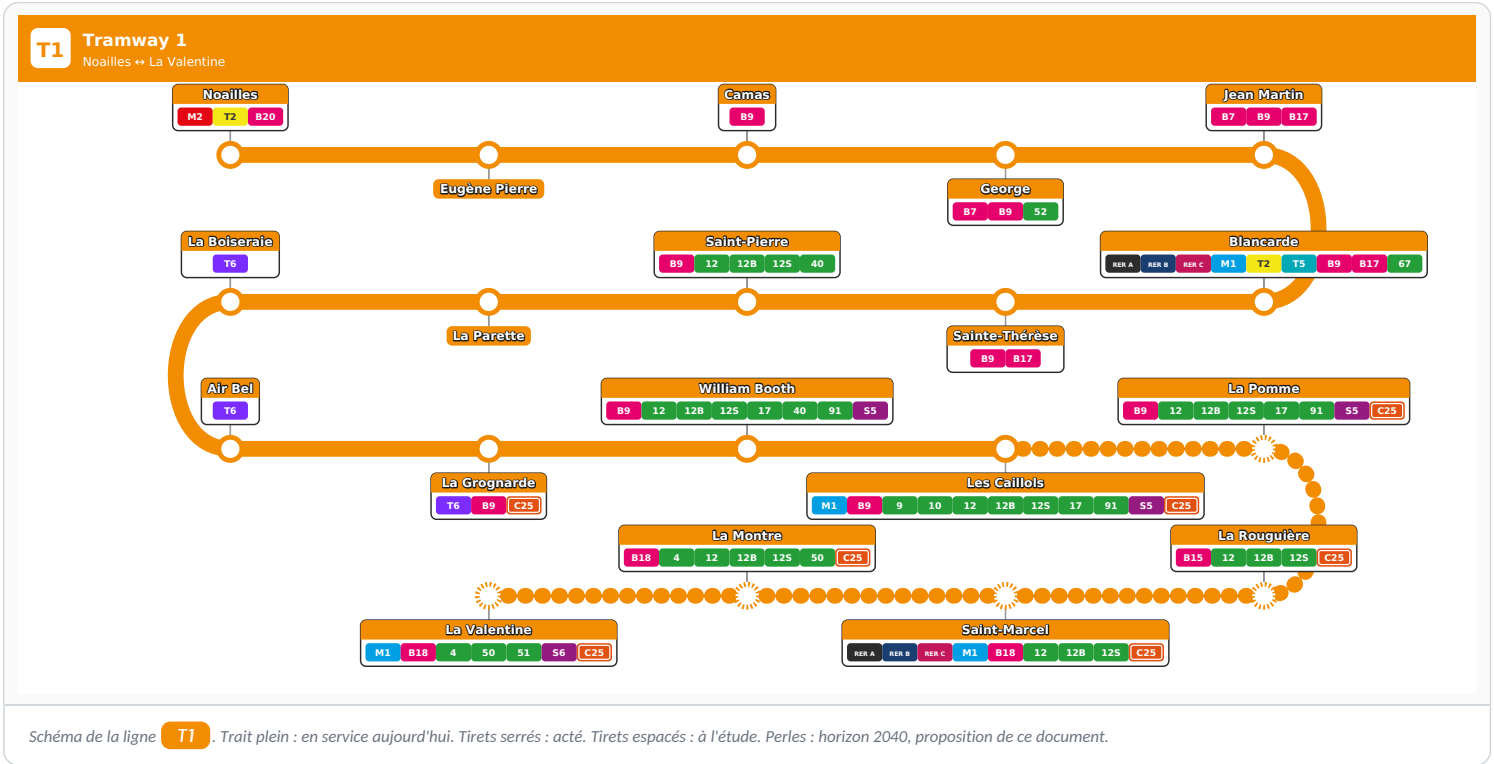
 rejoint le même pôle est-marseillais que les extensions proposées pour

M1

 et

M2

 : un secteur qui concentre plusieurs correspondances possibles plutôt qu'un terminus isolé en bout de ligne.



T2

UN CHANGEMENT DÉJÀ VOTÉ

EN SERVICE

PROLONGEMENT ACTÉ

Contrairement aux lignes précédentes, le

T2

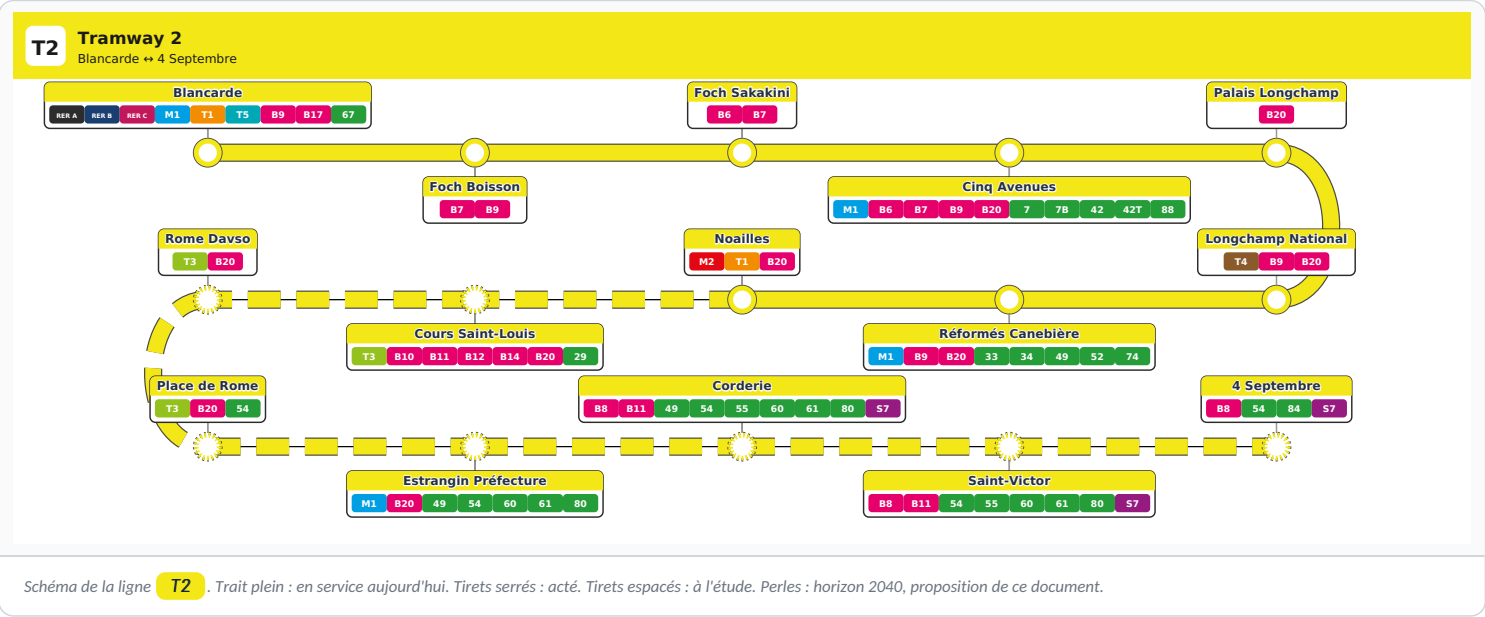
 n'a pas besoin d'être défendu : son extension est actée.

Ce qui est décidé

Le prolongement de la rue de Rome à la place du 4-Septembre représente 2,1 km et 4 nouvelles stations. La mise en service est visée autour de 2029-2030.

Où en est la procédure

L'enquête publique a reçu un avis favorable de la commissaire enquêtrice le 9 juillet 2026. La déclaration d'utilité publique est attendue fin 2026 : c'est la dernière étape avant les travaux.



T3

UNE PHASE 2 ACTÉE, UNE PHASE 3 À DÉFENDRE

- EN SERVICE
- PROLONGEMENT ACTÉ
- PROLONGEMENT À L'ÉTUDE
- HORIZON 2040

La phase 2, de Gêze à La Bricarde, est fixée : 7,7 km, 12 stations, 345 M€ ; l'enquête publique, prévue à l'automne 2026, est repoussée à début 2027 ; mise en service annoncée pour 2030-2031.

Vers Saint-Antoine, une phase 3 désormais inscrite

La Métropole inscrit une phase 3 à horizon 2035, prolongée jusqu'à l'hôpital Nord par téléphérique. L'itinéraire projeté, dévoilé fin août 2026, tranche : depuis La Bricarde, l'avenue Millie Mathys entre le Plan d'Aou et Grand Littoral, puis la remontée vers la gare de Saint-Antoine. C'est le corridor même que ce document donne au T6. L'itinéraire dévoilé ne mentionne pas d'arrêt à Grand Littoral ; ce document en garde un pour le T6, et les cartes suivent ce tracé.

Le chaînon est reconnu : restent le financement et le calendrier.

Vers Pointe Rouge, en préfiguration du T6

C'est une proposition de ce projet, détaillée dans le focus T6. Elle est d'autant plus utile que le prolongement sud vers La Rouvière n'est plus à l'ordre du jour.

T3

Tramway 3

Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port

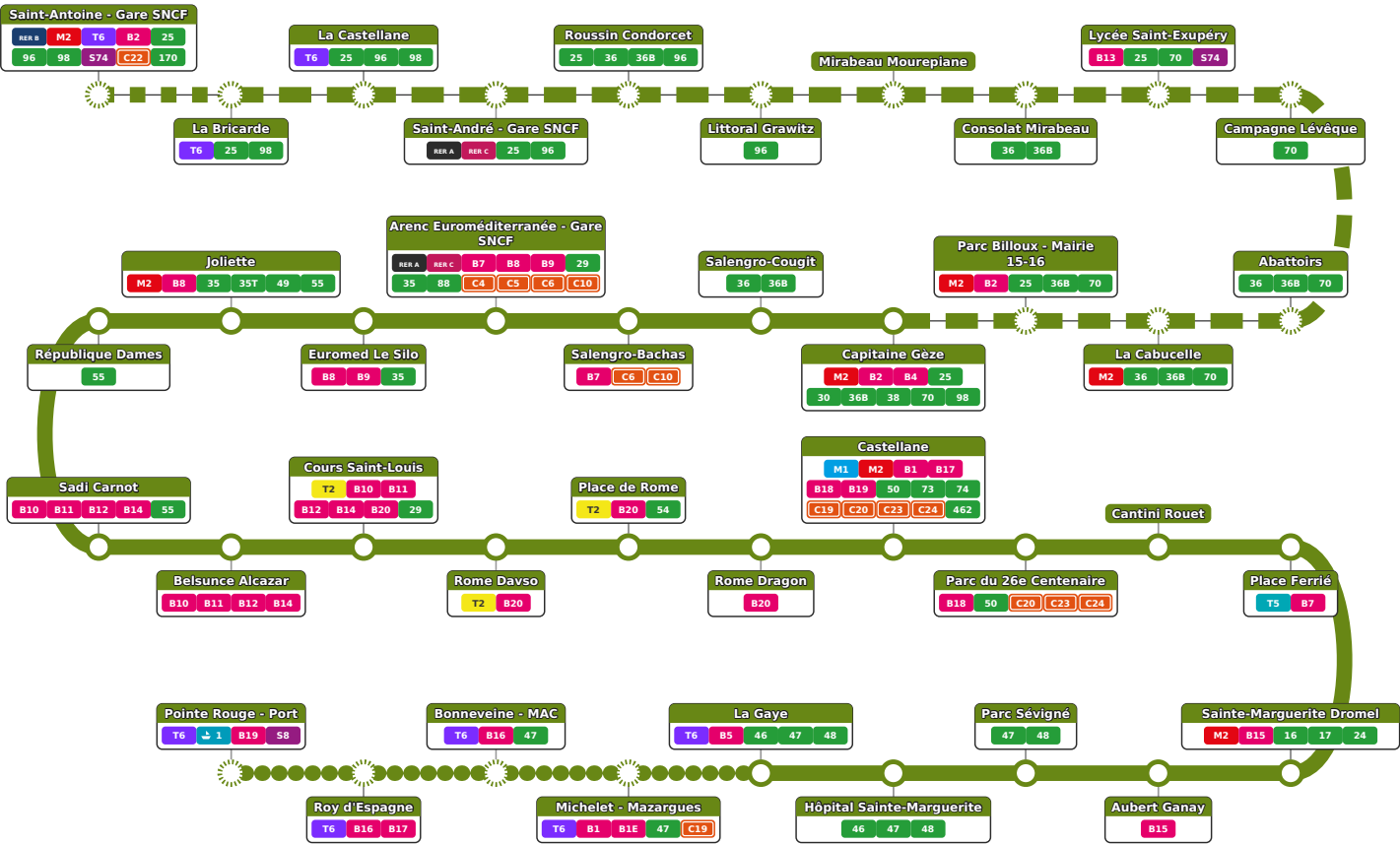


Schéma de la ligne T3. Trait plein : en service aujourd'hui. Tirets serrés : acté. Tirets espacés : à l'étude. Perles : horizon 2040, proposition de ce document.

T4

UNE LIGNE À FINIR

CRÉATION À L'ÉTUDE

HORIZON 2040

Le tracé approuvé fin 2024 par la Métropole et la Ville va de Longchamp National à la place Burel par les boulevards National et Burel et la rue Loubon : 3,47 km au cœur de la Belle de Mai, l'un des quinze projets labellisés du plan « Marseille en Grand », pour un coût estimé à 173 M€ et une mise en service visée vers 2030. Ce qui a été acté, à ce stade, c'est le lancement des études : ni le financement des travaux ni leur calendrier ne le sont. La délibération évoque une dizaine de stations, soit un arrêt tous les 350 m : ce document juge cette densité aberrante pour un tramway et en demande moins, mieux espacées. Et s'arrêter à Burel serait un contresens, alors que le prolongement mènerait à Saint-Jérôme, quartier jeune de 10 000 habitants accueillant un campus majeur d'Aix-Marseille Université.

La ligne ne passe pas par Saint-Charles, et ce n'est pas un oubli : le tracé approuvé suit le boulevard National, à quelques centaines de mètres de la gare, que le tramway n'a aucune raison de contourner tant qu'elle reste une gare de surface saturée. C'est la gare souterraine de la LNPCA qui changera la donne : le jour où elle ouvre, la desserte de Saint-Charles par le T4 se réétudiera. D'ici là, la correspondance avec le reste du réseau se fait à Longchamp National.

Un tronçon embryonnaire à lui seul

Relier Longchamp à la place Burel sans poursuivre jusqu'à Saint-Jérôme reviendrait à raccorder un quartier dense à un terminus provisoire, sans desservir le campus universitaire ni la zone commerciale du Merlan. Pour la deuxième ville de France, un tel inachèvement ne serait pas à la hauteur.

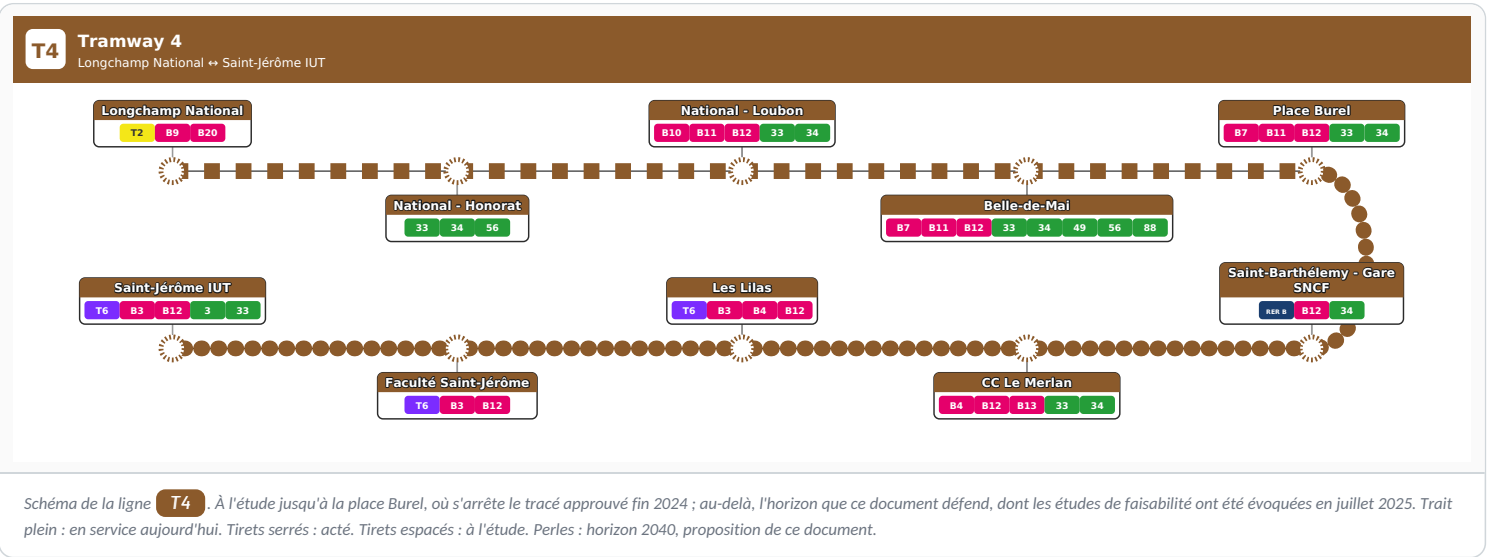
Le prolongement reste à défendre

Même le premier tronçon, voté fin 2024, attend encore son étude de faisabilité : sans elle fin septembre 2026, « je ne sais pas si ce tramway se fera », prévient la présidente de la RTM (La Provence, 23 septembre 2026). Rien n'est acquis : le prolongement est à défendre absolument, comme un projet à part entière, pas comme une suite automatique.

Pourquoi aller jusqu'au bout

Saint-Jérôme concentre un campus universitaire de plusieurs milliers d'étudiants et un bassin d'emploi technopolitain, aujourd'hui mal relié au reste du réseau lourd. Une ligne qui s'arrête à Belle-de-Mai laisse ce potentiel de côté et prive les quartiers nord d'une connexion directe au centre-ville. Le campus est aussi le point où le T4 rencontrerait le T6 proposé par ce document : la correspondance s'y fait aux deux arrêts, Faculté Saint-Jérôme et Saint-Jérôme IUT.

Et réduire Saint-Jérôme à son campus, c'est passer à côté de l'essentiel. C'est aussi un noyau villageois, l'un des onze quartiers du 13^e arrondissement, le plus peuplé de Marseille, 92 261 habitants au recensement de 2021. Autour de lui, La Batarelle, Saint-Mitre, Château-Gombert et, juste au-delà de la limite d'arrondissement, Le Merlan : un secteur entier que le réseau lourd ne touche aujourd'hui que par sa marge. Un terminus de tramway à Saint-Jérôme ne dessert pas un campus, il ouvre une porte à tout le nord-est de la ville.



T5 LA LIGNE LA PLUS FACILE À CONSTRUIRE

CRÉATION À L'ÉTUDE

Paradoxe de ce document : la ligne la moins connue du grand public est aussi, sur le papier, la plus simple à réaliser.

Une infrastructure qui existe déjà

L'essentiel du tracé emprunterait l'emprise ferroviaire dite du « train des poubelles », qui relie Blancarde à la Capelette et porte encore les convois de déchets vers Entressen : 2,0 km d'emprise déjà posée. La voie s'arrête là, aux heurtoirs du centre de transfert. Il manque 300 m de raccordement, sur le boulevard Rabatau, entre le bout de la voie et la voirie. De là, la ligne descend le boulevard Rabatau jusqu'au Rond-Point du Prado, où elle croise le M2, puis suit l'avenue du Prado : Prado Saint-Giniez, Parc Borély et les Plages du Prado. Construire un tram-train sur une emprise déjà existante coûte structurellement moins cher que percer un tracé entièrement nouveau.

Une idée qui revient depuis des décennies

Ce corridor apparaît dans des documents publics depuis le PDU de 2013, porté notamment par la FNAUT PACA. Il a disparu et réapparu au gré des plans successifs, sans jamais aboutir. La Métropole confirme avoir acté le financement des études, aujourd'hui en cours, mais avec un horizon de réalisation qualifié de long terme.

POURQUOI ÇA DEVRAIT ALLER PLUS VITE

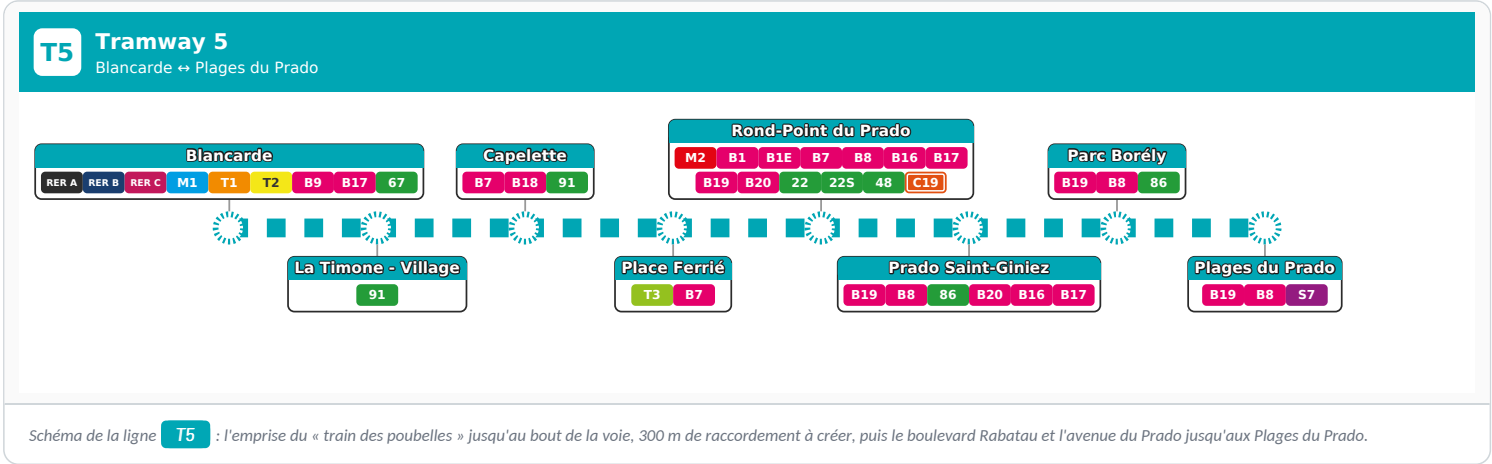
Sur ce projet précisément, la facilité relative de mise en œuvre plaide pour une accélération du calendrier plutôt qu'un renvoi systématique à l'horizon lointain. Ce que ce document demande n'est pas d'inventer un tracé, mais de tenir enfin un engagement déjà pris.

Un enjeu social d'abord

La Capelette, ancien quartier industriel aujourd'hui paupérisé, compte 1 810 habitants en zone prioritaire avec un taux de pauvreté de 37 %. Elle n'est desservie que par les lignes 18 et 91.

Une avenue où le bus n'avance plus

Le 18 traverse l'avenue de la Capelette, artère chroniquement congestionnée où le stationnement anarchique et les doubles files paralysent la circulation : il n'est pas rare que quatre bus se succèdent à la file, chacun bloqué dix à quinze minutes pour parcourir vingt mètres. Un transport lourd, libéré de la congestion routière, y serait salvateur : T5 relève de l'équité territoriale.



T6 LA GENÈSE DU PROJET

HORIZON 2040

Parmi les huit lignes, le T6 est celle qui a le plus été travaillée en détail : c'est elle qui a fait naître l'idée de Marseille Mobilité 2040. Rocade périphérique nord/est/sud reliant L'Estaque à Pointe Rouge, elle vise un déséquilibre documenté du réseau lourd, historiquement concentré sur le centre et le sud.

- **Réparer un déséquilibre** : les quartiers nord et les secteurs est/sud-est restent aujourd'hui à l'écart du réseau lourd (métro, tramway structurant).
- **Un effet de maillage** : en correspondance avec le M1, le M2, le T1, le T3 et le T4, chaque nouvelle station profite à l'ensemble du réseau, pas seulement au T6. Le T6 ne croise en revanche ni le T2 ni le T5 : la rocade passe au large du centre, c'est son principe.

CHER, OUI. INDISPENSABLE, AUSSI.

Le coût (920 M€ pour les phases 1 et 2, dont 257 M€ portés par le T3 et 663 M€ par la rocade, à 45 M€/km, cohérent avec les tramways français récents) reflète surtout le retard accumulé sur ces corridors, pas une raison de renoncer. Les phases 1 et 2 sont solides prises isolément ; seule la phase 3 (bouclage) reste un horizon lointain, sans urgence, le corridor étant déjà couvert par les lignes structurantes B4 / B5.

Un phasage en trois temps

PHASE	TRONÇON	VIABILITÉ
1	La Gaye ↔ Pointe Rouge <i>correspondance T3</i>	SOLIDE Ouvre l'accès direct au littoral sud pour les quartiers est. Peut être préfigurée par un prolongement transitoire du T3 sur ce même corridor, en attendant la ligne T6 complète.
2	L'Estaque ↔ Malpassé <i>correspondance M1</i>	SOLIDE Dessert seule environ 60 000 habitants, sans alternative lourde actuelle.
3	Malpassé ↔ La Gaye <i>jonction, bouclage de la rocade</i>	À RELATIVISER 622 M€ pour 13,8 km, presque autant que la phase 2 à elle seule, pour un corridor déjà assuré correctement par les lignes structurantes B4 / B5 existantes. Sur boulevards et sans ouvrage, comme les deux autres phases : depuis Malpassé, l'avenue Jean-Paul-Sartre jusqu'à Saint-Just, en correspondance avec le M1, puis Beauregard et l'avenue de Montolivet vers La Moline et La Fourragère.

La Gaye ↔ Pointe Rouge : l'emprise est déjà réservée, et déjà budgétée

Personne n'a jamais proposé de tramway entre La Gaye et la Pointe Rouge. Mais tout le monde, depuis trente ans, a proposé de **refaire cet espace de fond en comble**, et l'a inscrit au budget. C'est ce qui rend cette phase 1 différente des autres : la collectivité n'a pas à être convaincue de la pertinence du lien, elle l'a déjà admise deux fois.

le projet

Boulevard Urbain Sud

8,5 km de l'échangeur Florian à la Pointe Rouge, 300 M€, livraison annoncée pour 2022. La rocade sud de Marseille, bouclée.

ANNONCÉ

>

depuis 2020

Construit, mais allégé

3,2 km ouverts, de Florian au Cabot. Le BUS s'arrête là : trois kilomètres sur huit et demi.

CONSTRUIT

>

bloqué depuis 2020

Du Cabot au Roy d'Espagne

2,1 km : la Ville refuse de céder les parcelles, attaque la déclaration d'utilité publique et les 50 M€ votés le 27 juin 2024.

BLOQUÉ

>

octobre 2023 →

Le dernier kilomètre devient une voie verte

1,7 km du Roy d'Espagne à la Pointe Rouge, 4,8 M€. Plus aucune annonce depuis avril 2026.

EN SOMMEIL

Trois kilomètres construits sur huit et demi. Le reste du corridor est réservé, budgété, et attend toujours un usage.

Le **Boulevard Urbain Sud** (BUS) devait rejoindre la Pointe Rouge depuis la L2 : **8,5 km**, 300 M€, livraison annoncée pour 2022. Il en existe **3,2 km**, de l'échangeur Florian au Cabot, ouverts depuis l'été 2020 et réalisés sous la mandature précédente. Le BUS s'arrête là. Les **2,1 km** suivants, du Cabot au chemin du Roy d'Espagne, n'ont jamais été construits, et ce n'est pas une affaire de procédure : c'est un **désaccord politique frontal**. La municipalité élue en 2020 juge le projet dépassé et refuse de le poursuivre, dans les termes de son propre programme : « nous refusons de poursuivre cet **urbanisme d'un autre siècle** ». La Ville refuse de céder les parcelles nécessaires, a attaqué l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique et déposé le 3 septembre 2024 un recours contre la délibération métropolitaine du 27 juin 2024, qui votait cinquante millions d'euros d'études, d'acquisitions foncières et de travaux pour la suite. La justice a donné raison à la Métropole ; le chantier n'avance pas pour autant.

Quant au dernier tronçon, celui qui descend à la mer, la version routière a été **abandonnée** avant même d'être disputée. La Métropole l'a remplacée en octobre 2023 par le **Boulevard Urbain Vert** : 1,7 km du Roy d'Espagne à la Pointe Rouge, **4,8 M€**, une coulée verte pour les piétons et les vélos, soixante-dix arbres plantés, livraison annoncée avant la fin du mandat. Depuis le changement d'exécutif métropolitain d'avril 2026, plus aucune annonce sur ce tronçon : le dernier état public connu est un « démarrage prochain des études techniques », sans date. Officiellement le projet n'est pas enterré. Dans les faits, on n'en entend plus parler.

✓

L'emprise

Réservée par deux projets successifs, du Cabot à la mer. Rien à exproprier de plus.

✓

La reconnaissance du besoin

Trente ans de projets pour relier ce littoral : la pertinence du lien n'est plus à démontrer.

✓

L'argent

Inscrit au budget deux fois, 50 M€ pour la section bloquée et 4,8 M€ pour la coulée verte.

✗

Le mode

Une autoroute urbaine a été jugée inacceptable. Une voie verte ne transporte personne à l'échelle d'une rocade.

DONC

Le **tramway achève ce que la route n'achèvera pas**. Le BUS s'arrête au Cabot depuis six ans, et son prolongement routier ne se fera vraisemblablement jamais : ce qui le bloque est un bras de fer entre la Ville et la Métropole, pas un tracé ni un budget. Le corridor, lui, reste réservé jusqu'à la mer. Un tramway l'achève sans rouvrir la querelle : il rend l'espace aux piétons et aux cyclistes, et il déplace des gens à l'échelle d'une rocade.

Ne pas confondre avec le chantier du rond-point de La Gaye. Démarré le 8 décembre 2025 pour 2,5 M€ et une dizaine de mois, il ne concerne pas cette branche : le carrefour est en amont du terminus actuel du tramway, sur l'axe de la **phase 3**, la jonction Malpassé ↔ La Gaye. Ce qui s'y joue est la fluidité du quartier, pas la desserte du littoral.

- **Points de vigilance** : Saint-Jérôme → Malpassé, descente du rebord du plateau par le chemin du Merlan à La Rose et le boulevard Laveran (pentes à vérifier par une étude topographique avant chiffrage définitif). La Bricarde : le prolongement du **T3** y est acté et financé ; seule l'implantation exacte de la station reste à arrêter, en l'absence des plans précis de la RTM.
- **Un projet connexe à anticiper** : indépendamment du **T6**, un prolongement du **M2** de Gèze vers Saint-Antoine - Hôpital Nord est proposé de longue date, sans figurer à ce jour dans aucun document de programmation. Elle créerait des correspondances **M2** / **T6** aux Aygalades et à Saint-Antoine Gare, où le **M2** croiserait aussi le **T3** : c'est tout le nord qui se maille, pas seulement un terminus qui s'éloigne.
- **Une solution transitoire à envisager** : idée originale de ce projet, sans précédent dans les études publiques. En attendant la création du **T6** et en amont de sa phase 1, un prolongement du **T3** de La Gaye vers Pointe Rouge (via Michelet - Mazargues et Bonneveine - MAC) pourrait ouvrir plus tôt l'accès au littoral sud pour les quartiers est. Une fois le **T6** mis en service, La Gaye redevient le terminus de long terme du **T3**.
- **Deux tracés, un même corridor** : ces mêmes stations viennent aussi compléter le tracé du **T6** après La Gaye (La Gaye → Michelet - Mazargues → Bonneveine - MAC → Roy d'Espagne → Pointe Rouge). Que ce soit porté par le **T3** en avance de phase ou par le **T6** lui-même, le corridor est désormais cohérent sur les deux schémas.

Avantages attendus

- **Accès équitable au littoral sud** : L'Estaque, Malpassé et l'Est/Sud-Est (Michelet, Bonneveine, Pointe Rouge) restent aujourd'hui sous-desservis. Le **T6** crée une rocade cohérente.
- **Effet réseau** : la rocade croise cinq des sept autres lignes lourdes en quinze stations : le **M1** à Malpassé et La Fourragère, le **M2** à Saint-Antoine - Hôpital Nord, Saint-Loup Pagnol et La Pomme - Rivoire & Carret, le **T1** à La Boisseraie, le **T3** en sept points du littoral et du nord, et le **T4** sur le campus de Saint-Jérôme, à la Faculté comme à l'IUT. S'y ajoutent quatre gares du RER : L'Estaque (RER A et C), Saint-Antoine, Saint-Joseph - Le Castellas et Sainte-Marthe, toutes trois sur le RER B. Une ligne de rocade ne vaut que par ce qu'elle rabat : celle-ci rabat sur tout le reste du réseau.
- **Croissance maîtrisée** : Le phasage permet une montée en puissance progressive, sans surcharger les capacités opérationnelles de la RTM.

Financement

- **Versement mobilité** : Ressource historique de financement des extensions RTM. À 2 %, il est au plafond légal ; le taux francilien de 3,20 % vaudrait environ 260 M€ de plus par an (voir la partie 7.1).
- **Contrat de plan État-Région** : Dans la continuité du plan « Marseille en Grand ».
- **Fonds européens (FEDER)** : Pour les volets accessibilité et désenclavement de quartiers prioritaires.
- **Valorisation foncière** : Le long du tracé (Grand Littoral, Malpassé), par capture de plus-value.
- **Hausse du pass permanent** : Passage de 40 € à 50 € par mois, dont la moitié prise en charge par l'employeur. Une charge réelle pour les usagers, mais à relativiser au regard du reste à charge final.
- **Élargissement du plan Marseille en Grand** : Un rattrapage qui dépasse les clivages partisans : Marseille, deuxième ville de France par la population, ne dispose que d'environ 22 km de métro, un réseau resté quasiment figé depuis les années 1980. La solidarité nationale finance déjà des infrastructures comparables ailleurs sur le territoire ; le même principe peut légitimement s'appliquer ici.



LE RER MARSEILLAIS

Les voies existent déjà. Les trains manquent. Marseille a une étoile ferroviaire, des gares dans ses quartiers et des trains trop rares pour qu'on puisse s'en servir. Quatre lignes suffiraient à en faire un réseau du quotidien, sans percer un seul tunnel.

DANS CETTE PARTIE

Le RER marseillais

3.1 · Le projet SERM

Le RER marseillais, déjà annoncé

3.2 · Les quatre lignes

Le RER marseillais, schéma d'ensemble

3.3 · Tout le réseau ferré

Le réseau ferré, schéma d'ensemble

LE RER MARSEILLAIS

CE QUE CE DOCUMENT PROPOSE, ET CE QU'IL NE PROPOSE PAS

Le RER marseillais n'est pas une idée de ce document. C'est un programme d'État : la loi du 27 décembre 2023 crée le statut de service express régional métropolitain, et le projet Aix-Marseille-Provence figure parmi les quatre labellisés en région Sud. En décembre 2025, la Région et la Métropole ont confié l'élaboration du dossier de synthèse, préalable à l'arrêté ministériel, à un prestataire retenu sur appel d'offres. Ce que ce document apporte, c'est une lecture lisible de ses trois lignes, leur nommage et leur mise en carte, et ce n'est pas un exercice gratuit : **la loi crée le cadre, elle ne dessine aucune ligne**. Le choix des tracés, des gares desservies et des fréquences revient aux collectivités, et le scénario de référence se décide au second semestre 2026. Ces trois lignes arrivent donc au moment exact où la question se pose. Deux réserves, et elles sont essentielles. Le calendrier n'est pas acquis : un programme labellisé n'est ni un chantier ni une mise en service, et les dates annoncées sur ce dossier ont déjà glissé plusieurs fois. La réalisation effective ne l'est pas davantage. Raison de plus pour ne pas revenir en arrière : c'est le seul levier ferroviaire de cette ampleur ouvert au territoire, et l'abandonner coûterait bien plus que de le tenir.

Marseille dispose déjà d'un réseau ferré sous-exploité : les arrêts TER situés à l'intérieur de la ville. Ce projet propose de les renforcer pour qu'ils jouent enfin un rôle de RER, au service du maillage territorial là où le métro ne va pas.

Un maillage là où le métro ne va pas

Saint-André, Saint-Antoine, La Barasse, Saint-Marcel, Sainte-Marthe : autant de quartiers déjà desservis par une gare, mais à des fréquences qui ne permettent pas de s'en servir au quotidien. Ce projet change cette équation en priorité.

Un rôle qui dépasse Marseille

Ces mêmes arrêts profitent aussi aux habitants de la métropole et du département qui rejoignent Marseille chaque jour, sans que ce soit l'objet principal de ce projet, centré sur les quartiers marseillais eux-mêmes.

CRÉNEAU	FRÉQUENCE
Heures de pointe	15 min
Heures creuses	20 min
Après 21h, jusqu'à 1h	30 min

POURQUOI C'EST RÉALISTE

L'infrastructure existe déjà : gares, voies, matériel. Il s'agit avant tout d'une décision d'exploitation (fréquence, amplitude, lisibilité tarifaire) plutôt que d'un chantier lourd, ce qui en fait un levier rapide à activer.

Une demande déjà mesurée par les cars

Cette demande est déjà documentée par la route : depuis 2013, des dizaines de millions d'euros ont financé des voies réservées aux cars et bus vers Aix, Vitrolles et Aubagne, empruntées par toutes les lignes régulières et la navette aéroport : résultat sans appel. Ce succès contraste avec le nord-est marseillais, longtemps moins bien desservi. Une demande réelle, qui mérite une réponse ferroviaire pérenne, pas seulement routière.



La ligne TER de la Côte Bleue, viaduc de la Vesse. Photo : Wikimedia Commons, CC BY-SA.

Une quatrième ligne, à part : le RER D

Le **RER D** relie Rognac à Aix-en-Provence par Velaux - Coudoux, Roquefavour, Saint-Pons et Les Milles : 25 km à voie unique, fermés aux voyageurs, et sans fret depuis 2022. Aucune de ses gares n'est à Marseille, et il n'entre pas dans les cadences ci-dessus : à voie unique, il ne peut pas offrir la fréquence des trois autres RER. C'est une limite technique, pas un choix. Son tracé est en annexe 10.3.

3.1 · LE PROJET SERM

LE RER MARSEILLAIS, DÉJÀ ANNONCÉ

La gare Vitrolles - Aéroport MP n'est pas à construire : ouverte en 2008, elle met Saint-Charles à 16 minutes et voit passer plus de 70 trains par jour. Ce qui manque n'est donc pas l'infrastructure, mais le cadencement et le dernier kilomètre. Ce dernier kilomètre est engagé, mais pas encore construit : la Métropole a signé en février 2025 une convention pour un téléphérique de 43 millions d'euros reliant la gare au terminal 1 en six minutes, un kilomètre et mille voyageurs par heure et par sens, avec une station intermédiaire chez Airbus Helicopters et ses 12 000 salariés, puis confié en mars 2026 l'assistance à maîtrise d'ouvrage à un groupement piloté par Systra, et voté le lancement de la concertation préalable à l'automne 2026. Le premier maillon, lui, roule : L'incliné, 8,8 millions d'euros, monte depuis le 31 août 2026 les voyageurs des quais au pôle d'échanges Cap Horizon, 35 mètres plus haut. Annoncée successivement pour 2026, 2027 puis 2029, la mise en service du téléphérique est aujourd'hui visée en 2030, et ses travaux n'ont pas commencé. Le RER C n'a donc pas à inventer sa desserte aéroportuaire, il lui suffit de la cadencer.



Le projet « Les Halles Saint-Charles » : nouveau bâtiment voyageurs, nouveau parvis, gare souterraine. C'est la pièce qui commande le cadencement du RER marseillais. Source : SNCF Réseau.

Ce que ce projet réclame depuis le début (des arrêts TER intra-muros enfin exploités comme un RER) rejoint désormais un cadre national porté au plus haut niveau de l'État.

De l'annonce de 2021 à la loi de 2023

Le « RER à la marseillaise » n'est pas une nouveauté de circonstance. Emmanuel Macron en a fait une priorité de son plan Marseille en Grand dès septembre 2021, dans les jardins du Pharo, avant de la réaffirmer fin 2022. Mais l'essentiel n'est plus là : le 27 décembre 2023, le SERM a cessé d'être une promesse pour devenir **une loi**. La loi n° 2023-1269 relative aux services express régionaux métropolitains, votée par le Parlement et promulguée, crée un statut juridique, désigne la Société des grands projets comme maître d'ouvrage possible et ouvre un cadre de financement. Un livre blanc citoyen n'a donc pas à plaider pour le principe d'un RER marseillais : il est écrit dans le droit. Le **4 juillet 2024**, le projet Aix-Marseille-Provence a reçu sa **première labellisation**, avec trois autres en région Sud (Avignon, Toulon et Nice Côte d'Azur) sur vingt-quatre à l'échelle du pays. Le 16 décembre 2025, le président de la République est revenu en personne à la gare Saint-Charles pour lancer officiellement le chantier de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), dont l'extension de la gare est l'élément charnière.

Ce qui manque n'est donc ni la volonté affichée ni le cadre légal : c'est le **statut de SERM** lui-même. Il ne s'obtient pas par une annonce mais par un **arrêté du ministre chargé des transports**, au vu d'un dossier de synthèse que la Région et la Métropole, autorités organisatrices du futur service, doivent produire ensemble avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Ce dossier a été confié fin décembre 2025 à un bureau d'études pour **304 450 € HT** ; il doit aboutir au **second semestre 2026** à un scénario de référence, un plan de financement et un schéma de gouvernance. Autrement dit : au moment où ce document paraît, la question n'est plus *si*, mais **quoi**.

Et c'est là que ce livre blanc a quelque chose à dire. **La loi crée le cadre, elle ne dessine aucune ligne.** Le choix des tracés, des gares desservies et des fréquences a été délibérément laissé aux collectivités : l'État labellise un périmètre et une ambition, il n'arbitre pas la desserte. Les lignes proposées dans les pages qui suivent ne se substituent donc à aucune décision d'État : elles se placent exactement là où la décision reste à prendre, et où elle se prend en ce moment même.

Une dépendance à la gare souterraine de Saint-Charles

L'ambition affichée se heurte cependant à un calendrier contraignant. Un RER performant sur l'agglomération Aix-Marseille suppose l'aménagement d'une gare souterraine à Marseille Saint-Charles (un tunnel ferroviaire de 8 km traversant la ville), condition nécessaire pour fluidifier le trafic et permettre des liaisons directes est-ouest sans rupture de charge. Or cette traversée souterraine, pièce maîtresse des phases 1 et 2 de la LNPCA, n'est elle-même pas attendue avant 2035. L'Élysée reconnaît d'ailleurs que ce type de projet peut prendre « dix ans ou plus » à se concrétiser, et le financement précis comme le calendrier détaillé des quatre projets SERM régionaux restent, à ce stade, encore flous. Ce projet ne dépend donc pas d'un vague horizon : une fois la gare souterraine livrée, la SNCF elle-même annonce un TER toutes les 15 minutes sur l'étoile ferroviaire marseillaise vers Aubagne, Miramas et Aix-en-Provence, des liaisons directes est-ouest sans changement à Saint-Charles, un gain de temps de 15 à 20 minutes pour plus de 20 000 trains traversant Marseille chaque année, et une fréquentation de la gare en hausse de plus de 50 % (près de 19 millions de voyageurs annuels).

Là où le métro n'ira pas

L'intérêt du SERM pour ce projet dépasse la seule question du calendrier. Les quatre lignes RER couvrent des axes que ni le métro ni le tramway, même prolongés, n'atteindront à moyen terme : la Côte Bleue vers Martigues, le couloir vers Vitrolles et l'aéroport, l'étoile vers Aix et Aubagne. Dans ces secteurs, le RER fait office de réseau lourd de secours, une alternative ferrée à la voiture individuelle là où aucune ligne urbaine n'est envisagée. Il renforce aussi mécaniquement l'intermodalité : chaque interconnexion avec le métro, le tramway ou les lignes structurantes (Saint-Charles, Blancarde, Saint-Antoine, L'Estaque) transforme une simple gare TER en véritable pôle d'échange, multipliant les combinaisons de trajet sans multiplier les infrastructures.

Bassins d'emploi et aéroport : la métropole reliée

Le SERM ouvre enfin un accès direct à des bassins d'emploi qui échappent aujourd'hui largement au réseau urbain marseillais : la zone d'activité de Vitrolles et son aéroport (Marseille Provence), le pôle d'Aubagne, le technopôle de l'Arbois et le bassin d'Aix-en-Provence, ainsi que les zones industrialo-portuaires de la Côte Bleue. Pour des dizaines de milliers d'actifs qui traversent aujourd'hui la métropole en voiture faute d'alternative, une desserte cadencée toutes les 15 à 20 minutes change la donne. La desserte de l'aéroport, en particulier, ne part pas de zéro : la gare Vitrolles - Aéroport MP existe depuis 2008 et voit passer plus de 70 trains par jour. Mais elle ne dessert pas l'aéroport : elle s'arrête à un kilomètre et demi des terminaux, et aucun train n'y entre. Aujourd'hui, seuls les bus et les cars arrivent aux terminaux. Il lui manque donc deux choses, et les deux sont nécessaires : un cadencement lisible, et le lien jusqu'aux terminaux, que ce document propose de faire par le téléphérique. Sur la branche d'Aix, un jalon est déjà planté : la halte de Plan de Campagne, à Cabriès, est en travaux depuis avril 2026 : 16,5 M€, 288 places de parc relais et une gare routière de onze quais, pour une mise en service annoncée fin 2028. Elle desservira une zone de 500 commerces et 7 500 salariés qui n'a jamais eu d'accès ferroviaire, et ce document l'intègre au RER C.

Quatre lignes, quatre fonctions distinctes. Aucune ne demande de percer un tunnel : elles s'appuient toutes sur des voies qui existent.

RER A	RER B	RER C
Arles ↔ Aubagne, par Martigues et la Côte Bleue La Côte Bleue existe, il faut la cadencer. Par Miramas, Istres, Port-de-Bouc, L'Estaque, Saint-Charles et la vallée de l'Huveaune. Aucune infrastructure nouvelle : la ligne existe sur toute sa longueur, il lui manque un cadencement. À l'est, elle emprunte le corridor que les cars saturent déjà.	Aix-en-Provence ↔ Toulon Aix et Toulon sur la même ligne. Par Gardanne, Plan de Campagne, les quartiers nord, Saint-Barthélemy (halte rouverte, correspondance ) , Saint-Charles et Aubagne. Le tronc nord dessert Sainte-Marthe, Saint-Joseph et Picon-Busserine.	Miramas ↔ Aubagne Une desserte cadencée vers l'aéroport. Par Pas-des-Lanciers et L'Estaque. Le corridor ferroviaire existe, mais il ne va pas à l'aérogare : la gare de Vitrolles - Aéroport MP, ouverte en 2008, s'arrête à un kilomètre et demi des terminaux, où seuls les bus et les cars entrent aujourd'hui. Ce que propose ce document tient donc en deux gestes indissociables : cadencer le RER C, et le prolonger jusqu'aux terminaux par le téléphérique, dont la première section, L'incliné, roule jusqu'à Cap Horizon.

L'AÉROPORT : UNE DESSERTE À CADENCER

Ce que ce document demande sur l'aéroport tient en un mot : **la cadence**. La gare Vitrolles - Aéroport MP existe depuis 2008, met Saint-Charles à 16 minutes et voit passer plus de 70 trains par jour ; mais elle s'arrête à un kilomètre et demi des terminaux, où seuls les bus et les cars entrent aujourd'hui. L'aéroport d'une métropole qui se veut de premier rang se dessert comme une station de métro : **un train toutes les 15 minutes en pointe, 20 en journée, 30 le soir**, et le téléphérique jusqu'à l'aérogare, acté et annoncé pour 2030, pour le dernier kilomètre.

L'enjeu est routier autant que ferroviaire. Chaque passager, chaque salarié de la plateforme qui ne trouve pas de train à l'heure qu'il lui faut prend la voiture ou le taxi : sans cadence, chaque vol de plus se traduit en trafic routier de plus, vers l'aéroport et depuis l'aéroport. Le RER C n'a pas à inventer sa desserte aéroportuaire, il lui suffit de la cadencer.

UNE GARE À ROUVRIR : SAINT-BARTHÉLEMY

La réouverture de Saint-Barthélemy, citée plus haut dans le tracé du RER B, mérite d'être posée avec ses faits, pas seulement annoncée. La halte a été construite vers 1850, avenue Claude Monet dans le 14e arrondissement, au point kilométrique 859,343 de la ligne, et elle est fermée aux voyageurs depuis 2007. Elle n'est pas un cas isolé : deux autres haltes du même tronçon dorment aussi, Séon-Saint-Henri, fermée en janvier 2019, et Saint-Louis-les-Aygalades, fermée en 2014. Ce que ce document peut déjà dire : elle se trouve à environ 827 mètres de la station Picon-Busserine, un écart à confronter à la desserte bus alentour avant de conclure. Ce qu'il ne peut pas encore dire, faute de dossier complet : l'état réel du bâtiment, la population exacte desservie dans son rayon immédiat, et le gain net qu'elle apporte une fois le SERM cadencé. Ce sont ces éléments, pas une intuition de tracé, qui doivent trancher.

PÉRIODE	FRÉQUENCE
Heures de pointe (HP)	15 min
Heures creuses (HC)	20 min
21h - 1h	30 min

Un chantier déjà financé, pas une simple intention

Contrairement à d'autres promesses de mobilité, ce volet-là n'en est plus au stade de l'étude. La reconfiguration de la gare Saint-Charles s'inscrit dans les phases 1 et 2 de la LNPCA, déjà déclarées d'utilité publique, pour un montant total de 3,6 milliards d'euros dont 2 milliards fléchés spécifiquement sur le plateau ferroviaire marseillais (la Région Sud y contribuant à hauteur de 160 millions d'euros). Le projet, baptisé « Les Halles Saint-Charles », ne se limite pas au tunnel : il prévoit un nouveau bâtiment voyageurs, un nouveau parvis, ainsi que la création d'un pôle d'échanges multimodal à Saint-André et la restructuration de celui d'Arenc. La gare, ouverte « à 360° », doit devenir un passage ville-ville reliant les quartiers Belle-de-Mai au nord et Saint-Charles/Chapitre au sud, aujourd'hui coupés par le faisceau ferroviaire.

Marseille dans une dynamique régionale

Le SERM marseillais ne se construit pas isolément : trois autres territoires de la région Sud (Avignon, Toulon, Nice Côte d'Azur) portent des projets labellisés au même titre en 2024, avec pour Nice une échéance similaire de gare souterraine annoncée pour 2035, connectée au futur tramway. Cette dynamique commune renforce la crédibilité politique du calendrier : Marseille n'est pas seule à défendre son financement auprès de l'État, elle s'inscrit dans un mouvement national de dix agglomérations concernées par les SERM.

POURQUOI L'ARTICULER À CE PROJET

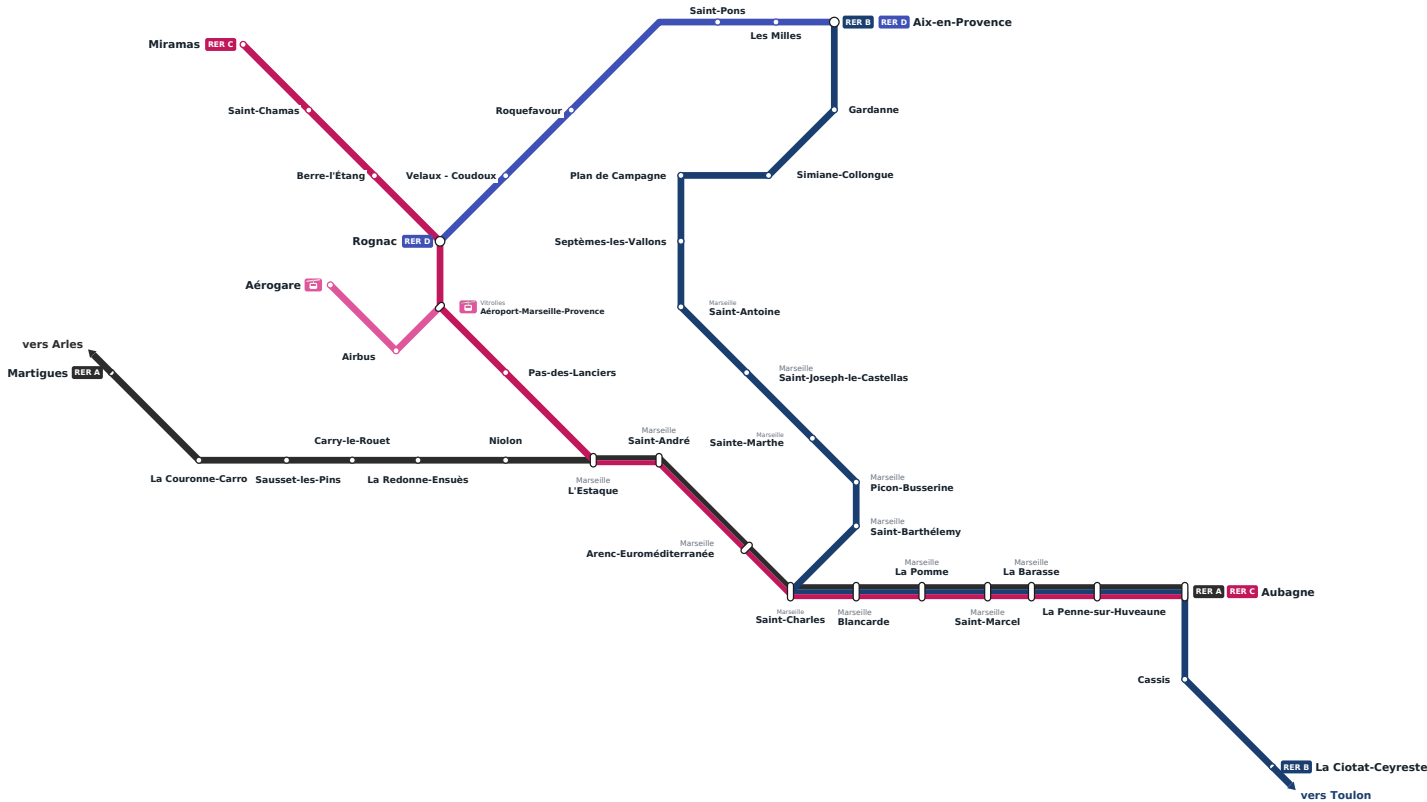
Les trois lignes SERM et le réseau lourd proposé ici se recoupent à plusieurs reprises (Saint-Charles, Blancarde, Saint-Antoine, L'Estaque) : chaque correspondance renforce l'autre plutôt que de faire doublon.

3.2 · LES QUATRE LIGNES

LE RER MARSEILLAIS, SCHÉMA D'ENSEMBLE

CRÉATION ACTÉE

CRÉATION À L'ÉTUDE



LÉGENDE · TERMINUS ET LECTURE DU SCHÉMA

RER AArles ↔ Aubagne

RER BAix-en-Provence ↔ Toulon

RER CMiramas ↔ Aubagne

RER DRognac ↔ Aix-en-Provence

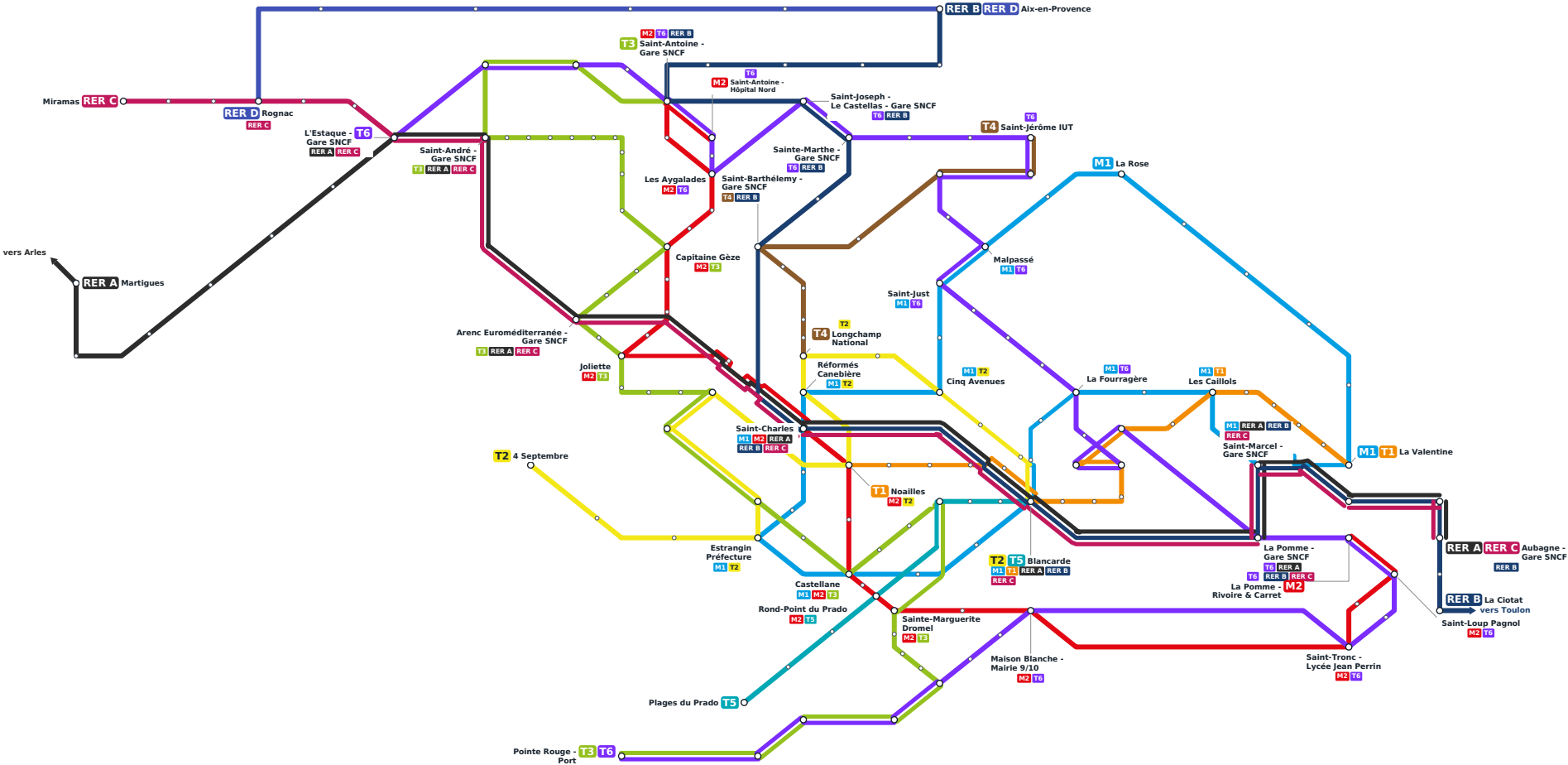
Gare de Vitrolles ↔ Aéroport, via Airbus

Chaque gare garde la direction réelle de ses voisines ; les distances, elles, sont ramenées à trois paliers pour que le réseau tienne sur une page. La capsule blanche marque une gare de correspondance et couvre tout le faisceau. Une flèche « vers » dit que la ligne continue au-delà du cadre. Le nom de la gare est en gras, sa commune en gris au-dessus. Traits pleins : ce schéma ne distingue pas les statuts, ils sont portés par les pages précédentes.

3.3 · TOUT LE RÉSEAU FERRÉ

LE RÉSEAU FERRÉ, SCHÉMA D'ENSEMBLE

Le rail seul, redressé : métro, tramway et les quatre RER sur une seule planche. Chaque station porte son point ; seuls les terminus et les stations où deux modes lourds se croisent portent leur nom et leurs indices. Les deux branches lointaines s'arrêtent sur une amorce fléchée, à Martigues vers Arles et à La Ciotat vers Toulon : au-delà, aucun mode lourd n'en croise un autre, et les tenir à leur distance réelle écrasait tout le reste de la planche. Le détail complet de chaque RER est en annexe 10.3.



LÉGENDE · COMMENT SE LIT CETTE PLANCHE

Un rond blanc, une station. Un rond cerclé de noir, une correspondance entre deux modes lourds : son nom est écrit et les indices concernés sont posés dessous. Un indice au niveau du nom signale une ligne qui s'arrête là.

→ Les tracés géographiques du réseau ferré, ligne par ligne, sont en annexes 10.1 et 10.3.

LES BUS STRUCTURANTS

Le réseau structurant de surface. Entre le bus ordinaire et le tramway, il manque un mode : des lignes structurantes de surface, à terme au standard BHNS, qui desservent les quartiers là où le rail n'ira pas. Sept circulent depuis la rentrée, quatorze autres attendent depuis un plan de 2025 repoussé après les municipales.

DANS CETTE PARTIE

Les lignes B, le réseau structurant de surface

Ce qui roule aujourd'hui

Ce qui a été décidé, puis suspendu

Ce que ce document reprend à son compte

Pourquoi ces lignes ne sont pas chiffrées ici

Où prendre la place du site propre

Un horizon 2030, précédé d'une vraie concertation

LES LIGNES B, LE RÉSEAU STRUCTURANT DE SURFACE

EN SERVICE

HORIZON 2040

Le métro, le tramway et le RER forment l'ossature ferrée de ce projet. Ils ne suffisent pas. Entre leurs branches, des corridors entiers portent des flux qui justifient un service lourd sans justifier un rail, et c'est le rôle des lignes B. Elles ferment le maillage que les trois modes précédents laissent ouvert, et ce document les traite au même rang qu'eux.

Ne nous voilons pas la face : au sens strict du BHNS (couloir réservé sur l'essentiel du parcours, priorité aux feux, stations équipées, amplitude de 4h30 à 1h, fréquence de six à dix minutes en pointe), les trois quarts des lignes B n'y sont pas. Ce document les nomme donc pour ce qu'elles sont, des **lignes structurantes**, et fixe le standard BHNS comme l'idéal vers lequel les porter, ligne après ligne. Structurante ou non, une ligne B reste une ligne de réseau lourd par son rôle : ce document les traite donc comme il traite le métro, le tramway et le RER, et non comme des lignes de bus.

UN RÉSEAU CONSTRUIT À PLUSIEURS MAINS

Les vingt et une lignes B ne sortent pas de ce seul document, et personne n'en revendique seul la paternité. L'ossature vient du **projet de réseau soumis à la concertation par la Métropole en décembre 2022**, puis mis en pause. **Marseille-Transports.com** y a fortement contribué avec son projet de PDU « fictif » : c'est de là que viennent la numérotation en B et une grande part des itinéraires et des terminus. Ce livre blanc a repris l'ensemble et lui a apporté ce qui lui manquait pour être discuté : les tracés posés sur la voirie réelle, les arrêts relevés au référentiel de la Métropole, les correspondances calculées station par station, et un KML vérifiable. Le réseau doit donc beaucoup à Sébastien Cérame, et ce document en fait la démonstration cartographique.

Ce qui roule aujourd'hui

Sept lignes B sont en service, les deux dernières depuis le 31 août 2026 : leurs horaires figurent au fichier officiel de la Métropole. C'est peu, et surtout c'est le reste d'un projet beaucoup plus vaste.

LIGNE	TERMINUS	OBSERVATION
B1	Castellane ↔ Campus de Luminy	Reprend les anciennes lignes 21 et 521, supprimées à son ouverture.
B1E	Rond-Point du Prado ↔ Campus de Luminy	Service express du B1. En service depuis le 31 août 2026.
B2	Capitaine Gèze ↔ Vallon des Tuves	Reprend les anciennes lignes 26 et 526, supprimées à son ouverture.
B3	Saint-Jérôme P+R ↔ Château-Gombert Technopôle	Fusion des B3A et B3B en septembre 2025.
B4	Capitaine Gèze ↔ La Fourragère	Ouverte en septembre 2025, le long de la rocade L2.
B5	La Fourragère ↔ La Gaye	Ouverte en septembre 2025, corridor du Boulevard Urbain Sud.
B14	Canebière Bourse ↔ Notre-Dame Limite	Reprend et prolonge l'ancienne ligne 97, supprimée le même jour, par l'A7 et l'hôpital Nord. En service depuis le 31 août 2026 au départ de Canebière Bourse ; terminus à la gare Saint-Charles à partir de janvier 2027.

Ce qui a été décidé, puis suspendu

En décembre 2022, la Métropole Aix-Marseille-Provence soumet à concertation une refonte complète du réseau de bus marseillais : 81 lignes, une hiérarchie en quatre niveaux de service, vingt et une lignes principales à haut niveau de service, et une mise en service annoncée au 1^{er} janvier 2025. La concertation se tient, le bilan est publié, et le plan définitif est arrêté en juin 2023. Il n'a jamais été rendu public. Le projet est mis en pause courant 2024, remplacé par des améliorations ponctuelles et progressives.

Le report n'est pas resté sans explication. La Métropole l'a justifié par « une nécessité de stabilité dans une carte des transports en commun en mouvement ». Mais l'entourage de la présidence l'a résumé en trois mots, rapportés par *Marsactu* : « **pas avant les élections** ». Le calendrier le confirme : la mise en œuvre de ces lignes suppose des couloirs réservés qui n'existent pas, donc des travaux dans une grande partie de la ville, et l'échéance annoncée les faisait tomber dans les mois précédant les élections municipales de mars 2026. La refonte n'a donc pas été abandonnée faute d'argent ni faute d'étude : elle a été rangée jusqu'après le scrutin. Reste le fait, et il suffit : un plan arrêté par la collectivité en juin 2023 n'a jamais été porté à la connaissance des habitants.

Le scrutin a eu lieu, et l'exécutif est tombé avec lui. Aux municipales de mars 2026, la liste de la présidente de la Métropole n'obtient que **quatre sièges sur cent onze** au conseil municipal de Marseille ; Benoît Payan est réélu. Privée de la ville, elle ne brigue pas de nouveau mandat métropolitain, et **Nicolas Isnard est élu le 7 avril 2026** pour le mandat 2026-2032. La refonte, elle, revient : mais par petites touches, ligne par ligne, sans que le plan d'ensemble ait été republié. Le **31 août 2026**, les B1E et B14 remplacent les 21JET et 97/97JET ; d'autres ajustements sont annoncés pour janvier. C'est précisément ce que ce document conteste : ces lignes ont été instruites ensemble, elles forment un réseau, et un réseau livré au compte-gouttes ne produit pas les correspondances qui en font l'intérêt.

Ce que ce document reprend à son compte

Quatorze de ces lignes n'ont jamais vu le jour. Elles sont reprises ici, avec leurs terminus d'origine. Un avertissement s'impose sur les numéros : les indices du dossier de 2022 étaient des indices de travail, sans rapport avec ceux mis en service depuis, le bilan de la concertation le dit explicitement. Les indices ci-dessous sont donc ceux de ce document. Ils reprennent ceux du dossier partout où c'était possible, un seul a été déplacé : le B14 du dossier devient B12, parce que l'indice 14 est désormais occupé par une ligne réelle, laquelle correspond en fait au B12 du dossier.

LIGNE	TERMINUS	OBSERVATION	LONGUEUR
B6	Cinq Avenues ↔ Saint-Julien	Reprend l'actuelle 6 : les Chartreux, Montolivet, le Bois Lemaître, prolongée de 800 m jusqu'à Saint-Julien.	6,5 km
B7	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado	Reprend l'actuelle 72 : Plombières, Chartreux, la Blancarde, la Timone, Rabatau.	9,8 km
B8	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado	Reprend l'actuelle 83 : les quais, le Pharo et la Corniche. Bus articulés.	11,3 km
B9	Arenc Euromed ↔ Les Caillols	Nouvelle. Boulevard de Paris, la gare Saint-Charles, Libération, la Blancarde et Saint-Barnabé.	9,4 km
B10	Canebière Bourse ↔ Les Aygaldes	Reprend l'actuelle 89 et la branche des Aygaldes de la 31.	11,1 km
B11	Le Pharo ↔ Sainte-Marthe	Prolonge l'actuelle 31 du Vieux-Port au Pharo ; rabattement sur le RER B à Sainte-Marthe. Le prolongement au Pharo est contesté localement.	7,6 km
B12	Canebière Bourse ↔ Saint-Jérôme IUT	Reprend l'actuelle 32 : Saint-Charles, la Belle de Mai, Villecroze, Le Merlan, Malpassé et la faculté Saint-Jérôme.	8,2 km
B13	Frais Vallon ↔ Lycée Saint-Exupéry	Reprend l'actuelle 27 entre Frais Vallon et le lycée Saint-Exupéry, par l'avenue de Saint-Paul (Les Cèdres, collèges Renoir et Rostand).	8,3 km
B15	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Le Bosquet	Reprend l'actuelle 15 jusqu'au lycée Marcel-Pagnol, puis la 18 par Saint-Thys et la Valbarelle.	6,7 km
B16	Rond-Point du Prado ↔ Les Baumettes	Reprend l'actuelle 23 sans le crochet de la Soude, et la prolonge de Beauvallon aux Baumettes par le chemin de Morgiou.	8,4 km
B17	Gare de la Blancarde ↔ Marseilleveyre	Fusionne les actuelles 44 et 45, et remonte du Prado à la gare de la Blancarde par Castellane et le boulevard Baillie.	8,7 km
B18	Castellane ↔ La Valentine CC	Prolonge l'actuelle 18 du Bosquet au centre commercial de La Valentine, sans desservir Saint-Thys, que reprend le B15. Bus articulés.	10,2 km
B19	Castellane ↔ Saména	Prolonge légèrement l'actuelle 19 de la Madrague de Montredon à Saména, pour supprimer les manœuvres dangereuses de la Madrague ; la desserte estivale garde des services du type de l'actuelle 19B.	7,8 km
B20	Saint-Just ↔ Rond-Point du Prado	À l'ouverture du T2 au 4-Septembre : l'actuelle 41 du Rond-Point du Prado à Préfecture, puis la 81 jusqu'à Saint-Just, en desservant la gare Saint-Charles.	8,9 km

Pourquoi ces lignes ne sont pas chiffrées ici

Ce n'est pas un oubli, c'est le cœur de l'argument. Ces quatorze lignes ont déjà été chiffrées, par la collectivité elle-même, puisqu'elles devaient rouler au 1^{er} janvier 2025 : cela suppose un budget arrêté, un matériel commandé et une exploitation calée. Le débat n'est donc pas celui d'une infrastructure neuve : la démonstration a été faite et le financement identifié. Ce qui manque n'est pas l'argent, c'est la décision de reprendre ce qui avait été décidé.

Où prendre la place du site propre

Une ligne B sans site propre est un bus. C'est la seule chose qui distingue les vingt et une lignes proposées ici d'un renumérotage : une voie qui leur est réservée, une priorité aux carrefours, et donc un temps de parcours qui ne dépend plus de l'embouteillage. Sans cela, la promesse de fréquence ne tient pas. Et la lenteur se mesure déjà : les bus du réseau de la RTM roulent en moyenne à 12 km/h, contre 14,4 à 14,8 km/h à Toulouse, Lille et Lyon (données de l'UTP pour 2022, reprises par l'audit financier de la RTM de juin 2026).

La question n'est donc pas de savoir s'il faut du site propre, mais où le prendre. Et la réponse est sous les roues : Marseille compte des kilomètres d'avenues à deux fois deux voies, parfois deux fois trois, dont les files supplémentaires ne fluidifient rien qu'un feu rouge ne reprenne cinq cents mètres plus loin. Une file par sens rendue au bus, c'est un couloir continu pour le prix de la peinture, de quelques bordures et d'une reprogrammation des feux, sans une expropriation ni un mètre de tunnel.

Cet arbitrage se pose partout où le réseau structurant emprunte une avenue large, et il se pose aussi en partie 6.3, qui demande la même chose pour le vélo. C'est heureux : une avenue à deux fois trois voies peut rendre une file au bus et une au vélo et rester à deux fois deux, c'est-à-dire à la capacité qu'ont la plupart des axes voisins. Ce qui manque n'est pas la largeur, c'est le relevé qui la recense et la décision qui l'affecte.

Un horizon 2030, précédé d'une vraie concertation

C'est pourquoi ces quatorze lignes portent ici l'horizon **2030**, et non 2040 comme les grandes extensions ferrées du document : elles ne demandent ni tunnel ni rail, seulement des couloirs, des stations et du matériel, et la collectivité les avait programmées pour rouler dès 2025. Les mettre en service ligne après ligne sur les cinq prochaines années n'est pas un pari, c'est un rythme prudent.

À une condition, que le dossier de 2022 a lui-même démontrée : une concertation préalable, corridor par corridor. Les remarques déposées alors (416 sur le seul B16, 139 sur le B20) disent que les tracés doivent être affinés avec ceux qui les vivront : consultations publiques, associations d'usagers, comités d'intérêt de quartier. Reprendre le plan ne veut pas dire le reprendre tel quel : c'est répondre, cette fois, aux besoins exprimés par les habitants.

Les vingt et une lignes, leurs terminus et leurs quartiers

LIGNE	TERMINUS	QUARTIERS DESSERVIS, DANS LES GRANDES LIGNES
B1	Castellane ↔ Campus de Luminy	Castellane, Périer, Saint-Giniez, Sainte-Anne, Mazargues, Le Redon
B1E	Rond-Point du Prado ↔ Campus de Luminy	Saint-Giniez, Mazargues, Le Redon
B2	Capitaine Gèze ↔ Vallon des Tuves	Les Crottes, La Cabucelle, Saint-Louis, La Viste, Saint-Antoine, Notre-Dame Limite
B3	Saint-Jérôme P+R ↔ Château-Gombert Technopôle	Le Merlan, Saint-Jérôme, Malpassé, La Rose, Château-Gombert
B4	Capitaine Gèze ↔ La Fourragère	Les Crottes, Le Canet, Les Arnavaux, Saint-Barthélemy, Malpassé, Montolivet, La Fourragère
B5	La Fourragère ↔ La Gaye	La Fourragère, Pont-de-Vivau, Saint-Tronc, Le Cabot
B14	Canebière Bourse ↔ Notre-Dame Limite	Belsunce, Saint-Lazare, Notre-Dame Limite
B6	Cinq Avenues ↔ Saint-Julien	Les Cinq-Avenues, Les Chartreux, La Blancarde, Montolivet, Saint-Julien
B7	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado	Arenc, La Villette, Saint-Mauront, La Belle de Mai, Les Chutes-Lavie, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, Le Camas, Baille, La Tímone, Menpentí, La Capelette, Le Rouet
B8	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado	La Villette, Arenç, La Jolieté, Hôtel de Ville, Opéra, Saint-Victor, Le Pharo, Endoume, Bompard, Le Roucas-Blanc, La Plage, Saint-Giniez
B9	Arenc Euromed ↔ Les Caillols	Arenc, La Jolieté, La Villette, Saint-Charles, Le Chapitre, Thiers, Le Camas, La Blancarde, Saint-Pierre, Saint-Jean-du-Désert, Saint-Barnabé, La Fourragère, La Pomme
B10	Canebière Bourse ↔ Les Aygalades	Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Le Canet, Bon-Secours, Les Arnavaux, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, Les Aygalades
B11	Le Pharo ↔ Sainte-Marthe	Le Pharo, Saint-Victor, Opéra, Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Belle de Mai, Saint-Mauront, Saint-Barthélemy, Bon-Secours, Sainte-Marthe
B12	Canebière Bourse ↔ Saint-Jérôme IUT	Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Belle de Mai, Saint-Barthélemy, Malpassé, Saint-Jérôme, Le Merlan
B13	Frais Vallon ↔ Lycée Saint-Exupéry	La Rose, Malpassé, Saint-Barthélemy, Le Merlan, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, La Delorme, Les Aygalades, Saint-Louis, La Calade
B15	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Le Bosquet	Sainte-Marguerite, Pont-de-Vivau, Saint-Tronc, Saint-Loup, La Valbarelle, Saint-Marcel
B16	Rond-Point du Prado ↔ Les Baumettes	Saint-Giniez, Sainte-Anne, Bonneveine, Mazargues, Sormiou, Les Baumettes
B17	Gare de la Blancarde ↔ Marseilleveyre	Saint-Pierre, Le Camas, Baille, La Conception, Lodi, Castellane, Périer, Saint-Giniez, Le Rouet, Sainte-Anne, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge
B18	Castellane ↔ La Valentine CC	Lodi, Baille, Menpentí, La Capelette, Pont-de-Vivau, Saint-Loup, La Valbarelle, Saint-Marcel, La Valentine
B19	Castellane ↔ Saména	Castellane, Périer, Saint-Giniez, Le Rouet, La Plage, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge, Montredon
B20	Saint-Just ↔ Rond-Point du Prado	Les Chartreux, Saint-Just, Les Chutes-Lavie, Les Cinq-Avenues, Saint-Charles, Le Chapitre, Thiers, Noailles, Préfecture, Palais de Justice, Vauban, Périer, Saint-Giniez

Les cartes détaillées des lignes B figurent en annexe.

Les vingt et une lignes B, une par une

Itinéraire, quartiers traversés et correspondances de chacune. Les longueurs et les nombres d'arrêts sont ceux des tracés du document : fichier officiel de la Métropole pour les sept lignes en service, réseau validé après la concertation pour les quatorze autres. Les correspondances citées sont celles du réseau lourd ; la liste complète, bus compris, figure sur les planches de la partie 10.4.

B1

Castellane ↔ Campus de Luminy · 9,4 km · 30 arrêts EN SERVICE

La radiale du sud. Elle descend l'avenue du Prado jusqu'au Rond-Point, prend le boulevard Michelet jusqu'à Mazargues, puis la vallée du Redon jusqu'au campus de Luminy. Elle dessert Le Rouet, Saint-Giniez, Sainte-Anne, Sainte-Marguerite, Mazargues, Le Redon et Vaufréges. Correspondances : M1, M2 et T3 à Castellane, M2 sur tout le Prado, T3 et T6 à Michelet - Mazargues. Elle a remplacé les anciennes 21 et 521, supprimées à son ouverture.

B1E

Rond-Point du Prado ↔ Campus de Luminy · 7,4 km · 8 arrêts EN SERVICE

Le service express du B1 : huit arrêts au lieu de trente sur le même corridor, pour les trajets domicile-études vers Luminy. Il part du métro Rond-Point du Prado, saute le Prado et l'essentiel de Michelet, et ne s'arrête qu'à l'Obélisque, au centre commercial Valmante et dans le campus. Correspondances : M2 au Rond-Point du Prado, T3 et T6 à Michelet - Mazargues. En service depuis le 31 août 2026, horaires au fichier officiel.

B2

Capitaine Gèze ↔ Vallon des Tuves · 9,1 km · 32 arrêts EN SERVICE

La ligne des quartiers nord-ouest. Du pôle d'échanges de Gèze, elle remonte l'avenue de Lyon puis Saint-Louis, La Viste, Saint-Antoine et Notre-Dame Limite, avant de desservir l'Hôpital Nord, la faculté de médecine et de finir au Vallon des Tuves. Correspondances : M2 et T3 à Gèze, RER B et T6 à Saint-Antoine, M2 et T6 à l'Hôpital Nord. Elle a remplacé les anciennes 26 et 526.

B3

Saint-Jérôme P+R ↔ Château-Gombert Technopôle · 5,0 km · 15 arrêts EN SERVICE

La transversale du nord-est universitaire : de l'IUT et de la faculté de Saint-Jérôme au technopôle de Château-Gombert, par Les Oliviers, Frais Vallon et La Rose. C'est elle qui dessert le Technopôle depuis que la branche du métro y a été abandonnée. Correspondances : M1 à Frais Vallon et à La Rose, T4 et T6 à Saint-Jérôme IUT. Née en septembre 2025 de la fusion des B3A et B3B.

B4

Capitaine Gèze ↔ La Fourragère · 7,1 km · 17 arrêts EN SERVICE

La rocade du nord, calée sur la L2 : Gèze, Le Canet, Les Arnavaux, Picon-Busserine, Le Merlan, Les Oliviers, Frais Vallon, Montolivet et La Fourragère. Elle relie deux terminus de métro sans passer par le centre, ce qu'aucune ligne ne faisait avant elle. Correspondances : M2 et T3 à Gèze, RER B à Picon-Busserine, T4 au centre commercial du Merlan, M1 à Frais Vallon, M1 et T6 à La Fourragère. Ouverte en septembre 2025.

B5

La Fourragère ↔ La Gaye · 5,7 km · 11 arrêts EN SERVICE

Le corridor du Boulevard Urbain Sud, d'est en ouest : La Fourragère, Saint-Loup, les lycées Perrin et Verdillon, Saint-Tronc, Vallon Régný et La Gaye. Onze arrêts seulement pour 5,7 km : c'est une ligne de liaison, pas de desserte fine. Correspondances : M1 et T6 à La Fourragère, M2 à Saint-Tronc, T3 et T6 à La Gaye. Ouverte en septembre 2025.

B14

Canebière Bourse ↔ Notre-Dame Limite · 12,4 km · 18 arrêts EN SERVICE

La plus longue des lignes B en service : de la Canebière à Notre-Dame Limite par Place Marceau, Les Fabrettes, l'hôpital Édouard-Toulouse, l'Hôpital Nord, La Bigotte et Kallisté. Dix-huit arrêts pour 12,4 km : elle est faite pour la distance, pas pour la desserte fine. Correspondances : T2 et T3 au Cours Saint-Louis, M1 à Colbert, M2 à Jules Guesde, T6 à Saint-Antoine - Hôpital Nord. Elle reprend et prolonge l'ancienne 97, supprimée le jour de son ouverture, le 31 août 2026, et emprunte l'A7 au nord de Place Marceau. Son terminus sud est la Canebière jusqu'en janvier 2027, la gare Saint-Charles ensuite.

B6

Cinq Avenues ↔ Saint-Julien · 6,5 km · 27 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 6 : les Chartreux, Montolivet, le Bois Lemaître, prolongée de 800 m jusqu'à Saint-Julien. Elle traverse Les Cinq-Avenues, Les Chartreux, La Blancarde, Montolivet, Saint-Julien. Correspondances : M1, T2 à Cinq Avenues ; T6 à Montolivet - Beauregard.

B7

Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado · 9,8 km · 33 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 72 : Plombières, Chartreux, la Blancarde, la Timone, Rabatau. Elle traverse Arenc, La Villette, Saint-Mauront, La Belle de Mai, Les Chutes-Lavie, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, Le Camas, Baille, La Timone, Menpenti, La Capelette, Le Rouet. Correspondances : RER A, RER C, T2, T3 à Arenc Euromed ; M1, T2 à Cinq Avenues ; T1, T2 à Foch Boisson ; T3, T5 à Place Ferrié ; M1, T6 à Saint-Just.

B8

Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado · 11,3 km · 38 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 83 : les quais, le Pharo et la Corniche. Bus articulés. Elle traverse La Villette, Arenc, La Joliette, Hôtel de Ville, Opéra, Saint-Victor, Le Pharo, Endoume, Bompard, Le Roucas-Blanc, La Plage, Saint-Giniez. La ligne fait un crochet par Vieux-Port. Correspondances : M1, M2, T1, T2, T3 à Canebière Bourse ; RER A, RER C, T2, T3 à Arenc Euromed.

B9

Arenc Euromed ↔ Les Caillols · 9,4 km · 29 arrêts HORIZON

Nouvelle. Boulevard de Paris, la gare Saint-Charles, Libération, la Blancarde et Saint-Barnabé. Elle traverse Arenc, La Joliette, La Villette, Saint-Charles, Le Chapitre, Thiers, Le Camas, La Blancarde, Saint-Pierre, Saint-Jean-du-Désert, Saint-Barnabé, La Fourragère, La Pomme. Correspondances : RER A, RER B, RER C, M1, T1, T2, T5 à Blancarde ; RER A, RER B, RER C, M1, M2 à Saint-Charles ; RER A, RER C, T2, T3 à Arenc Euromed ; M1, T2, T4 à Longchamp National ; M1, T6 à La Fourragère.

B10

Canebière Bourse ↔ Les Aygaldes · 11,1 km · 42 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 89 et la branche des Aygaldes de la 31. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Le Canet, Bon-Secours, Les Arnavaux, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, Les Aygaldes. La ligne fait un crochet par Le Canet Jean Jaurès. Correspondances : M1, M2, T1, T2, T3 à Canebière Bourse ; RER B, T6 à Saint-Joseph - Le Castellans ; T4 à National - Loubon.

B11

Le Pharo ↔ Sainte-Marthe · 7,6 km · 28 arrêts HORIZON

Prolonge l'actuelle 31 du Vieux-Port au Pharo : rabattement sur le RER B à Sainte-Marthe. Le prolongement au Pharo est contesté localement. Elle traverse Le Pharo, Saint-Victor, Opéra, Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Belle de Mai, Saint-Mauront, Saint-Barthélemy, Bon-Secours, Sainte-Marthe. Correspondances : M1, M2, T1, T2, T3 à Canebière Bourse ; RER B, T6 à Sainte-Marthe ; T4 à Belle-de-Mai.

B12

Canebière Bourse ↔ Saint-Jérôme IUT · 8,2 km · 31 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 32 : Saint-Charles, la Belle de Mai, Villecroze, Le Merlan, Malpassé et la faculté Saint-Jérôme. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Belle de Mai, Saint-Barthélemy, Malpassé, Saint-Jérôme, Le Merlan. Correspondances : M1, M2, T1, T2, T3 à Canebière Bourse ; T4, T6 à Faculté Saint-Jérôme ; RER B, T4 à Saint-Barthélemy.

B13

Frais Vallon ↔ Lycée Saint-Exupéry · 8,3 km · 30 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 27 entre Frais Vallon et le lycée Saint-Exupéry, par l'avenue de Saint-Paul (Les Cèdres, collèges Renoir et Rostand). Elle traverse La Rose, Malpassé, Saint-Barthélemy, Le Merlan, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, La Delorme, Les Aygaldes, Saint-Louis, La Calade. Correspondances : RER B, T6 à Saint-Joseph - Le Castellans ; T4 à CC Le Merlan ; M1 à Frais Vallon ; T3 à Lycée Saint-Exupéry ; M2 à Saint-Louis.

B15

Sainte-Marguerite Dromel ↔ Le Bosquet · 6,7 km · 24 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 15 jusqu'au lycée Marcel-Pagnol, puis la 18 par Saint-Thys et la Valbarelle. Elle traverse Sainte-Marguerite, Pont-de-Vivoux, Saint-Tronc, Saint-Loup, La Valbarelle, Saint-Marcel. Correspondances : M2, T3 à Sainte-Marguerite Dromel ; M2, T6 à La Pomme - Rivoire & Carret ; M1, T1 à La Rouguière.

B16

Rond-Point du Prado ↔ Les Baumettes · 8,4 km · 30 arrêts HORIZON

Reprend l'actuelle 23 sans le crochet de la Soude, et la prolonge de Beauvallon aux Baumettes par le chemin de Morgiou. Elle traverse Saint-Giniez, Sainte-Anne, Bonneveine, Mazargues, Sormiou, Les Baumettes. La ligne fait un crochet par Sormiou Cayolle. Correspondances : T3, T6 à Bonneveine - MAC ; M2 à Métro Rond Point du Prado.

B17

Gare de la Blancarde ↔ Marseilleveyre · 8,7 km · 31 arrêts HORIZON

Fusionne les actuelles 44 et 45, et remonte du Prado à la gare de la Blancarde par Castellane et le boulevard Bailie. Elle traverse Saint-Pierre, Le Camas, Bailie, La Conception, Lodi, Castellane, Périer, Saint-Giniez, Le Rouet, Sainte-Anne, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge. Correspondances : RER A, RER B, RER C, M1, T1, T2, T5 à Blancarde ; M1, M2, T3 à Castellane ; T3, T6 à Roy d'Espagne.

B18

Castellane ↔ La Valentine CC · 10,2 km · 35 arrêts HORIZON

Prolonge l'actuelle 18 du Bosquet au centre commercial de La Valentine, sans desservir Saint-Thys, que reprend le B15. Bus articulés. Elle traverse Lodi, Bailie, Menpenti, La Capelette, Pont-de-Vivoux, Saint-Loup, La Valbarelle, Saint-Marcel, La Valentine. Correspondances : RER A, RER B, RER C, M1, T1 à Saint-Marcel ; M1, M2, T3 à Castellane ; M2, T6 à La Pomme - Rivoire & Carret ; T5 à Capelette.

B19

Castellane ↔ Saména · 7,8 km · 29 arrêts HORIZON

Prolonge légèrement l'actuelle 19 de la Madrague de Montredon à Saména, pour supprimer les manœuvres dangereuses de la Madrague ; la desserte estivale garde des services du type de l'actuelle 19B. Elle traverse Castellane, Périer, Saint-Giniez, Le Rouet, La Plage, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge, Montredon. Correspondances : M1, M2, T3 à Castellane ; T3, T6 à Pointe Rouge - Port.

B20

Saint-Just ↔ Rond-Point du Prado · 8,9 km · 37 arrêts HORIZON

À l'ouverture du T2 au 4-Septembre : l'actuelle 41 du Rond-Point du Prado à Préfecture, puis la 81 jusqu'à Saint-Just, en desservant la gare Saint-Charles. Elle traverse Les Chartreux, Saint-Just, Les Chutes-Lavie, Les Cinq-Avenues, Saint-Charles, Le Chapitre, Thiers, Noailles, Préfecture, Palais de Justice, Vauban, Périer, Saint-Giniez. La ligne fait un crochet par Saint-Charles. Correspondances : M1, M2, T1, T2, T3 à Canebière Bourse ; RER A, RER B, RER C, M1, M2 à Saint-Charles ; M1, T2, T4 à Longchamp National ; M1, T6 à Saint-Just.

LE SERVICE AU QUOTIDIEN

Un réseau ne vaut que par ce qu'on peut en faire un mardi soir. Les tracés ne suffisent pas : c'est la fréquence, l'amplitude, l'accessibilité et l'information qui décident si l'on prend le métro ou sa voiture. Cette partie traite de ce qui ne se voit pas sur une carte, et qui se paie tous les jours.

DANS CETTE PARTIE

Un réseau qui roule quand on en a besoin

Deux ressources inexploitées

5.1 · Information voyageur

L'information voyageur, à fiabiliser

5.2 · Numérotation

En finir avec les doublons de numéros

5.3 · Sécurité et présence humaine

La sécurité, une condition d'usage du réseau

5.4 · Conduite et formation

Les conditions de la conduite

5.5 · Rénov'Stations

Moderniser sans effacer

5.6 · Service d'été

Le service d'été, à revoir en profondeur

5.7 · Grands événements

Rentrer après un grand événement

UN RÉSEAU QUI ROULE QUAND ON EN A BESOIN

Depuis le 25 juin 2026, le métro roule de nouveau le jeudi soir : il ne ferme tôt (21h30) que du lundi au mercredi, le temps des essais des nouvelles rames. La fermeture anticipée est donc un chantier, pas un choix de service, et il faut le dire. Mais un chantier qui se termine ne fait pas un réseau du soir : les fréquences restent faibles, les lignes de soirée mal cadencées, la couverture de la ville anecdotique, et après une heure du matin il ne reste que deux Noctambus, trois nuits par semaine. C'est de l'après que ce chapitre parle.

Ce qui a changé cet été, et ce qui n'a pas changé

Le 25 juin 2026, la RTM a rouvert le métro les jeudis soir jusqu'à 0h30, décision prise par sa présidence en accord avec celle de la Métropole. Le métro circule désormais normalement du jeudi au dimanche, les jours fériés et les soirs de match ou de grand événement ; seuls les lundis, mardis et mercredis restent écourtés. Et pendant ces trois soirées, les bus relais BM1A, BM1B et BM2 couvrent l'intégralité des deux lignes de métro **toutes les dix minutes de 21h30 à 0h30**. C'est une substitution correctement cadencée, il faut le reconnaître : ce document ne demande pas de défaire ce qui marche.

Ce qui ne va pas est ailleurs. La fréquence du métro et des navettes reste faible en soirée. Les lignes de soirée du réseau actuel (les 5XX) et les lignes prolongées le soir sont cadencées à un niveau qui décourage l'usage, à deux exceptions près : le 19 du Prado et le 83 de la Corniche, qui roulent jusqu'à 1 h 10 tous les jours de l'année. Surtout, la couverture de la ville en soirée reste anecdotique : quelques axes, et de larges quartiers sans rien. Et à partir d'une heure du matin, il ne reste presque rien : deux Noctambus, la N1 vers Luminy et la N2 vers le Technopôle, six courses chacune, les seules nuits de jeudi, vendredi et samedi, du Vieux-Port à 1 h 30, 2 h 30, 3 h 30 et 4 h 30. La RTM y compte 190 voyages par jour, les deux lignes réunies (enquête origine-destination 2025). Deux corridors pour une ville entière, et quatre nuits sur sept sans rien. Un réseau qui s'arrête quand la ville vit encore n'est pas un réseau digne de ce nom, et c'est cela que la suite de ce chapitre entreprend de corriger.

Le 19 et le 83, justement, montrent que la démonstration est faite : sur le littoral, la Métropole sait produire une offre qui tient, et elle la produit toute l'année, jusqu'à 1 h 10. Ce qui s'arrête fin août, c'est le renfort : le 19B perd toute son offre de semaine et se replie sur 13 h à 19 h 30 le week-end, le 83 perd un tiers de ses courses. Et le littoral déborde avant même l'été : le week-end de la Pentecôte 2026, malgré des renforts, 416 situations de surcharge, des voyageurs laissés à l'arrêt faute de place, ont été déclarées sur ces deux seules lignes (audit financier de la RTM, juin 2026). Ce projet ne supprime ni l'un ni l'autre : il met les deux corridors au standard B, sous les indices **B19** (Castellane ↔ Saména) et **B8** (Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado), l'été gardant des services du type de la 19B d'aujourd'hui. Ce qui tient huit semaines doit tenir cinquante-deux : c'est de la fréquence qu'il s'agit, pas de la ligne.

Fréquences cibles permises par l'automatisation intégrale des lignes de métro, à l'horizon 2030-2031.

JOUR	PREMIER MÉTRO	DERNIER MÉTRO	FRÉQUENCE
Lundi à jeudi	5:00	1:00	2 à 7 min
Vendredi	5:00	2:00	2 à 7 min
Samedi	5:00	2:00	3 à 7 min
Dimanche	5:00	1:00	4 à 10 min

Toutes les lignes de bus dont le terminus est à une station de métro en service tournent jusqu'à la fermeture du métro : plus jamais un bus qui s'arrête à 20h30 alors que le métro roule encore.

Les lignes de bus et leurs amplitudes

La règle, d'abord. Une ligne de bus dont le terminus est une station de métro doit rouler tant que le métro roule : c'est le principe. Il souffre une exception, et une seule : **si un tramway ou une ligne B dessert à peu près le même itinéraire, on ne prolonge pas** : le service tardif se fait sur le mode le plus lourd, et le bus garde son amplitude. Les quarante lignes dont un terminus est une station de métro ont été passées une par une à ce crible. Les autres lignes du réseau ne sont pas concernées : leur amplitude ne change pas.

La liste des lignes, rangée par amplitude, est en annexe : **10 • Annexes, leBus • Marseille.**

Le réseau N

UN RÉSEAU CONSTRUIT À PLUSIEURS MAINS

Les seize lignes de nuit ne sortent pas de ce seul document : elles sont le travail de **Sébastien Cérame**, de Marseille-Transports. Son projet de PDU « fictif », travail citoyen de refonte du réseau marseillais, a fourni la numérotation, les itinéraires et les terminus, que ce livre blanc a repris et instruits. Ce qu'il y ajoute est d'un autre ordre : chaque ligne est posée sur la voirie réelle rue par rue, ses arrêts sont relevés un par un au référentiel des poteaux en service, ses correspondances en sont tirées, et le tout est publié en KML vérifiable. Le réseau doit donc beaucoup à Sébastien Cérame, et ce document en fait la démonstration cartographique.

Quand le métro ferme, le réseau N prend le relais, et il se lit d'une phrase : **quatorze des seize lignes partent de Canebière Bourse**. Seize lignes, seize numéros, une destination par numéro : il n'y a plus de branches A et B à retenir. Les deux exceptions se disent en une ligne : la **N15** fait le tour par la rocade, de la Joliette à la Pointe-Rouge sans passer par le centre, et la **N16** relie les deux campus, Château-Gombert et Luminy. Le noctambule n'a rien d'autre à savoir : quel que soit son quartier, sa ligne de nuit le ramène au point où toutes les autres l'attendent.

Le dessin privilégie la desserte : les tracés peuvent être longs, un bus de nuit n'est pas un express, mais chaque détour reste à la marge. La **N1** gagne Resquiadou Tunnel par Saint-André, Saint-Henri, L'Estaque ; la **N2** gagne Vallon des Tuves par La Viste, Saint-Antoine, Notre-Dame Limite ; la **N3** gagne La Savine par Sainte-Marthe, Saint-Joseph, Les Aygalades ; la **N4** gagne Château Gombert par Le Merlan, Saint-Mitre, Saint-Jérôme ; la **N5** gagne Allauch la Fève par La Rose, La Croix-Rouge, Château-Gombert ; la **N6** gagne Allauch Village par Montolivet, Les Olives, La Rose ; la **N7** gagne Les 3 Lucs Enco de Botte par La Fourragère, Montolivet, Saint-Julien ; la **N8** gagne Les Camoins par Saint-Marcel, La Valentine, Les Accates ; la **N9** gagne Aubagne Gare par Saint-Marcel, La Valbarelle, La Barasse ; la **N10** gagne Le Redon par Sainte-Marguerite, Le Cabot, La Panouse ; la **N11** gagne Campus de Luminy par Mazargues, Le Cabot, Le Redon ; la **N12** gagne Beauvallon par Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle, Sormiou ; la **N13** gagne Saména par Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge ; la **N14** boucle par le Roucas-Blanc, Bompard et Endoume, à la demande ; la **N15** va de Joliette à Pointe Rouge Port par Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle ; la **N16** va de Technopôle de Château Gombert à Campus de Luminy par Le Cabot, La Panouse, Le Redon.

Ce réseau dessert **les seize arrondissements de la ville** : **quatorze lignes** partent de Canebière Bourse vers les limites de la commune — La Savine et Château-Gombert au nord, Les Camoins et Les Trois-Lucs à l'est, Luminy, Saména et Beauvallon au sud ; une quinzième relie la Joliette à la Pointe Rouge, une seizième va du Technopôle au campus de Luminy. **Trois d'entre elles sortent de Marseille** : la N5 vers Allauch et Plan-de-Cuques, la N6 vers Allauch, la N9 vers La Penne-sur-Huveaune et Aubagne. **804 arrêts** au total, tous relevés dans le référentiel de la Métropole sauf Resquiadou Tunnel, posé par le document et déclaré comme tel. Ce document ne propose toujours **pas** de doubler chaque ligne lourde par un bus de nuit à son indice : les anciens fluobus (509 à 582) et les deux Noctambus disparaissent dans ce réseau, qui reprend leurs corridors. Les bus relais métro que la RTM exploite aujourd'hui aux heures de fermeture anticipée gardent leur rôle tant que le métro ferme tôt. Continuité totale garantie : **métro et tramway** jusqu'à 1 h du matin (dimanche à jeudi) et jusqu'à 2 h (vendredi et samedi), les lignes B fermant avec eux ; puis réseau N de 1 h à 5 h (de 2 h à 5 h les vendredis et samedis) ; puis métro et tramway dès 5 h.

Les seize lignes, leurs terminus et leurs quartiers

LIGNE	TERMINUS	QUARTIERS DESSERVIS, DANS LES GRANDES LIGNES
N1	Canebière Bourse ↔ Resquiadou Tunnel	Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, Le Canet, Les Arnavaux, La Cabucelle, Saint-Louis, La Calade, Saint-André, Saint-Henri, L'Estaque, Les Riaux
N2	Canebière Bourse ↔ Vallon des Tuves	Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, La Cabucelle, Saint-Louis, La Viste, Saint-Antoine, Notre-Dame Limite, Les Borels
N3	Canebière Bourse ↔ La Savine	Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, Saint-Mauront, Le Canet, Bon-Secours, Saint-Barthélemy, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, Les Ayalades, Les Borels
N4	Canebière Bourse ↔ Château Gombert	Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, La Belle de Mai, Saint-Barthélemy, Le Merlan, Saint-Mitre, Saint-Jérôme, Château-Gombert
N5	Canebière Bourse ↔ Allauch la Fève	Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, Les Chartreux, Les Chutes-Lavie, Saint-Just, Malpassé, La Rose, La Croix-Rouge, Château-Gombert, Les Médecins
N6	Canebière Bourse ↔ Allauch Village	Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Les Chartreux, Montolivet, Les Olives, La Rose, La Croix-Rouge
N7	Canebière Bourse ↔ Les 3 Lucs Enco de Botte	Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Saint-Barnabé, Saint-Jean-du-Désert, La Fourragère, Montolivet, Saint-Julien, Les Trois-Lucs

LIGNE	TERMINUS	QUARTIERS DESSERVIS, DANS LES GRANDES LIGNES
N8	Canebière Bourse ↔ Les Camoins	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Le Camas, Thiers, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Saint-Barnabé, La Fourragère, Les Caillols, La Pomme, Saint-Marcel, La Valentine, Les Accates, Les Camoins
N9	Canebière Bourse ↔ Aubagne Gare	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, La Conception, Baille, Saint-Pierre, La Timone, La Pomme, Saint-Marcel, La Valbarelle, La Barasse, La Millière
N10	Canebière Bourse ↔ Le Redon	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, Menpenti, La Capelette, Pont-de-Vivaux, Saint-Loup, Saint-Tronc, Sainte-Marguerite, Le Cabot, La Panouse, Le Redon
N11	Canebière Bourse ↔ Campus de Luminy	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, Castellane, Périer, Saint-Giniez, Le Rouet, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Mazargues, Le Cabot, Le Redon, Vaufrèges
N12	Canebière Bourse ↔ Beauvallon	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Castellane, Vauban, Périer, Saint-Giniez, Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle, Sormiou, Les Baumettes
N13	Canebière Bourse ↔ Saména	Belsunce, Opéra, Saint-Victor, Le Pharo, Endoume, Bompard, Le Roucas-Blanc, La Plage, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge, Montredon
N14	Canebière Bourse ↔ Canebière Bourse	Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Saint-Victor, Saint-Lambert, Endoume, Bompard
N15	Joliette ↔ Pointe Rouge Port	La Joliette, Arenc, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, La Belle de Mai, Les Chutes-Lavie, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Le Camas, Saint-Pierre, Baille, La Timone, La Capelette, Pont-de-Vivaux, Saint-Tronc, Le Cabot, Mazargues, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge
N16	Technopôle de Château Gombert ↔ Campus de Luminy	Château-Gombert, La Croix-Rouge, La Rose, Malpassé, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Le Camas, Saint-Pierre, Baille, La Timone, La Capelette, Menpenti, Le Rouet, Sainte-Marguerite, Le Cabot, La Panouse, Le Redon, Vaufrèges

Les seize lignes de nuit, une par une

Quatorze des seize partent de Canebière Bourse, qui sert de pivot au réseau : c'est là que les lignes se rejoignent et que les correspondances entre elles se font. Les deux autres l'évitent : la N15 fait le tour par la rocade, la N16 relie les deux campus. Les longueurs et les nombres d'arrêts sont ceux des tracés du document. Les correspondances citées sont celles des lignes de nuit entre elles, puisque le reste du réseau ne roule plus à ces heures-là ; la liste complète figure sur les planches de la partie 10.5.

- N1

Canebière Bourse ↔ Resquiadou Tunnel · 18,2 km · 56 arrêts

De Canebière Bourse à Resquiadou Tunnel. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, Le Canet, Les Arnavaux, La Cabucelle, Saint-Louis, La Calade, Saint-André, Saint-Henri, L'Estaque, Les Riaux. Correspondances : N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Salengro Briançon.
- N2

Canebière Bourse ↔ Vallon des Tuves · 15,5 km · 47 arrêts

De Canebière Bourse à Vallon des Tuves. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, La Cabucelle, Saint-Louis, La Viste, Saint-Antoine, Notre-Dame Limite, Les Borels. Correspondances : N1, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Salengro Briançon.
- N3

Canebière Bourse ↔ La Savine · 12,4 km · 50 arrêts

De Canebière Bourse à La Savine. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Saint-Lazare, Saint-Mauront, Le Canet, Bon-Secours, Saint-Barthélemy, Sainte-Marthe, Saint-Joseph, Les Aygalades, Les Borels. Correspondances : N1, N2, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Plombières Battala.
- N4

Canebière Bourse ↔ Château Gombert · 13,9 km · 53 arrêts

De Canebière Bourse à Château Gombert. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, La Belle de Mai, Saint-Barthélemy, Le Merlan, Saint-Mitre, Saint-Jérôme, Château-Gombert. Correspondances : N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Perrin Guigou ; N16 aux Vieux Cyprès.
- N5

Canebière Bourse ↔ Allauch la Fève · 19,8 km · 61 arrêts

De Canebière Bourse à Allauch la Fève. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, Les Chartreux, Les Chutes-Lavie, Saint-Just, Malpassé, La Rose, La Croix-Rouge, Château-Gombert, Les Médecins. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15, N16 à Place Brossolette.
- N6

Canebière Bourse ↔ Allauch Village · 17,5 km · 65 arrêts

De Canebière Bourse à Allauch Village. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Les Chartreux, Montolivet, Les Olives, La Rose, La Croix-Rouge. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15, N16 à Duparc Blancarde.
- N7

Canebière Bourse ↔ Les 3 Lucs Enco de Botte · 13,3 km · 49 arrêts

De Canebière Bourse à Les 3 Lucs Enco de Botte. Elle traverse Belsunce, Les Grands Carmes, Le Chapitre, Saint-Charles, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Saint-Barnabé, Saint-Jean-du-Désert, La Fourragère, Montolivet, Saint-Julien, Les Trois-Lucs. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N8, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse.
- N8

Canebière Bourse ↔ Les Camoins · 17,0 km · 57 arrêts

De Canebière Bourse à Les Camoins. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Le Camas, Thiers, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Saint-Barnabé, La Fourragère, Les Caillols, La Pomme, Saint-Marcel, La Valentine, Les Accates, Les Camoins. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N9, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15, N16 à Stade Vallier.

- N9

Canebière Bourse ↔ Aubagne Gare · 19,3 km · 48 arrêts

De Canebière Bourse à Aubagne Gare. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, La Conception, Baille, Saint-Pierre, La Timone, La Pomme, Saint-Marcel, La Valbarelle, La Barasse, La Millièrre. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N10, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse.
- N10

Canebière Bourse ↔ Le Redon · 13,7 km · 50 arrêts

De Canebière Bourse à Le Redon. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, Menpentí, La Capelette, Pont-de-VivauX, Saint-Loup, Saint-Tronc, Sainte-Marguerite, Le Cabot, La Panouse, Le Redon. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N11, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Capelette Rabatau ; N16 à Sainte-Marguerite Dromel.
- N11

Canebière Bourse ↔ Campus de Luminy · 12,6 km · 38 arrêts

De Canebière Bourse à Campus de Luminy. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Notre-Dame-du-Mont, Lodi, Castellane, Pèrier, Saint-GinieZ, Le Rouet, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, Mazargues, Le Cabot, Le Redon, Vaufrèges. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N12, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Michelet Luce ; N16 au Redon.
- N12

Canebière Bourse ↔ Beauvallon · 11,7 km · 46 arrêts

De Canebière Bourse à Beauvallon. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Préfecture, Castellane, Vauban, Pèrier, Saint-GinieZ, Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle, Sormiou, Les Baumettes. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N13, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Lycée Hôtelier.
- N13

Canebière Bourse ↔ Saména · 11,5 km · 40 arrêts

De Canebière Bourse à Saména. Elle traverse Belsunce, Opéra, Saint-Victor, Le Pharo, Endoume, Bompard, Le Roucas-Blanc, La Plage, Bonneveine, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge, Montredon. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N14 à Canebière Bourse ; N15 à Tiboulen.
- N14

Canebière Bourse ↔ Canebière Bourse · 6,7 km · 24 arrêts

Boucle du soir à la demande, héritière de l'actuelle 59 : elle dessert le Roucas-Blanc, Bompard et Endoume, et revient à la Canebière. Elle traverse Belsunce, Opéra, Palais de Justice, Saint-Victor, Saint-Lambert, Endoume, Bompard. Correspondances : N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11, N12, N13 à Canebière Bourse.
- N15

Joliette ↔ Pointe Rouge Port · 19,8 km · 65 arrêts

La rocade de nuit : elle relie la Joliette à la Pointe-Rouge sans passer par le centre, et croise toutes les radiales. Elle traverse La Joliette, Arenc, La Villette, Saint-Mauront, Les Crottes, La Belle de Mai, Les Chutes-Lavie, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Le Camas, Saint-Pierre, Baille, La Timone, La Capelette, Pont-de-VivauX, Saint-Tronc, Le Cabot, Mazargues, Sainte-Marguerite, Sainte-Anne, La Vieille-Chapelle, La Pointe-Rouge. Correspondances : N1, N2 à Salengro Briançon ; N3 à Plombières Battala ; N4 à Perrin Guigou ; N16 à Hôtel du Département ; N6 à Duparc Montolivet ; N5 à Place Brossolette ; N8 à Stade Vallier ; N10 à Capelette Rabatau ; N11 à Michelet Luce ; N12 à Lycée Hôtelier ; N13 à Tiboulen.
- N16

Technopôle de Château Gombert ↔ Campus de Luminy · 18,3 km · 55 arrêts

La liaison des deux campus, de Château-Gombert à Luminy, par l'arc est : elle ne touche ni la Canebière ni le Vieux-Port. Elle traverse Château-Gombert, La Croix-Rouge, La Rose, Malpassé, Les Chartreux, Les Cinq-Avenues, La Blancarde, Le Camas, Saint-Pierre, Baille, La Timone, La Capelette, Menpentí, Le Rouet, Sainte-Marguerite, Le Cabot, La Panouse, Le Redon, Vaufrèges. Correspondances : N4, N5 à Néel ; N6 à La Rose ; N15 à Hôtel du Département ; N8 à Stade Vallier ; N10 à Sainte-Marguerite Dromel ; N11 au Redon.

Un mot sur les indices, parce que la lecture du réseau en dépend. Les **5XX**, les lignes de soirée du réseau actuel, **n'existent plus ici** : les lignes structurantes roulent jusqu'à une heure du matin, les autres lignes voient leur service prolongé au-delà de 21 h, et le réseau N prend la suite. Une famille d'indices réservée à la soirée n'a donc plus d'objet. Restent les **1XX**, les lignes interurbaines qui traversent Marseille mais vont au-delà (Septèmes, Allauch, Plan-de-Cuques) et qui gardent leur indice parce qu'elles ne relèvent pas du seul réseau urbain. Les lignes qui roulent toute la journée et jusqu'à une heure du matin gardent, elles, leur indice ordinaire : **B1**, **B2**, **B3**, **B4**, ainsi que les actuelles 23, 72 et 144. Ni la 23 ni la 144 ne disparaissent : le réseau N reprend leur itinéraire aux heures où eux-mêmes ne circulent plus.

JOURS	FERMETURE MÉTRO	DÉMARRAGE RÉSEAU N	FIN RÉSEAU N
Dimanche, lundi, mardi, mercredi, jeudi	1h00	1h00	5h00
Vendredi, samedi	2h00	2h00	5h00

TRANCHE HORAIRE	AXES PRINCIPAUX	LIGNES SECONDAIRES	LOGIQUE
1h00 - 2h00 (dim-jeu)	20 min	30 min	Sortie / retour de soirée
2h00 - 4h00	30 min	45 min	Service de nuit standard
4h00 - 5h00	40 min	50 min	Dernière demi-heure avant la reprise du métro



« **N1** Luminy PN des Calanques » : la girouette du Noctabus d'aujourd'hui dit tout. Dans le réseau proposé, Luminy devient le terminus de la N11 ; le principe reste, une ligne de nuit nommée, avec une destination que l'on comprend sans plan.

DEUX RESSOURCES INEXPLOITÉES

LES TRAJETS HLP, UNE RESSOURCE INVISIBLE

Un bus « Haut Le Pied » (HLP) relie à vide un terminus de ligne à son dépôt, ou l'inverse, en dehors de tout service commercial affiché. Ces trajets existent tous les jours, par dizaines, et ils se concentrent par construction aux heures de prise et de fin de service des dépôts : tôt le matin et tard le soir, **précisément aux moments où l'offre commerciale est la plus réduite et où chaque passage compte**. Un bus qui traverse la ville à vide devant des abribus occupés est une ressource déjà payée par la collectivité.

Ce que ce document demande tient en deux points. D'abord que ces trajets soient **ouverts aux voyageurs de bout en bout** : qu'on puisse y monter et, surtout, **en descendre à n'importe quel arrêt** entre l'arrêt de prise ou de fin de service et le dépôt concerné. Un trajet qu'on ne peut quitter qu'au terminus n'est pas un service, c'est un transfert de personnel qui tolère des passagers. Ensuite, et c'est le point qui coûte le moins et change le plus, qu'ils soient **mis en avant** : destination et horaire approximatif affichés à chaque arrêt du parcours, mention explicite sur la girouette et dans l'application, consigne claire aux conducteurs. Aujourd'hui rien de tout cela n'est fait, et un service que personne n'annonce est un service qui n'existe pas.

Le gain ne demande aucun kilomètre supplémentaire : ce sont des rotations déjà roulées, déjà conduites, déjà financées. Il ne demande qu'une décision et de la signalétique.

LEBATEAU, TOUTE L'ANNÉE

Les lignes Vieux-Port ↔ Pointe Rouge et Vieux-Port ↔ Estaque fonctionnent désormais toute l'année, et non plus seulement en saison touristique : une fréquence de 30 minutes à l'année, resserrée à 15 minutes en période touristique.

Annualiser, c'est accepter d'exploiter hors de la saison où la mer est clémente. Le mistral et la houle interdisent certaines sorties, et une navette annulée sans solution laisse à quai des voyageurs qui, eux, comptaient sur elle pour aller travailler : c'est ainsi qu'un service se décrédibilise. Le passage à l'année s'accompagne donc d'un **repli déclaré**, annoncé la veille au soir ou au petit matin sur l'application et aux embarcadères, et non constaté sur le ponton.

Ce repli est un renforcement des lignes de bus qui longent déjà les deux itinéraires maritimes. Au sud, la ligne Vieux-Port ↔ Pointe Rouge est doublée par la **B8**, qui reprend l'actuelle 83 de la Corniche, et par la **B19**, qui reprend l'actuelle 19 du Prado et des plages. Au nord, la ligne Vieux-Port ↔ l'Estaque est doublée par les lignes **35** et **36**, qui gardent leur indice actuel faute de ligne B les reprenant. Les jours où la mer ne le permet pas, ces quatre lignes passent en fréquence renforcée sur la plage horaire de la navette, et le titre de transport y reste valable sans démarche : le voyageur change de mode, pas de réseau.

Ce n'est pas un pari : c'est la conclusion logique d'une décennie de succès. Dès l'expérimentation de 2012, la ligne Vieux-Port ↔ Pointe Rouge a transporté plus de 185 000 passagers en une saison, soit le double des prévisions initiales, ce qui a conduit à sa pérennisation puis à la création de la ligne de l'Estaque dès 2013. La fréquentation a continué de progresser, avec un record de 345 000 passagers en 2017 et plus de 1,6 million de voyageurs cumulés depuis l'ouverture. La Métropole a d'ailleurs elle-même expérimenté en 2019 un prolongement hors saison de la ligne de l'Estaque : la question de l'annualisation est donc déjà posée par la collectivité. L'idée s'inscrit enfin dans le temps long, puisque le plan de déplacements urbains envisageait dès 2007 des bateaux-bus reliant la ville d'un bout à l'autre par la mer. La demande a systématiquement dépassé les prévisions ; il ne reste qu'à en tirer la conséquence.



La navette maritime LeBateau, ligne Vieux-Port ↔ Pointe Rouge.

L'INFORMATION VOYAGEUR, À FIABILISER

Un réseau performant sur le papier ne sert à rien si l'utilisateur ne peut pas lui faire confiance. C'est particulièrement vrai pour les bus, tram et métro, où l'écart entre l'information affichée et la réalité du terrain reste un motif de frustration récurrent.

La situation diffère selon les modes. Sur le **métro et le tramway**, toutes les stations et toutes les rames disposent de l'affichage en temps réel : le problème n'est pas la couverture mais la **fiabilité**. Les écrans buguent régulièrement, et il arrive qu'ils annoncent des rames « fantômes », affichées mais qui ne passent jamais.



L'ÉCRAN QUI N'AFFICHE RIEN

À bord d'un bus de la **B4**, l'écran d'information voyageur est **entièrement blanc**. Il devrait porter le plan de la ligne, la destination et le prochain arrêt ; il n'affiche rien. Le bandeau à diodes fonctionne, la lumière d'ambiance fonctionne, le rappel « arrêt demandé » fonctionne : le matériel est là, allumé, et ne dit rien.

Ce n'est pas une panne spectaculaire, c'est la panne ordinaire, celle qu'on croise sans la signaler. Elle laisse pourtant sans repère exactement les voyageurs qui en ont le plus besoin : celui qui ne connaît pas la ligne, celui qui ne lit pas le français, celui qui n'a pas de smartphone. **Un équipement qui ne fonctionne pas compte comme un équipement absent**, et c'est ainsi qu'il devrait être comptabilisé.

Sur le **bus**, l'information temps réel n'existe que sur l'application ou aux arrêts principaux (terminus, stations de métro, arrêts très fréquentés). Partout ailleurs, l'utilisateur n'a que la fiche horaire papier, dont la lisibilité laisse à désirer : des horaires en bleu, en vert ou en orange selon les périodes de l'année, avec des dates de validité qui varient d'une ligne à l'autre. S'y ajoutent les mêmes défauts de fiabilité : des bus « fantômes » annoncés « dans 1 minute » qui ne viendront jamais, un phénomène suffisamment fréquent pour que les usagers lui aient donné un nom, et des bus supprimés qui ne sont pas retirés à temps de l'affichage, sans que rien n'avertisse l'utilisateur qui attend.

La première demande : que ce qui existe fonctionne, et tout le temps

Avant toute extension, avant tout écran neuf et toute nouvelle application, une exigence passe devant les autres : **que les équipements déjà installés fonctionnent, et qu'ils fonctionnent en permanence**. Elle porte sur toute la chaîne : à l'arrêt, l'afficheur temps réel et la fiche horaire à jour ; à bord, la girouette de destination, l'écran intérieur et l'annonce sonore du prochain arrêt.

C'est à bord des bus que l'écart est le plus grand. L'écran blanc photographié ci-dessus est le cas que ce document a pu documenter, mais il n'a rien d'exceptionnel pour qui prend le bus tous les jours : le voyageur régulier ne s'étonne plus de tomber sur un équipement en panne, **il s'étonne d'en trouver un qui marche**. Ce renversement dit l'essentiel : la panne est devenue l'état ordinaire, et le fonctionnement l'exception qu'on remarque.

« Tout le temps » n'est pas une clause de style. Un afficheur qui informe le mardi à 8 h et reste muet le dimanche à 21 h ne remplit pas sa fonction, parce que c'est le dimanche à 21 h que le voyageur a le plus besoin de savoir si son bus vient. Une fiabilité qui s'arrête aux heures de pointe et aux arrêts vitrines n'est pas une fiabilité.

Cette exigence a l'avantage d'être vérifiable. Elle demande quatre choses : un **taux de disponibilité mesuré et publié**, mode par mode et ligne par ligne, comme le sont déjà la régularité et la fréquentation ; un **délai de remise en service borné** pour un afficheur, une girouette ou une annonce hors service ; un **signalement en deux gestes** depuis le véhicule ou l'arrêt, avec accusé de traitement ; et la règle énoncée plus haut appliquée aux statistiques officielles : **un équipement en panne est compté comme absent**, jamais comme installé.

Ce n'est pas qu'une question de confort : c'est une question de confiance dans le service public. Un voyageur qui ne peut pas savoir si son bus, son tram ou son métro va passer choisit la voiture la fois suivante.

Et ce n'est pas un sujet d'accessibilité : c'est un sujet de service, qui handicape **tout le monde**. Celui qui ne connaît pas la ligne, celui qui ne lit pas le français, celui qui n'a pas de smartphone, le parent avec une poussette, le voyageur chargé, l'utilisateur du dimanche, le travailleur de nuit, le touriste : sans information fiable, chacun perd la même chose, la possibilité de décider : attendre, marcher, changer de ligne ou renoncer. Une information qui ne fonctionne pas ne dégrade pas le confort, elle retire le choix.

Pour une partie des voyageurs, la même défaillance coûte davantage encore. Une personne déficiente visuelle qui attend un bus « fantôme » ne peut pas voir les autres transports disponibles et perd son autonomie. Une personne à mobilité réduite ou en fauteuil roulant ne peut pas attendre un temps indéfini sans accès aux aménagements d'accessibilité (rampes, abris). Une personne sourde qui dépend de l'affichage temps réel n'a pas accès aux annonces vocales de perturbation. La barrière est alors franche, mais elle est de la même nature : c'est le même équipement qui n'a pas fonctionné.

Les perturbations : l'information existe, elle n'arrive pas

Le 16 août 2026, le métro n'a pas circulé avant 14 h. Le 13 septembre, il ne circulera pas davantage. Ces deux dimanches suivent celui du 5 juillet : trois matinées de fermeture complète, de 5 h à 14 h, pour que les essais du métro automatique disposent des dix heures continues qu'ils réclament. L'opération est légitime, elle est annoncée sur le site de la RTM, elle défile sur les écrans des stations depuis des semaines. Et pourtant, chaque fois, une partie des voyageurs la découvre sur le quai.

Il y a là un problème, et il n'est pas d'avoir mal communiqué : il est d'avoir communiqué là où l'on ne regarde pas. Une annonce qui vit sur un site et dans un bandeau défilant n'atteint que ceux qui la cherchaient déjà. Le voyageur occasionnel, celui du dimanche matin, le visiteur, celui qui prend le métro trois fois par mois, n'ouvre pas l'application la veille pour vérifier que le service existe.

Le symptôme le plus net tient en quatre mots : « **plus d'infos sur rtm.fr** ». C'est la formule qui clôt la plupart des messages d'écran, et elle transfère la charge de l'information au voyageur au moment précis où il ne peut plus rien en faire. Il est sur le quai, il a déjà validé, et on lui demande de sortir son téléphone pour apprendre ce qu'il aurait fallu savoir vingt minutes plus tôt. Un écran qui renvoie ailleurs n'informe pas : il se décharge.

Ce que l'affichage en ligne laisse dehors

Renvoyer le détail vers l'application n'est pas neutre. Selon l'Insee, en 2025, **34 % des 16 à 74 ans** n'utilisent pas Internet ou n'ont pas les compétences de base dans au moins un domaine essentiel, dont **7 % en situation d'illectronisme**. Chez les 60-74 ans, la part d'illectronisme atteint 17 %. Chez les 75 ans et plus, **49 % ne sont pas internautes du tout**. Ce sont, très exactement, des usagers du bus et du métro aux heures creuses, c'est-à-dire ceux que la fermeture d'un dimanche matin touche en premier.

Une information de service public qui n'existe pleinement qu'en ligne n'est donc pas une information incomplète : c'est une information réservée. Et le voyageur qu'elle laisse dehors n'a aucun moyen de le savoir avant d'être devant la grille.

Ce qui marche déjà, et qu'il suffirait d'étendre

La démonstration que le réseau sait faire est fournie par la RTM elle-même. Pour les bus relais qui remplacent le métro les soirs de fermeture anticipée, **un plan de quartier et l'itinéraire jusqu'au point d'arrêt sont affichés à l'entrée de chaque station**, et une signalétique dédiée sur fond jaune identifie le dispositif sur le terrain. C'est précisément le bon niveau : physique, sur place, compréhensible sans téléphone.

Ce niveau n'est atteint que pour le dispositif récurrent, celui qui dure des mois et qu'on a eu le temps d'industrialiser. Les perturbations ponctuelles, elles, restent traitées à l'affiche imprimée à la hâte, quand il y en a une. Un arrêt déplacé pour travaux, une ligne déviée pour une manifestation, un tramway coupé une journée : ce sont les cas les plus fréquents, et ce sont les moins bien couverts.

Un dernier point, sur le préavis. Les trois fermetures dominicales étaient décidées bien en amont, mais leur calendrier détaillé n'a été connu du public que quatre jours avant la première, et par voie de presse. Un réseau qui sait six mois à l'avance qu'il fermera trois dimanches peut le dire six mois à l'avance.

CE QUE CE PROJET PROPOSE

D'abord, faire fonctionner ce qui est déjà installé, à l'arrêt comme à bord, et tout le temps : un taux de disponibilité des équipements d'information mesuré, publié et inscrit au contrat d'exploitation, un délai borné de remise en service, un signalement en deux gestes avec accusé de traitement, et un équipement en panne compté comme absent. Aucun écran neuf ne répare un écran éteint. Ensuite, étendre l'affichage temps réel à tous les arrêts et stations structurants du réseau, pas seulement aux cent plus fréquentés. Fiabiliser la détection des « transports fantômes » en croisant la géolocalisation des véhicules avec les signalements des usagers. Clarifier la lisibilité des fiches horaires papier, sans nécessairement uniformiser les périodes elles-mêmes (dont la variation d'une ligne à l'autre répond à des besoins réels, saisonniers ou scolaires). Et surtout, notifier activement l'usager en cas de suppression ou perturbation, plutôt que de le laisser attendre un transport qui ne viendra pas. **Afficher physiquement toute perturbation planifiée à chaque point d'arrêt concerné**, quinze jours avant, avec la date, l'horaire et la solution de remplacement, sur le modèle de ce qui est déjà fait pour les bus relais. Ne jamais laisser un écran renvoyer à une adresse web sans donner d'abord l'essentiel : ce qui ne roule pas, quand, et par quoi le remplacer. Rendre la même information disponible sans smartphone, par l'affiche, l'annonce sonore et la présence humaine. Et publier le calendrier des fermetures programmées dès qu'il est arrêté, sans attendre la semaine qui précède.

EN FINIR AVEC LES DOUBLONS DE NUMÉROS

Dans la métropole d'Aix-Marseille-Provence, dire « je prends le 15 » ne désigne rien. Le 15 est une ligne d'Aix en Bus, une ligne de Cartreize, et une ligne de la RTM. Le 5 en désigne quatre. Cette ambiguïté n'est pas une curiosité de spécialiste : elle tombe sur l'usager au moment précis où il change de réseau, c'est-à-dire au moment où il a le plus besoin d'être guidé.

L'ampleur, mesurée

Le fichier de référence de la Métropole, celui qui alimente les calculateurs d'itinéraires, compte **453 numéros de ligne distincts**. **105 d'entre eux, soit près d'un quart, sont employés par plus d'un réseau**. Douze réseaux sont concernés : la RTM pour 60 numéros, Ulysse pour 46, Libébus pour 29, Aix en Bus pour 25, Cartreize pour 23, Aubagne pour 21, et six autres.

Le désordre ne s'arrête pas aux numéros ordinaires. La série **B**, que ce document réserve aux lignes structurantes, est **déjà en doublon** : Aubagne exploite une **B1** et une **B2** qui percutent celles de Marseille. Et à l'ouest de l'Étang, quarante lignes scolaires portent des numéros qui ressemblent à des lignes régulières (151, 221, 321, 5101), sans que rien ne les distingue sur une girouette.

CE QUE LE RÉFÉRENTIEL DU PROJET A DÙ INVENTER POUR S'EN SORTIR

Faute de numéros uniques, les données de ce document préfixent les lignes par leur réseau (**LC**: pour lecar, **AUB**: pour Aubagne, **LIB**: pour Libébus) afin de savoir de laquelle on parle. C'est un pansement de code, pas une réponse pour le voyageur : sur un plan, la pastille affiche « 15 » et rien d'autre.

Lyon vient de le faire

Le réseau TCL renumérote une partie de ses lignes le **31 août 2026**, et la raison qu'il avance est mot pour mot la nôtre : « 600 lignes coexistent avec des doublons qui nuisent à la lisibilité du réseau », par exemple une ligne C25 et une ligne 25 en même temps. Chaque ligne reçoit un nouveau numéro associé à une couleur distinctive, présentée comme un gain d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. La question n'est donc plus de savoir si l'opération est faisable, mais pourquoi elle ne serait pas conduite ici.

La règle proposée

Marseille prend 1 à 99. Chaque autre réseau urbain prend ensuite ce dont il a besoin, arrondi à la dizaine supérieure, et les numéros s'enchaînent sans trou : Aix en Bus de 100 à 129, ses lignes urbaines seulement, ses cars interurbains relevant de **lecar** et prenant donc la série C, ce qui laisse 130 à 169 vacants ; l'est de l'Étang de 170 à 199, l'ouest de l'Étang de 200 à 339, Salon de 340 à 399, Aubagne de 400 à 429, Arles de 430 à 459, puis Cassis-Carnoux, Gémenos, La Ciotat et la Côte Bleue jusqu'à 499. **Toute la métropole urbaine tient dans 1 à 499**.

Cinq séries transversales se superposent, **uniques à l'échelle de la métropole et non plus réseau par réseau**, Marseille d'abord : **B** pour les lignes structurantes, **N** pour la nuit, **S** pour les scolaires, **D** pour le transport à la demande et **E** pour les navettes saisonnières, qui sortent ainsi de la numérotation générale. Deux réseaux interurbains prennent une lettre plutôt qu'une tranche, parce qu'ils traversent tous les territoires : **lecar** devient la série **C**, et le **LER**, qui relève de la Région Sud et non de la Métropole, la série **L**. Deux exceptions connues des voyageurs sont conservées telles quelles : les navettes de l'aéroport gardent leurs indices **A1** (depuis Marseille) et **A2** (depuis Aix).

Ce que ça change sur un plan

La Métropole a déjà fusionné la marque : ses bus urbains s'appellent tous **LeBus**, quel que soit le réseau qui les exploite (une régie ici, un délégataire ailleurs, toutes les villes n'ont pas de régie). Ce que la marque a unifié, la numérotation le rendait impossible à lire : deux « 15 » sur le même plan obligeaient à distinguer les réseaux par la couleur, et onze réseaux urbains portaient donc onze teintes de pastille. **Un numéro unique rend cette béquille inutile**. Le voyageur n'a plus à savoir de quel réseau relève son bus ; il lui suffit de lire le numéro, qui ne désigne plus qu'une ligne.

D'où une règle en deux temps, et non une couleur unique. **Sur un plan**, une seule couleur de pastille pour tout LeBus, Marseille comme Cassis, Aubagne comme la Côte Bleue : sur une carte chargée, ce qu'il faut lire d'un coup d'œil c'est « c'est un bus », et rien d'autre. **Partout ailleurs**, dans les annexes, les fiches de ligne, les encarts et les tableaux, **chaque ligne garde son indice à sa couleur**, parce que c'est là qu'on cherche une ligne précise dans une liste, et que la couleur est ce qui la fait trouver.

Les deux réseaux qui ne sont pas LeBus gardent la leur, parce qu'ils ne rendent pas le même service : **lecar**, l'interurbain, et le **LER**, régional. Les cinq séries transversales aussi (**B**, **N**, **S**, **D**, **E**), puisque c'est précisément leur rôle de se distinguer. Et sur le plan lui-même, le **tracé** porte la couleur de la ligne, pas celle du réseau : c'est ce qui sépare deux bus qui partagent un tronç commun, et c'est ce qui rend la pastille unique tenable.

Ce qui ne bouge pas

C'est le point le plus important de ce plan, et le moins visible : **les deux tiers des lignes marseillaises, 79 sur 119, gardent leur numéro à l'identique**, et aucune ne le cède à un autre réseau. Le 20 des Goudes, le 35 de l'Estaque, le 60 de Notre-Dame de la Garde ne bougent pas : quand un numéro marseillais existe aussi ailleurs, c'est l'autre réseau qui s'écarte, jamais Marseille. Le métro, les tramways, le ferry et les navettes maritimes n'entrent pas dans la numérotation : **M1**, **T3** et **1** portent leur propre identité.

Ce qui bouge à Marseille se compte : cinq lignes qui sortaient de la plage 1 à 99 y rentrent (le 107, le 121, le 122, le 142 et le 144, vers Allauch et Septèmes, deviennent 6, 8, 11, 13 et 14), les sept lignes de soirée 5xx (509 à 582) disparaissent, remplacées par les seize lignes du réseau N, et la ligne scolaire 1100 du lycée Monte-Cristo, seule à porter un numéro ordinaire, rejoint la série S. Les dix-sept lignes de jour que ce document remplace par une ligne B ne reçoivent rien : le 83 est repris par le **B8**, le 19 par le **B19**, le 41 et le 81 par le **B20**, et leurs anciens numéros redeviennent disponibles. Le plan complet accompagne ce document dans un tableur publié avec lui : 602 lignes, les douze réseaux, et pour chacune l'ancien numéro, le nouveau et le motif de la décision.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Une **renumérotation d'ensemble à date unique**, préparée comme à Lyon : un convertisseur en ligne, un dépliant par territoire, une signalétique reprise aux arrêts et sur les girouettes, et une année de double affichage sur les lignes qui changent. Le coût est celui d'une campagne d'information ; le gain est un réseau où un numéro désigne une ligne.

LA SÉCURITÉ, UNE CONDITION D'USAGE DU RÉSEAU

Un réseau qu'on n'ose pas prendre le soir n'est pas un réseau complet. Le sentiment d'insécurité est un motif de renoncement à la mobilité, et il ne se répartit pas également : il pèse d'abord sur les femmes, et d'abord la nuit.

Les chiffres nationaux sont sans ambiguïté. En 2024, les forces de l'ordre ont enregistré 3 374 victimes de violences sexuelles dans les transports en commun, en hausse de 86 % depuis 2016 ; 91 % d'entre elles sont des femmes, et 99 % des personnes mises en cause sont des hommes. En Île-de-France, où les enquêtes sont les plus détaillées, 70 % des femmes usagères déclarent avoir été victimes au moins une fois, 80 % disent rester en alerte pendant leurs trajets et 68 % s'habiller différemment pour les prendre. Seules 7 % des victimes portent plainte.

Deux lectures s'affrontent souvent : celle qui dit que le sentiment d'insécurité dépasse la réalité des faits, et celle qui dit qu'il la reflète. Les deux manquent l'essentiel. Un comportement d'évitement (changer d'itinéraire, renoncer à sortir, prendre la voiture) a le même coût pour la collectivité, qu'il soit fondé sur une agression vécue ou sur la crainte d'en subir une. C'est ce comportement que le service public doit faire reculer.

Ce qui existe déjà, et qu'il faut tenir

La Métropole a lancé le 8 mars 2021 l'**arrêt à la demande** en soirée : à partir de 22 h sur les lignes RTM concernées, un voyageur peut demander au conducteur de le déposer entre deux arrêts, au plus près de sa destination. Le dispositif a été explicitement conçu comme une réponse au sentiment d'insécurité des femmes la nuit, et il a depuis été étendu. C'est une bonne mesure, peu coûteuse et directement utile.

Ce n'est pas une invention marseillaise : le dispositif vient de la **loi d'orientation des mobilités** du 24 décembre 2019, précisé par le décret du 19 octobre 2020 et inscrit à l'article L. 3115-3-1 du code des transports. Mais la loi ne l'impose pas : elle le rend possible, et laisse à l'autorité organisatrice le soin de désigner les lignes concernées et la plage horaire, par convention ou cahier des charges. Marseille a donc choisi de l'appliquer, ce qui est à son crédit, et c'est le même document contractuel qui peut en garantir l'exécution.

Son défaut est ailleurs : elle n'est pas toujours appliquée. Le dispositif repose entièrement sur le conducteur, qui peut ignorer la demande ou l'ignorer de bonne foi faute d'en avoir été informé. Une mesure qui dépend d'une pratique non contrôlée devient une loterie, et une loterie ne rassure personne.

Ce qu'on a retiré des stations

Il fut un temps où chaque station de métro marseillaise comptait une présence physique permanente. Elle a progressivement disparu au profit de la vidéoprotection et des rondes. Or une caméra constate, elle ne dissuade pas de la même façon, et surtout elle ne répond pas : un voyageur perdu, une personne en situation de handicap bloquée devant un ascenseur en panne, une femme suivie sur un quai n'ont personne à qui s'adresser. L'automatisation du métro par NEOMMA supprimera par ailleurs le conducteur, dernier agent présent à bord. Sur son échéance, la prudence est de mise : le programme annonçait une mise en service des rames étalée entre 2021 et 2024 ; en septembre 2026, aucune ne transporte de voyageurs, la première est espérée pour l'été 2027, l'achèvement pour 2030-2031. L'audit financier de la RTM (juin 2026) en fait une condition critique : les rames actuelles sont « en fin de vie », et tout décalage « met en danger la continuité du service ». Ce sont les dates du moment, pas une garantie, et la présence humaine ne peut pas attendre qu'elles soient tenues.

Ce qui est en train de revenir, et qu'il faut étendre

Le constat n'est pourtant plus tout à fait celui d'il y a deux ans. Depuis quelques mois, une présence humaine est de nouveau visible à certains endroits et à certaines heures : des agents dans plusieurs stations de métro, des agents à bord ou au départ des lignes de nuit, et une présence à la gare d'échange de Canebière Bourse, d'où partent toutes les lignes du réseau N. Ce relevé est celui d'un usager, pas la description d'un dispositif annoncé : il ne dit ni combien d'agents, ni sur quel budget, ni pour combien de temps. Mais il dit l'essentiel, qui est que **c'est possible**, et que c'est fait là où c'était le plus difficile, la nuit et dans les points d'échange.

C'est exactement ce que ce document demandait, et il faut le dire : la bonne question n'est plus de savoir s'il faut rétablir une présence humaine, elle est de savoir comment on la pérennise et où on l'étend. Une mesure qui n'existe qu'aux heures et aux stations où elle a été jugée urgente reste réversible ; inscrite dans le contrat d'exploitation, avec un nombre d'agents et une amplitude publiés, elle devient un service.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Rendre l'arrêt à la demande **opposable** : information systématique à bord, rappel dans la formation continue des conducteurs, et signalement possible dans l'application quand il n'est pas respecté. **Pérenniser et étendre** la présence humaine qui est réapparue depuis quelques mois : la porter dans toutes les stations aux heures creuses et en soirée, pas seulement dans celles où elle a été jugée urgente, avec un agent d'accueil et pas uniquement un agent de sûreté, et en publier l'amplitude station par station pour qu'elle cesse d'être réversible. Le gain d'effectifs de l'automatisation du métro paie cette extension : il doit y être réaffecté plutôt que comptabilisé comme une économie. Et publier chaque année, station par station, les faits signalés : les usagers signalent déjà ces faits, à la collectivité de reprendre le relevé plutôt que de le laisser dormir. Ce qui n'est pas mesuré ne se corrige pas.



À bord, dans une rame de la M1. Ce que demande ce document n'est pas plus de contrôle : c'est quelqu'un à qui parler, visible, aux heures où la station se vide.

LES CONDITIONS DE LA CONDUITE

La qualité de la conduite est le premier contact de l'usager avec le réseau. Les remontées sont récurrentes : accélérations et freinages brusques, vitesse excessive la nuit sur des lignes dégagées, arrêts manqués. Elles disent quelque chose du service, mais elles disent d'abord quelque chose des conditions dans lesquelles il est produit.

Ce document ne met pas en cause les conducteurs. Le métier est difficile, exercé sous contrainte horaire, en ville dense, avec une exposition directe à l'usager et à son mécontentement. Ce qui est en cause, c'est le **dispositif de formation et d'accompagnement** dans lequel on les place.

La reconnaissance d'itinéraire, ce que la formation ne couvre pas

Un conducteur affecté à une ligne qu'il ne connaît pas doit en découvrir le tracé, les arrêts délicats, les créneaux difficiles et les points de conflit avec la circulation. Cette **reconnaissance d'itinéraire** n'est pas organisée comme un temps de travail : elle se fait, en pratique, sur le temps personnel, en montant à bord d'un autre bus avant sa prise de service, et sans rémunération. Le résultat est prévisible : une prise de ligne mal préparée coûte en régularité, en confort de conduite et en sécurité, et le coût en est reporté sur le salarié.

C'est un cas d'école de fausse économie : quelques heures de formation non payées se retrouvent en retards, en freinages d'urgence, en arrêts manqués et en réclamations, c'est-à-dire en coûts pour l'exploitant et en confiance perdue pour l'usager.

La vitesse nocturne n'est pas une question de discipline

Les excès de vitesse constatés la nuit s'expliquent en grande partie par la structure des horaires : les temps de parcours théoriques sont calibrés sur une circulation moyenne, et un conducteur en avance sur une ligne vide doit soit attendre à un arrêt, soit rouler. Redresser cela suppose de revoir les temps de parcours nocturnes et d'assumer des points d'attente identifiés, pas de multiplier les rappels à l'ordre.

Sans conducteurs, pas de réseau

Une part des courses non assurées ne vient ni de la panne ni de l'embouteillage, mais de l'absence de conducteur disponible pour la faire rouler. Un voyageur ne fait pas la différence : pour lui, le bus n'est pas passé. Le métier souffre d'un déficit d'attractivité que les réseaux constatent partout en France, et qui tient à des horaires coupés, à des amplitudes larges, à une exposition directe au conflit et à des perspectives d'évolution limitées.

Ce document propose de doubler le réseau de surface : vingt et une lignes B, seize lignes de nuit, six lignes de tramway. Rien de tout cela ne roule sans un plan de recrutement et de fidélisation dimensionné à l'avance, avec ses écoles de conduite, ses tuteurs et son calendrier. Annoncer des lignes sans annoncer les effectifs qui les feront rouler, c'est promettre des kilomètres qu'on ne pourra pas exploiter. La question doit donc être posée en même temps que le tracé, pas après.

L'accessibilité se joue à chaque arrêt, donc à la formation

La partie 6.2 promet une chaîne accessible de bout en bout. Cette promesse ne tient pas dans l'infrastructure seule : elle se joue à chaque arrêt, sur un accostage assez près du quai pour que la palette serve, sur l'agenouillement du plancher, sur l'annonce du nom de l'arrêt quand l'écran est en panne, sur le temps laissé à une personne âgée pour s'asseoir avant le démarrage. Aucun de ces gestes n'est difficile ; tous supposent d'avoir été appris, rappelés, et de ne pas être en retard de six minutes sur l'horaire.

C'est le même arbitrage que pour la vitesse nocturne : un temps de parcours calculé sans marge transforme chaque geste d'accessibilité en choix personnel du conducteur. Les temps de parcours doivent donc intégrer les temps d'accostage réels des lignes à forte fréquentation de personnes à mobilité réduite, à commencer par celles qui desservent les hôpitaux.

Trois modes de plus, trois métiers de plus

Le projet ajoute au réseau des bus à haut niveau de service en site propre, six lignes de tramway et un métro automatique. Un BHNS ne se conduit pas comme un bus urbain : priorité aux carrefours, quais hauts, accostage millimétré. Un tramway est un véhicule guidé qui ne peut pas s'écarter. Un métro automatique ne se conduit plus du tout, il se supervise, et le métier de l'agent devient l'intervention et la relation au voyageur, deux compétences que personne n'acquiert par la seule ancienneté.

Ces trois transitions se préparent des années à l'avance. Les traiter comme des reconversions subies, au moment de la mise en service, revient à découvrir en même temps une ligne neuve et un métier neuf.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Inscrire la **reconnaissance d'itinéraire dans les temps de travail rémunéré**, avant toute première prise de service sur une ligne : c'est une condition de sécurité, pas un avantage. Calibrer les **temps de parcours de nuit** sur la circulation réelle et prévoir des points d'attente, pour cesser de faire porter l'arbitrage au conducteur. Faire de la conduite souple un **objectif de qualité mesuré** (accélérométrie embarquée, retour individuel non disciplinaire), comme le pratiquent plusieurs réseaux européens. Publier, en même temps que le calendrier des lignes, le **plan de recrutement et de formation** qui les fera rouler, y compris pour les métiers du tramway et de la supervision du métro automatique. Et intégrer les **temps d'accostage réels** aux temps de parcours, pour que l'accessibilité promise en partie 6.2 cesse de dépendre de l'avance ou du retard du véhicule.

5.5 · RÉNOV'STATIONS

MODERNISER SANS EFFACER

Avant l'arrivée du métro automatique, la RTM rénove ses stations. Le programme s'appelle Rénov'Stations et il accompagne NEOMMA. Le principe n'est pas discutable : les stations dataient de 1977 et de 1984, elles n'étaient ni accessibles ni éclairées correctement. La manière, elle, mérite d'être discutée pendant qu'il est encore temps.

L'avancement est réel. Saint-Charles a été livrée en 2023, la Joliette en 2024, Noailles inaugurée le 2 juin 2026 pour 5,5 M€. Le chantier d'Estrangin a démarré le 1^{er} avril 2025, annoncé pour neuf mois : plus d'un an après, il n'est toujours pas terminé. Celui de Castellane a démarré le 10 février 2026 pour douze mois annoncés, Désirée Clary suit. À chaque fois, la RTM annonce « plus de modernité, de confort, de luminosité et de sécurité ». Les délais annoncés, eux, tiennent mal. Il faut dire d'emblée ce qui est à porter au crédit de l'exploitant : ces stations sont rénovées sans fermer, et les voyageurs continuent d'y passer pendant toute la durée des travaux. C'est précisément pour cette raison que le retard compte. Un chantier qui double sa durée annoncée, ce sont autant de mois pendant lesquels des dizaines de milliers de voyageurs par jour traversent un chantier au lieu d'une station.



De gauche à droite : le quai de la Joliette, rénovation en 2024, tel qu'il est aujourd'hui ; le rendu du programme à Saint-Charles, livrée en 2023 ; le rendu à Castellane, à l'endroit où l'on prend le M1 : plafond clair, murs lisses, éclairage bleuté, signalétique noire. Le chantier de Castellane a démarré le 10 février 2026 pour douze mois annoncés.

Une identité visuelle qui disparaît

Les stations marseillaises n'étaient pas neutres : chacune portait ses couleurs, ses fresques et ses matériaux, souvent liés à son quartier. C'est ce qui faisait qu'on reconnaissait une station avant d'en lire le nom. Le parti pris de la rénovation (« murs et sols en tons clairs », selon la description que la RTM donne du chantier de Castellane) les rend interchangeables.

Ce n'est pas un débat d'esthètes. Une pétition citoyenne lancée le 14 octobre 2025 par l'Université HLM de Marseillologie a réuni plus de 1 100 signatures pour dénoncer le remplacement des fresques d'origine par un carrelage « sans âme » et l'uniformisation de stations qui, dit-elle, ne se distinguent plus les unes des autres. Quand un projet de modernisation suscite ce type de réaction, c'est qu'il touche à autre chose qu'à un revêtement.

Le blanc dans une ville qui n'entretient pas

Le choix des tons clairs pose une question pratique, indépendante du goût de chacun. Un revêtement clair exige un entretien fréquent pour rester clair. Dans un réseau dont la propreté est déjà le premier motif d'insatisfaction, il ne restera clair que quelques mois. La pétition citée relève d'ailleurs que les nouveaux matériaux sont « déjà tachés ». Choisir un matériau, c'est choisir un budget d'entretien : si le second n'est pas garanti, le premier est un mauvais choix.

Les finitions et l'accessibilité

Deux points appellent une vigilance particulière. D'abord la **qualité d'exécution** : la station Saint-Charles, livrée en 2023 au terme d'un chantier de plusieurs millions d'euros, est humide en permanence et prend l'eau à chaque pluie. Deux ans après la réception d'un ouvrage neuf, ce n'est plus un défaut de jeunesse : c'est une réserve qui n'a pas été levée, sur la station la plus fréquentée du réseau et la première que voit un voyageur qui arrive à Marseille. Aucune publication officielle n'en fait état ; le constat est celui des usagers, et c'est précisément ce qu'un suivi public des réserves et des malfaçons permettrait d'objectiver. Rénover vite sans lever les réserves revient à repayer le même ouvrage deux fois.

Ensuite l'**accessibilité**. Sur le chantier de Castellane, la RTM indique intégrer des « réservations » pour de futurs ascenseurs, sans calendrier de pose. Rénover une station sans la rendre accessible dans le même mouvement, c'est se condamner à la rouvrir plus tard, plus cher, et laisser entre-temps une partie des usagers dehors.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Conserver dans chaque station rénovée un **élément d'identité visuelle propre** (couleur dominante, fresque restaurée ou réinterprétée, signalétique différenciée) : c'est compatible avec la modernité, l'accessibilité et la luminosité, et cela aide à se repérer. Choisir les **matériaux en fonction du budget d'entretien réellement engagé**, et publier cet engagement. Poser les **ascenseurs pendant le chantier**, pas après. Et publier un **suivi public des réserves et malfaçons** station par station : le meilleur moyen de couper court aux rumeurs est de documenter les faits.

LE SERVICE D'ÉTÉ, À REVOIR EN PROFONDEUR

Chaque été, la Métropole densifie déjà son offre vers les plages : la 19, que ce document propose de renommer **B19**, est renforcée pour relier le Rond-Point du Prado aux plages du David toutes les 4 minutes (16 à 17 000 voyageurs par jour), la ligne 35 voit sa capacité augmentée de 20 % vers les plages de Corbières, et la 83 de la Corniche, que ce document propose de renommer **B8**, circule avec jusqu'à 17 bus, dont 8 articulés et dessert déjà les plages du Prado et du David au passage. Ce dispositif, budgété à 6,3 M€ par la Métropole, prouve qu'un effort estival est possible. Une précision qui a son importance pour la suite : **ces lignes ne sont pas des lignes d'été**. La 19 et la 83, que ce document renomme **B19** et **B8** (leurs fiches sont en partie 4), roulent toute l'année, sept jours sur sept, et comptent parmi les lignes les plus chargées du réseau ; l'été les renforce, il ne les crée pas. Le renfort estival est un niveau de service, pas une catégorie de ligne, et c'est exactement pour cela qu'il peut être décidé ligne par ligne sans rien construire. Ce projet propose d'aller plus loin.

Un vrai pôle d'échange estival au David

Le David ne doit pas dépendre d'une seule ligne renforcée. Ce projet propose d'y prolonger l'été les actuelles 72, 73 et 47, qui ne le desservent pas aujourd'hui, selon un rythme calé sur la fréquentation réelle : un bus sur deux prolongé jusqu'au David en mai et juin, la totalité des bus en juillet et août, puis retour à un bus sur deux en septembre. Combiné au **B19** et au **B8** déjà en place, le David deviendrait ainsi un vrai pôle d'échange desservi de mai à septembre par cinq lignes régulières (**B8**, **B19**, et les actuelles 47, 72, 73), sans que les trois prolongées n'y fassent nécessairement terminus, le **B13** y étant déjà de passage. S'y ajoute l'actuelle ligne lecar 100 prolongée de Castellane jusqu'au David pour faciliter l'accès depuis Aubagne. Ce prolongement s'appuierait sur l'interconnexion lecar déjà annoncée à la nouvelle station Castellane-Cantini du **T3**, qui dessert notamment Aubagne et La Ciotat.



La ligne 83, « le bus de l'Été », sur la Corniche face au Frioul : l'été, la Métropole densifie déjà les lignes qui mènent à la mer.

Corbières : toute l'année, pas seulement l'été

Les plages de Corbières sont desservies l'été par la ligne 35 (Joliette ↔ L'Estaque Riaux), avec une capacité accrue de 20 % et jusqu'à sept bus articulés l'après-midi. Le reste de l'année, la ligne s'arrête aux Riaux, quelques centaines de mètres plus tôt. Ce projet demande que la desserte des plages du nord soit assurée **toute l'année**, et non sur une saison élargie. L'argument tient en trois chiffres : **trois minutes** de trajet entre L'Estaque Riaux et Corbières, **quelques centaines de mètres** de voirie que les bus empruntent déjà chaque été, et près de **trois cents jours de soleil** par an. Aucune contrainte technique, aucun allongement significatif du temps de parcours ne justifie de fermer huit mois sur douze le seul accès en transport public à ces plages. On ne va pas à Corbières qu'au mois d'août, et on n'y va pas que quand on habite à côté : c'est un bout de littoral que la ville entière peut atteindre en bus, huit mois par an, pour le prix d'un ticket.

Les horaires oranges

Le réseau ne dit pas qu'il réduit son offre l'été : il l'imprime en couleurs. La fiche horaire papier porte des grilles en bleu, en vert ou en orange selon la période de l'année, et l'orange est celle de l'été. C'est la grille la plus pauvre des douze mois, appliquée aux semaines où la ville compte le plus de monde. Le raisonnement tenait, à la rigueur, quand l'été vidait Marseille : les bureaux fermaient, les scolaires s'arrêtaient, et le réseau se mettait au rythme d'une ville en vacances. Ce raisonnement est aujourd'hui faux, et les chiffres qui suivent le montrent : ce n'est plus une ville qui se vide, c'est une ville qui déborde.

Superposer les deux calendriers donne la mesure de l'anomalie. Juin, juillet, août et septembre concentrent **2,3 des 11,3 millions de passagers** de l'aéroport, l'essentiel des 660 escales de croisière, un taux d'occupation hôtelière proche de **95 % en juillet**, et les grands rendez-vous de *L'Été marseillais*. Ce sont exactement les mois de la grille orange. Le service ne suit pas la fréquentation : il varie à l'envers.

S'y ajoute ce que la grille ne dit pas. Attendre vingt minutes un bus qui vient toutes les quinze, c'est une statistique ; attendre ce bus à **38 °C sous un abri sans ombre, puis monter debout dans un véhicule plein**, c'en est une autre. Les deux dégradations se cumulent au même moment, et elles frappent d'abord ceux qui n'ont pas le choix : les habitants qui travaillent en août, ceux dont l'emploi est justement saisonnier, ceux qui n'ont pas de voiture. Une grille d'été n'est pas un ajustement technique, c'est une phrase adressée aux usagers, et cette phrase leur dit qu'ils ne sont pas la priorité de la saison. On transporte des habitants, pas un flux à écouler.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

La **fin de la grille orange comme grille de repli**. Le service d'été ne doit jamais descendre sous le niveau des vacances scolaires ordinaires sur les lignes structurantes, et doit être **relevé** sur les lignes qui portent les flux touristiques et les accès au littoral. Une seule grille lisible par période, avec des dates de validité communes à toutes les lignes, à la place des trois couleurs et des calendriers qui diffèrent d'une ligne à l'autre.

Le reste du réseau ne peut pas s'effondrer en été

Renforcer les lignes de plage ne suffit pas si le reste du réseau se dégrade au même moment. Aujourd'hui, certaines lignes structurantes passent à un bus toutes les 15 minutes en été, alors même que la ville accueille chaque année davantage d'habitants et de vacanciers. Ce projet propose que la fréquence minimale garantie sur ces lignes ne descende jamais, l'été, en dessous du niveau des horaires de vacances scolaires classiques. Le calcul est simple : rater une correspondance sur une ligne cadencée toutes les 20 ou 30 minutes peut allonger un trajet domicile-travail de 50 %. On ne peut pas demander aux habitants de renoncer à leur voiture si l'alternative en transport en commun devient la moins fiable précisément quand la ville est la plus fréquentée.

La climatisation, l'équipement qui manque à l'été

La plupart des usagers en sont convaincus : « il n'y a pas de climatisation dans les transports marseillais ». La réalité est plus nuancée, et à peine moins inconfortable. Une partie du parc est bel et bien équipée : les bus récents le sont, et les rames Neomma attendues sur le métro le seront aussi. Mais les rames MPM76 actuelles, en service depuis bientôt cinquante ans, n'ont jamais été climatisées : sur le métro d'aujourd'hui, la perception est donc exacte. Et là où l'équipement existe, il ne se sent souvent pas : matériel défaillant qui reste des semaines sans réparation, répartition inégale d'une voiture à l'autre, et surtout un réglage pensé pour un autre climat.

Car une climatisation de transport public n'est généralement pas réglée sur une température cible, mais sur un **écart avec la température extérieure** : les documentations professionnelles du secteur décrivent des consignes de l'ordre de cinq degrés sous la température de l'air, au nom de la prévention du choc thermique à la montée et à la descente. Cette logique a un sens à 28 °C ; elle n'en a plus aucun en canicule. Cinq degrés sous un air à 40 °C, c'est un habitacle à 35 °C, un four dont on peut dire, administrativement, qu'il est climatisé. Or Marseille vient de battre son record absolu de chaleur, au-delà de 40 °C, et la presse a documenté des relevés dépassant 50 °C dans des rames de transports urbains en France. Le sujet n'est plus le confort : il est sanitaire.

Et la trajectoire est documentée, pas supposée. Les indicateurs climatiques territoriaux publiés par le GREC-SUD, le groupe régional d'experts sur le climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur, donnent pour la ville **+1,8 °C depuis les années 1960** et environ **+2 °C depuis l'ère préindustrielle**. Surtout, ils chiffrent les vagues de chaleur : **un jour par an** sur la période de référence 1976-2005, **treize jours de plus par an à l'horizon 2050**, et jusqu'à **soixante-treize jours par an à l'horizon 2100** dans le scénario le plus pessimiste. Un réseau qui devient irrespirable un jour par an peut s'en accommoder. Un réseau qui le devient deux semaines par an, puis deux mois, ne peut plus traiter la climatisation comme un agrément : c'est une condition d'exploitation, au même titre que le freinage.

Il ne s'agit pas ici de rouvrir un débat sur le climat, seulement d'en tirer la conséquence pratique : il change, le service doit s'adapter. Un réseau dont les véhicules sont irrespirables de juin à septembre est un réseau qu'on abandonne : la voiture climatisée redevient le choix rationnel précisément à la saison où chaque report modal compte. Ce n'est pas une hypothèse : c'est une des raisons que donnent les usagers qui renoncent au réseau l'été.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Une consigne de température **maximale** d'habitacle en été, qui se substitue à la règle de l'écart dès que la température extérieure dépasse un seuil de forte chaleur. La maintenance de la climatisation traitée au même rang que celle de la traction, avec publication du taux d'équipements en panne : les usagers signalent déjà les pannes de chauffage et de climatisation : le relevé a commencé, à la collectivité de le reprendre. Et la poursuite du remplacement du matériel non climatisable, dont les MPM76, au calendrier le plus court possible.

Le tourisme a explosé, le réseau ne l'a pas suivi

Ce débat n'est plus le même qu'il y a dix ans, parce que la ville n'accueille plus le même monde. Depuis la sortie de la crise sanitaire, Marseille est devenue une destination de plein exercice : l'office de tourisme avance aujourd'hui l'ordre de **cinq millions de visiteurs par an**. La croisière, à elle seule, donne la mesure du basculement : 2,5 millions de passagers en 2023, **2,6 millions en 2025 sur 660 escales**, soit 8 % de plus en un an, et les professionnels annoncent 750 escales et 2,8 millions de passagers pour 2026. L'aéroport Marseille-Provence a passé **11,3 millions de passagers en 2025**, dont 2,3 millions sur les seuls mois de juin à septembre. L'hôtellerie a suivi : 81 % d'occupation sur l'été 2025, en hausse de trois points sur un an, avec un mois d'août en progression de plus de cinq points. L'été 2026 a prolongé le mouvement : d'après les recherches enregistrées par la plateforme Booking et relayées par la presse régionale, Marseille est devenue en juillet **la ville française la plus demandée, devant Paris**, avec un taux d'occupation hôtelière proche de **95 %** ; en août elle repasse deuxième, derrière Nice. Ces chiffres viennent d'une plateforme de réservation et non d'un organisme public : ils indiquent une tendance et un rang, ils ne valent pas comptabilité.

Cette fréquentation ne se répartit pas sur l'année : elle se concentre sur les mois où le réseau, lui, allège son service. S'y ajoutent des pics locaux que rien ne distingue d'un soir de match : *L'Été marseillais* a rassemblé entre 250 000 et 300 000 spectateurs, et huit grands concerts plus de 530 000 personnes sur la même saison. Un croisiériste débarqué à la Joliette, un passager arrivé à l'aéroport, un spectateur qui sort d'un concert au Dôme n'ont pas de voiture : ils sont, par construction, des usagers captifs des transports publics. Leur donner un réseau au ralenti, non climatisé et sans desserte lisible depuis les portes d'entrée de la ville, c'est fabriquer une mauvaise première impression à grande échelle. Et c'est, pour les Marseillais qui prennent le même bus, une saturation supplémentaire là où le service est déjà au plus bas.



Le Vieux-Port, un soir d'été. La ville est la plus fréquentée précisément à la saison où l'offre du réseau se réduit.

RENTRE APRÈS UN GRAND ÉVÉNEMENT

Un soir de match, de concert ou de festival, la ville produit en une heure le flux d'une journée entière : l'été 2026 en a donné deux mesures, soixante mille spectateurs pour un seul concert au Vélodrome et cent cinquante mille attendus sur le Delta Festival. Le métro roule déjà ces soirs-là : la RTM le maintient en service les soirs de match, de grand événement et les jours fériés, et elle sait encaisser l'arrivée. Il ne s'agit donc pas d'instaurer un service qui existe, mais de l'étendre à ce qui lui manque. Car c'est le retour qui casse, et c'est là que se joue la confiance : celui qui a galéré une fois pour rentrer reprendra sa voiture la fois suivante, et pour dix ans.

CE QUI FONCTIONNE DÉJÀ, ET QU'IL FAUT DIRE

La RTM renforce le métro deux heures avant l'événement et prolonge le service après la fin. Les soirs de match à l'Orange Vélodrome, le **M2** passe toutes les 3 min 30, le **M1** toutes les 4 min 30, le **T3** toutes les 6 minutes. Depuis juin 2026, le métro rouvre en soirée le jeudi, en plus des vendredis, samedis, dimanches, soirs de match, jours fériés et événements. Sur l'acheminement, le compte y est.

Le point faible : le retour

Le bus s'arrête à 21h30. Un spectateur qui sort du Vélodrome à 23h30 rejoint sans peine Rond-Point du Prado ou Sainte-Marguerite Dromel, puis se retrouve dans une station de métro d'où plus rien ne part vers son quartier. Le réseau de soirée couvre les grands axes jusqu'à 1 h, ce qui ne suffit ni en amplitude ni en maillage. Le métro le dépose à un pôle, pas chez lui.

Le paradoxe des parkings-relais

Les deux équipements les plus proches du stade, le Parc Chanot et Sainte-Marguerite Dromel, ferment précisément les soirs où ils seraient décisifs. Le détail en 6.5.

Caler le dispositif sur l'heure de sortie réelle

Un événement ne se termine pas à heure fixe. Prolongation, rappel, fin de concert décalée : l'écart atteint couramment quarante minutes. Un service calé sur un horaire théorique laisse systématiquement une partie du public dehors. Le dernier départ doit se déclencher sur la fin réelle, pas sur la fin prévue.

Ce que ce projet propose, sans rien inventer

Les briques existent déjà dans ce document. Il ne s'agit que de les activer ensemble les soirs d'événement.

MOMENT	CE QUI ROULE
Fin de l'événement	Métro renforcé, comme aujourd'hui, mais déclenché sur la sortie réelle du public
Jusqu'à la fermeture du métro	Toute ligne de bus dont le terminus est une station de métro en service continue de rouler
1h en semaine, 2h le vendredi et le samedi	Dernier métro
De la fermeture du métro à 5h	Réseau N, avec un premier passage calé sur le dernier métro et non sur une heure ronde

CE QUE ÇA CHANGE POUR L'USAGER

Aucune ligne nouvelle, aucun matériel supplémentaire, aucune infrastructure. Ce sont des rotations déjà payées, prolongées de deux heures les quarante à cinquante soirs par an où la ville en a besoin. Le coût est marginal, la portée symbolique considérable.

Le vélo et le RER, deux renforts qui vont de soi

LeVélo fait partie de la sortie : une part du public ne rentre ni en métro ni en bus, mais finirait volontiers le trajet en vélo, si les stations proches des sites n'étaient pas vides au moment où tout le monde sort. Les soirs d'événement, la flotte doit être renforcée aux points stratégiques (Vélodrome, Dôme, Parc Chanot, sites de festival) par un redéploiement préventif avant la fin, exactement comme on pré-positionne les rames.

Et quand l'événement dépasse l'échelle de la ville, le RER doit suivre : un match ou un concert draine des spectateurs d'Aubagne, de Vitrolles ou d'Aix, et le dernier train ne peut pas partir avant eux. Les soirs de grands événements, la prolongation du service RER fait partie du dispositif, calée elle aussi sur l'heure de fin réelle de l'événement, pas sur une heure théorique.

L'INFORMATION FAIT LA MOITIÉ DU TRAVAIL

Savoir qu'un transport existe vaut autant que le transport lui-même. Aux sorties du Vélodrome, du Dôme, du Parc Chanot et des sites de festival, l'heure du dernier départ de chaque mode doit être affichée physiquement, mise à jour sur la fin réelle de l'événement, et poussée en notification à ceux qui suivent la ligne dans l'application. Un spectateur qui ne sait pas s'il peut rentrer se comporte comme s'il ne pouvait pas. **La finalité tient en une phrase : personne, en sortant d'un grand événement à Marseille, ne doit se dire qu'il ne peut pas rentrer chez lui avec la RTM.**

LES USAGES ET L'ACCÈS

Un réseau ne vaut que par ce qu'il rend accessible. Ce qu'on paie et comment on le paie, ce qui reste infranchissable pour qui se déplace en fauteuil, le vélo comme prolongement du réseau lourd, et la voiture qu'on laisse au bon endroit. Quatre leviers qui ne demandent ni tunnel ni quinze ans.

DANS CETTE PARTIE

6.1 • Tarification

Une tarification lisible

6.2 • Accessibilité

L'accessibilité sur toute la chaîne du déplacement

6.3 • Vélo et mobilités actives

Faire du vélo un mode de transport à part entière

6.4 • LeVélo

LeVélo, un service sur lequel on doit pouvoir compter

6.5 • Parkings-relais

Laisser la voiture au bon endroit

UNE TARIFICATION LISIBLE

La métropole n'a pas une tarification, elle en a une dizaine. Chaque réseau a gardé la sienne, avec ses prix, ses règles et ses aides : on paie 0,80 € le voyage à La Ciotat, 1 € à Istres, 1,20 € à Vitrolles ou à Aix, 1,40 € à Marseille, 7 € dans un car direct Aix-Marseille, et rien du tout à Aubagne. Ce n'est pas un détail d'intendance, c'est le sujet : ce qu'un habitant paie pour se déplacer dépend d'abord de la commune où il habite.

Neuf grilles locales, et un tarif métropolitain par-dessus

On lit souvent que tout serait centré sur Marseille. C'est inexact, et il faut le dire clairement : **les réseaux locaux ont conservé leur propre grille**, souvent bien moins chère que la grille métropolitaine, et parfois gratuite. Le tableau ci-dessous les réunit toutes, telles qu'affichées sur les grilles 2025-2026 des réseaux, de la gratuité aubagnaise au car à sept euros.

TERRITOIRE ET RÉSEAU	LE VOYAGE	L'ABONNEMENT LOCAL
Pays d'Aubagne et de l'Étoile, et Gémenos · Lignes de l'Agglo, treize communes	Gratuit	Sans objet : bus, cars et tramway gratuits pour tous depuis le 15 mai 2009 ; fin puis moratoire annoncés les 24 septembre et 5 octobre 2026
Ouest de l'Étang · lebus, ex-Ulysse : Istres, Miramas, Fos, Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Mitre, Port-Saint-Louis, Grans, Cornillon	1,00 € ; 5,50 € les dix	15 € le mois, 150 € l'an : l'abonnement tout public le moins cher des réseaux payants
Salon et alentours · zone Salon, ex-Libébus	1,00 €	210 € l'an
La Ciotat, Côte Bleue, Cassis-Carnoux-Roquefort, Gémenos · Ciotabus, bus de la Côte Bleue, la Marcouline, les Cigales (la « zone L »)	0,80 € sur carte ; 6,30 € les dix	18,80 € le mois, 185 € l'an ; à La Ciotat, 103 € l'an pour les moins de 26 ans et 60 € en scolaire
Est de l'Étang · lebus, ex-Bus de l'Étang : Vitrolles, Marignane, Berre, Rognac, Velaux, Saint-Victoret...	1,20 €	27 € le mois ; 125 € l'an pour les étudiants
Pays d'Aix · Aix en bus et lebus, Gardanne comprise	1,20 € ; 9 € les dix	28 € le mois, 270 € l'an ; 100 € l'an pour les étudiants ; gratuit pour les allocataires du RSA
Allauch et Plan-de-Cuques · les bus des Collines	1,40 € sur carte : la grille marseillaise s'applique depuis le 7 juillet 2025	Ceux de la grille marseillaise
Marseille · RTM	1,40 € sur carte, 1,70 € le ticket ; 15,00 € le carnet de dix	Pas d'abonnement « Marseille seule » : le premier pass qui couvre la ville, la Zone Bleue à 40 € par mois (480 € l'an), embarque dix-sept communes voisines
Cars interurbains · lecar	5,50 € ; 7,00 € sur les directs Aix ↔ Marseille ; 2,50 à 3,50 € en « proximité »	21 € le mois ou 210 € l'an pour les moins de 26 ans ; 1,50 € le voyage pour les seniors

Le même geste, monter dans un bus, se paie donc neuf prix différents selon la commune. À l'année, l'échelle est plus frappante encore : 150 € à Istres ou à Martigues, 185 € à La Ciotat, 210 € à Salon, 270 € à Aix. À Marseille, rien : **la deuxième ville de France n'a pas d'abonnement à son échelle**, et le premier pass qui la couvre, la Zone Bleue à 480 € l'an, s'étend d'office de Marignane à La Ciotat, qu'on en ait besoin ou non. Un Marseillais paie ainsi son réseau plus de trois fois plus cher qu'un Martégal. Et l'écart entre le local et le métropolitain reste un mur : à Aix, on passe de 270 € à 720 € l'an, un prix multiplié par 2,7, dès qu'on a besoin de sortir de son réseau une fois par semaine.

Un mouvement récent dit la direction que prend l'harmonisation quand personne ne la regarde : le 7 juillet 2025, Allauch et Plan-de-Cuques sont passés des 0,80 € de la grille locale aux 1,40 € de la grille marseillaise. Le voyage y a été multiplié par 1,75, sans que le service change. Gardanne, qui avait son réseau propre, applique désormais la grille aixoise. L'alignement se fait donc déjà, réseau par réseau ; la seule question est de savoir vers quel prix. Dernier détail, qui n'en est pas un : un allocataire du RSA voyage gratuitement sur le réseau aixois, et paie 24,70 € par mois sur le réseau métropolitain. Même la solidarité dépend du découpage. Le 24 septembre 2026, la Métropole a répondu à la question du prix : son président a annoncé la fin de toutes les gratuités, celle du pays d'Aubagne comprise, au profit d'une « tarification sociale » (La Provence, 24 septembre 2026). Le 5 octobre, il a annoncé au maire d'Aubagne un moratoire pour le pays d'Aubagne et de l'Étoile : la gratuité y reste en l'état, pour une durée indéterminée, au moins jusqu'à la fin de 2027 (La Marseillaise, 5 octobre 2026).

Ce que coûte se déplacer à l'échelle de la métropole

Les prix ci-dessous sont ceux relevés en août 2026 sur le réseau métropolitain. Ils servent de point de départ : ce projet ne propose pas de les augmenter.

TITRE	PRIX	PORTÉE
1 voyage sur carte, avec recharge d'euros	1,40 €	Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes ; correspondances comprises pendant une heure
1 voyage sur ticket (« solo »)	1,70 €	Majoré de 0,10 € au premier achat (le support) ; une heure de correspondance, un seul accès métro
1 voyage acheté au conducteur	2,00 €	Dépannage à bord, 18 % plus cher que le même titre acheté d'avance
Carnet de 10 sur ticket	15,00 €	1,50 € le voyage, majoré de 0,10 € au premier achat ; carnet de 2 à 3,40 €
Pass 24 h / 72 h / 7 jours	6,70 € / 14,00 € / 15,50 €	Visiteurs et usages occasionnels ; les 24 h et 72 h n'ouvrent ni l'navette ni le TER
Pass Permanent Zone Bleue	40 € / mois	480 € l'an, ou 49,50 € en 30 jours sans engagement ; 20 € après participation employeur
Pass Déplacements Zone Jaune	60 € / mois	720 € l'an, ou 68 € en 30 jours ; 30 € après participation employeur
Pass Intégral Aix-Marseille	68 € / mois	Tous réseaux ; 73 € en mensuel simple, 816 € l'année
Pass Permanent Métropole, moins de 25 ans	30 € / mois	Engagement de douze mois
Pass Permanent Scolaire Jeune, 17 à 25 ans	18,30 € / mois	Sur justificatif de scolarité
Pass solidaire	24,70 € / mois	Complémentaire santé solidaire, AME, RSA

Une gamme simplifiée en 2022, redevenue un labyrinthe

En juillet 2022, la Métropole a ramené sa grille de **300 tarifs à 25**, en créant le Pass Métropole et ses quatre versions : tout public, solidaire, étudiant, senior. C'était une vraie simplification, et elle mérite d'être saluée. Quatre ans plus tard, le catalogue tarifaire affiche de nouveau environ **cent soixante produits** filtrables par commune de résidence et par transporteur. La complexité n'a pas été supprimée, elle a été déplacée dans un moteur de recherche.

Le problème n'est pas le nombre de lignes du catalogue : c'est que l'utilisateur doit savoir à l'avance dans quelle case il tombe. Une grille tarifaire qui suppose de connaître le découpage administratif des réseaux avant d'acheter son titre n'est pas une grille, c'est un examen d'entrée.

Le sans contact, une simplification déjà en service

Depuis le **15 septembre 2025**, on monte dans un bus, un métro, un tramway ou une navette maritime et l'on valide directement avec sa carte bancaire, son téléphone ou sa montre. Le voyage est facturé **1,70 €**, le prix du titre à l'unité, et **une même carte fait voyager jusqu'à cinq personnes**. Le service couvre aussi trois lignes lecar, aux tarifs de ce réseau : 7,00 € sur la 50, 10,00 € sur les A1 et A2.

C'est la meilleure réponse apportée jusqu'ici au labyrinthe décrit plus haut, et elle est déjà là : l'utilisateur n'a plus à savoir dans quelle case il tombe avant de partir. Il monte, il valide, il paie le prix du voyage. Reste que ce mode suppose une carte, un téléphone ou une montre, et un compte derrière : il simplifie beaucoup de trajets, il ne les couvre pas tous.

Ce que ce projet propose : le sans contact en plus, pas à la place

Généraliser le paiement sans contact sur l'ensemble des réseaux de la métropole, **au prix du voyage à l'usage et sans surcoût**. La cible est précise : **le support jetable acheté pour un seul trajet**, et lui seul.

Ce support coûte deux fois. Il se fabrique, se distribue et se ramasse, pour un trajet, et cette dépense est supportée par le réseau sans rien apporter au voyageur. La carte bancaire, elle, est déjà dans la poche. Il ne reste alors qu'à équiper tous les valideurs, à aligner les réseaux qui ne le sont pas encore, et à garantir que le prix sans contact ne dépassera jamais celui du titre correspondant.

Ce document ne défend pas le tout carte bancaire. La carte personnelle rechargeable et le carnet gardent toute leur place : ils permettent de payer d'avance, de faire voyager quelqu'un d'autre, de ne pas exposer ses coordonnées bancaires, et de ne dépendre ni d'un smartphone ni d'un compte. Les tarifs sociaux et les titres réduits, eux, ne se lisent pas sur une carte bancaire : elle ne sait pas reconnaître un ayant droit.

Le titre vendu **2,00 €** par le conducteur doit rester lui aussi. C'est le prix d'un dépannage, et pour une personne âgée ou en situation de handicap c'est parfois la seule porte d'entrée au réseau : pas de distributeur accessible sur le trajet, pas d'application, pas de carte. Le supprimer au nom de la modernisation reviendrait à fermer le réseau à ceux qui en ont le plus besoin. Ce qui doit changer n'est pas son existence, c'est son écart de prix, qui sanctionne aujourd'hui l'absence d'un point de vente à portée plutôt qu'un choix de confort.

Le cas lecar : sept euros le trajet

Un titre échappe à toute comparaison : le billet à l'unité du réseau interurbain **lecar**. Sa grille en dit long à elle seule : 2,50 à 3,50 € sur les lignes dites de proximité, **5,50 €** sur les lignes classiques, et **7,00 €** sur les directs Aix ↔ Marseille, où le carnet de dix coûte **56,00 €**, soit 5,60 € le voyage. Pour mémoire, le même geste coûte 1,40 € sur le réseau marseillais, 0,80 € à La Ciotat, et rien du tout à Aubagne. **Un voyage sur un car direct vaut donc plus de quatre fois un voyage à Marseille et près de neuf fois un voyage ciotaden.**

Ce prix ne se justifie ni par la distance ni par le coût du service : la même relation, faite en train sur un abonnement, revient à quelques dizaines de centimes. Il produit exactement l'effet inverse de celui qu'on attend d'un réseau métropolitain : il **dissuade l'usage occasionnel**. Un habitant de l'Étang de Berre qui voudrait essayer le car pour un rendez-vous à Marseille paie 14 € l'aller-retour ; il prendra sa voiture, et il aura raison. Le car interurbain devient un service réservé à ceux qui s'abonnent, c'est-à-dire à ceux qui l'utilisent déjà.

Ce document demande donc que **le billet lecar soit ramené au niveau du titre métropolitain**. Les lignes de proximité prouvent d'ailleurs que le réseau sait vendre un car entre 2,50 et 3,50 € ; ce sont les lignes structurantes, à 5,50 et 7,00 €, précisément celles qui portent le plus de voyageurs, qui restent hors d'échelle. Sept euros le trajet, sur un réseau public financé par le versement mobilité, n'est pas un tarif : c'est un péage.

Le passage d'un réseau à l'autre

Le Pass Intégral couvre déjà très largement : métro, tramway et bus de Marseille, TER à l'intérieur de la commune, lecar, Aix en bus, Ciotabus, le ferry-boat, les navettes maritimes, levélo et les parkings-relais. Ce n'est donc pas la couverture qui manque, et ce n'est pas non plus l'offre locale : elle existe, et elle est souvent bon marché. Ce qui manque, c'est le **cran intermédiaire**, celui du trajet qui traverse une frontière de réseau.

L'exemple type n'est pas celui d'un habitant sans titre à sa mesure : c'est celui d'un habitant qui en a un, mais qui doit en payer un second. Un Ciotaden qui prend Ciotabus tous les jours et un car métropolitain deux fois par semaine paie son réseau local, puis ses cars à l'unité ; s'il veut un seul titre, il doit prendre le Pass Métropole à 720 € l'an pour deux composantes sur quinze. Un Aixois dans la même situation quitte 270 € pour 720 €. La grille sait décrire un territoire entier ou un territoire seul ; elle ne sait pas décrire **deux réseaux**.

C'est là, et seulement là, que le reproche du « tout-Marseille » est fondé : les paliers généralistes (Zone Bleue, Zone Jaune, Intégral) sont des cercles emboîtés dont le centre est Marseille. Ils décrivent bien les besoins d'un Marseillais qui s'éloigne, et mal ceux d'un habitant de la périphérie qui se déplace latéralement, d'un réseau voisin à un autre sans passer par le centre.

Ce que ce projet propose : trois familles de titres

Une gamme lisible tient en trois familles, et le choix se fait sur les **réseaux**, pas sur des zones dessinées d'avance. Les grilles locales ne disparaissent pas : elles restent la porte d'entrée la moins chère pour qui ne sort pas de son réseau. Ce qui change, c'est qu'entre le réseau seul et la métropole entière il existe enfin un palier, et que Marseille cesse d'être la seule commune sans abonnement à sa propre échelle.

TITRE	CE QU'IL COUVRE	POUR QUI
Pass Marseille et alentours	Métro, tramway, lignes B et bus de Marseille, RER à l'intérieur de la commune, levélo, parkings-relais, navettes maritimes	Qui vit et se déplace dans le cœur urbain
Pass à la carte	Les réseaux que l'on choisit, d'un seul à autant qu'on veut ; le prix suit leur nombre	Qui n'utilise qu'une partie du réseau métropolitain : un réseau, ou deux, ou quatre
Pass métropolitain intégral	Tout le réseau métropolitain, comme aujourd'hui	Qui traverse la métropole, ou n'a pas envie de choisir

Le pass à la carte porte sur les **réseaux** : on désigne ceux sur lesquels on veut voyager en illimité (un seul, ou deux, ou quatre) et le prix suit ce choix. On ne paie jamais ceux qu'on n'a pas pris. Il ne se confond pas avec l'usage à la carte décrit ci-dessous, qui ne comporte aucun abonnement.

Sans abonnement : l'usage à la carte

Tout le monde ne s'abonne pas, et personne ne devrait avoir à parier d'avance sur le nombre de trajets qu'il fera dans le mois. À côté des trois pass, ce projet propose un mode d'usage sans engagement : **on crédite sa carte en euros**, et chaque déplacement (un trajet et ses correspondances pendant une heure) débite un montant connu d'avance. Pas de carnet à épuiser, pas de titre périmé, pas de calcul à faire avant de monter.

Ce mode a trois vertus que le carnet n'a pas. Il ne pénalise pas l'usager occasionnel, qui paie exactement ce qu'il consomme. Il permet une dégressivité automatique : au-delà d'un certain nombre de déplacements dans le mois, le débit s'arrête et le mois est plafonné au prix du pass correspondant, sans que l'usager ait eu à choisir le bon titre en début de mois. Et il supprime la fausse question du titre adapté, celle qui fait hésiter devant une grille de cent soixante produits pour un déplacement d'un quart d'heure.

Les titres à l'unité, les carnets et les pass courts ne disparaissent pas pour autant : ils restent la porte d'entrée du réseau pour un visiteur ou un usage exceptionnel.

Trois principes tiennent l'ensemble. Le prix d'un pass à la carte doit rester inférieur à l'intégral tant qu'on ne prend pas tous les réseaux, sans quoi la carte ne sert à rien. L'écart entre le titre acheté au conducteur et le titre acheté d'avance, aujourd'hui de trente centimes, ne doit pas pénaliser ceux qui n'ont ni smartphone ni distributeur à proximité. Et le changement de composition d'un pass à la carte, comme le rechargement d'un crédit, doit se faire en ligne, d'un mois sur l'autre, sans passer par une agence.

Les gratuités : ce qui existe, ce que ce projet demande

Deux gratuités totales sont en vigueur depuis la rentrée 2025 sur l'ensemble du réseau métropolitain (métro, tramway, bus, navettes maritimes, ferry-boat, navette aéroport ; le TER reste hors du champ) : les **enfants de moins de onze ans** et les **personnes de soixante-cinq ans et plus**, sous condition de résidence dans la métropole.

Il faut y ajouter une gratuité d'une tout autre ampleur : **le réseau du Pays d'Aubagne et de l'Étoile est gratuit pour tout le monde depuis le 15 mai 2009**, bus, cars et tramway compris, sur les douze communes du territoire et à Gémenos. Le 24 septembre 2026, le président de la Métropole a annoncé la fin de ces trois gratuités, au nom de l'équilibre du budget 2026, au profit d'une « tarification sociale » (La Provence, 24 septembre 2026). Le 5 octobre, il a annoncé au maire d'Aubagne un moratoire pour le pays d'Aubagne et de l'Étoile : la gratuité y reste en l'état, pour une durée indéterminée, au moins jusqu'à la fin de 2027 ; seule la fin des deux gratuités d'âge, dans le reste de la Métropole, devrait être soumise au conseil métropolitain du 15 octobre (La Marseillaise, 5 octobre 2026). Sur Aubagne, ce document le dit sans détour : **c'est un acquis, et il en demande catégoriquement le maintien**. Il faut trouver de l'argent, mais pas en faisant payer ceux qui ne payaient pas : l'harmonisation tarifaire de la métropole doit se faire en tirant vers le haut ce qui est cher. Toute gamme proposée ici s'applique donc en plus de la gratuité aubagnaise, jamais à sa place. Les deux gratuités d'âge, ce document ne demande pas leur rétablissement : sa priorité va aux publics pour qui le prix décide de l'accès à l'école, à la formation ou à l'emploi.

Ce projet ne propose pas d'étendre la gratuité à l'ensemble des usagers. Il l'étend à deux publics pour lesquels le prix du transport décide de l'accès à l'école, à la formation ou à l'emploi : les **étudiants** et les **demandeurs d'emploi**. Pour les premiers, l'abonnement scolaire à 18,30 € par mois reste un budget de deux cent vingt euros par an assumé par des foyers dont beaucoup relèvent déjà des aides sociales. Pour les seconds, chaque entretien manqué faute de titre valable coûte, collectivement, bien plus cher que le trajet.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Une gamme ramenée à trois familles de pass lisibles sans mode d'emploi, dont un pass à la carte qui laisse choisir ses réseaux, d'un seul à autant qu'on veut, et dont le prix suit ce choix, le palier qui manque aujourd'hui entre les 270 € du réseau aixois et les 720 € du Pass Métropole. Le maintien des grilles locales, moins chères, pour qui ne sort pas de son réseau, et la création d'un abonnement à l'échelle de Marseille, seule commune de la métropole à n'en avoir aucun. Le maintien intégral de la gratuité du réseau du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, au-delà du moratoire annoncé le 5 octobre 2026, sans alignement par le bas. Un usage à la carte sans abonnement, par crédit en euros débité au déplacement, plafonné automatiquement au prix du pass dès que l'usage le justifie. Le maintien des titres à l'unité, des carnets et des pass courts. La gratuité pour les étudiants et les demandeurs d'emploi. Et la publication annuelle du nombre réel de produits tarifaires en vente : une gamme qui repasse de vingt-cinq à cent soixante titres en quatre ans sans que personne ne le remarque est une gamme que personne ne pilote.

6.2 · ACCESSIBILITÉ

L'ACCESSIBILITÉ SUR TOUTE LA CHAÎNE DU DÉPLACEMENT

L'accessibilité ne se joue pas sur un seul mode. Elle se juge sur la chaîne complète du déplacement : atteindre l'arrêt, monter, changer, ressortir. Le tramway marseillais, à plancher bas et quais alignés, est accessible de plain-pied depuis sa mise en service ; c'est le seul maillon qui ne pose pas de difficulté. Le métro et le bus, eux, restent très en retard, et une chaîne ne vaut que par son maillon le plus faible : un tramway accessible ne sert à rien si la station de correspondance ne l'est pas, ni si l'arrêt de bus qui prolonge le trajet ne permet pas de déployer une rampe.

Sur les **29 stations** du métro, **9 seulement** sont aujourd'hui complètement accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Pire : sur ces 9 stations, un usager en fauteuil ne peut pas voyager seul. Il doit réserver un accompagnateur RTM une demi-journée à l'avance auprès de Mobimétropole, se présenter au portique PMR, et refaire la même démarche pour le retour. Sans réservation, l'accès aux quais est tout simplement refusé.

Le retard est ancien et documenté. En 2014, une association de personnes handicapées a obtenu en justice une expertise sur l'accessibilité du métro marseillais, alors que seules 4 stations sur 28 étaient accessibles. Le même dossier rappelait que Barcelone, avec un métro plus ancien que celui de Marseille, avait déjà rendu accessibles les deux tiers de ses stations, et que Lyon avait équipé la totalité des siennes d'ascenseurs. Depuis, la Métropole a engagé un programme de mise en accessibilité (stations Vieux-Port et Rond-Point du Prado en 2024, Timone et Jules-Guesde en 2025), avec un objectif d'achèvement progressif au-delà de 2026, dans le cadre de la modernisation Neomma. Le calendrier détaillé de ce chantier reste à formaliser.

Côté bus, environ **840 arrêts sur l'ensemble du réseau**, soit un sur trois, sont aménagés pour permettre à un bus de déployer sa rampe d'accès. Un point positif à saluer : les 29 stations de métro sont équipées d'un système de guidage sonore pour les voyageurs malvoyants (l'application Evelity), une première en France.



UN ASCENSEUR QUI NE MÈNE PAS AU QUAI

Frais Vallon montre à elle seule ce que veut dire « la chaîne du déplacement ». La station est **aérienne** : depuis l'avenue de la Rose, on monte. Un ascenseur existe pour cette première montée, de l'avenue à la gare de péage. Le jour de la photo, il porte l'affiche de son ascensoriste : **travaux en cours, appareil indisponible**. Et même en service, il s'arrête là : les quais sont encore au-dessus, et **aucun ascenseur ne les relie à la gare de péage**. Pour un voyageur en fauteuil, cet équipement ne dessert donc rien, même quand il marche : il l'amène devant un portique, pas devant une rame.

C'est le cas le plus instructif du réseau, parce qu'il ne s'agit pas d'un manque d'équipement mais d'un **maillon manquant au milieu d'une chaîne**. Compter une station comme « équipée d'un ascenseur » ne dit rien tant qu'on n'a pas vérifié que la suite existe. C'est pourquoi ce document demande que l'accessibilité soit publiée **par trajet complet**, de la rue au quai, et non par nombre d'appareils installés.

L'accessibilité dès le chantier

Rénov'Stations passe station par station, dans un ordre qui suit le calendrier de la modernisation NEOMMA. Cet ordre ne tient pas compte de l'accessibilité : une station déjà équipée d'un ascenseur peut être rénovée avant une station qui n'en a pas, et la seconde attendra son tour, c'est-à-dire des années. Vingt des vingt-neuf stations ne sont pas accessibles ; ce sont elles qui doivent passer les premières.

La règle demandée tient en une phrase : **aucune station accessible n'est rénovée tant qu'il reste une station inaccessible à traiter**, sauf raison technique publiée. Elle ne coûte rien, puisqu'elle ne change pas le nombre de chantiers mais leur ordre, et elle transforme un programme d'embellissement en programme de mise en accessibilité. Son corollaire vaut aussi : une station qu'on rouvre sans ascenseur est une station qu'on condamne pour trente ans, et le coût d'un ascenseur n'est jamais aussi bas que pendant un chantier déjà ouvert.

Côté bus, le plan dit l'arrêt, pas le trajet

Sur le réseau de surface, l'information de base existe : sur les plans de ligne de la RTM, un point coloré en noir signale chaque arrêt a priori accessible, et environ 840 arrêts, un sur trois, sont aménagés pour permettre à un bus de déployer sa rampe. Ce que le plan ne dit pas, c'est la chaîne : si le trottoir qui mène à l'arrêt est franchissable, si la traversée qui le précède l'est, et ce que vaut le « a priori » le jour du déplacement. Un usager en fauteuil sait où viser ; il ne peut toujours pas être certain, à l'avance, que son trajet est faisable de bout en bout.

Ce que ce document demande n'est pas d'abord un budget, c'est un **relevé** : un audit d'accessibilité arrêt par arrêt, publié en données ouvertes, portant sur la chaîne réelle et non sur le seul quai : approche piétonne, traversée, hauteur et longueur d'accostage, mobilier, information sonore et visuelle. Le même relevé existe déjà pour le métro, station par station ; il n'existe pas pour les mille sept cents arrêts du réseau de surface, qui sont pourtant le mode le plus utilisé par les personnes à mobilité réduite. Tant qu'il n'existe pas, le point noir du plan restera la promesse du quai, pas celle du trajet.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Un calendrier public et engageant pour l'accessibilité complète des 29 stations, pas seulement « progressive ». La fin de l'obligation de réservation d'un accompagnateur pour les usagers en fauteuil aux stations déjà équipées : un ascenseur qui existe doit permettre un déplacement autonome, pas un déplacement sur rendez-vous. Un **ordre de passage de Rénov'Stations commandé par l'accessibilité** : aucune station accessible rénovée tant qu'il en reste une qui ne l'est pas, sauf raison technique publiée. Un **audit d'accessibilité arrêt par arrêt du réseau de surface**, publié en données ouvertes et portant sur la chaîne réelle, avant tout objectif chiffré : on ne priorise pas ce qu'on n'a pas relevé. Puis un doublement de la part des arrêts de bus accessibles, aujourd'hui limitée à un sur trois. Et une lecture de l'accessibilité par trajet et non par équipement : un itinéraire n'est accessible que si toutes ses étapes le sont, ce qu'aucun indicateur métropolitain ne mesure aujourd'hui. Et que rénover veuille dire rendre accessible : la station Estrangin Préfecture est en travaux au moment où ce document est écrit, sans qu'un seul ascenseur soit prévu au programme, et la liaison entre le quai et la ligne de contrôle continuera de ne se franchir qu'à pied, par un escalier. Une station qu'on rouvre inaccessible est une station qu'on condamne pour trente ans : le coût d'un ascenseur n'est jamais aussi bas que pendant le chantier.



Estrangin Préfecture, en cours de rénovation : le chantier ne prévoit aucun ascenseur, et la liaison entre le quai et la ligne de contrôle restera un escalier.

FAIRE DU VÉLO UN MODE DE TRANSPORT À PART ENTIÈRE

Le vélo n'est pas un simple complément du réseau lourd : c'est un mode de transport à part entière, qui mérite un réseau sûr et continu. Ce volet complète Marseille Mobilité 2040 sur les mobilités actives, trop souvent absentes des grands plans de transport.

Infrastructure : des aménagements dignes de ce nom

Il faut le dire sans détour : le plan vélo métropolitain 2019-2024 est un échec documenté. Voté en 2019 sous la présidence de Martine Vassal, avec 60 millions d'euros et la promesse de 16 « lignes vélo » (dont 8 à Marseille, soit 88 km sécurisés attendus dès 2024), il n'avait produit à l'échéance qu'environ 27 km d'aménagements à Marseille selon le décompte du collectif Vélos en Ville. La Chambre régionale des comptes, dans son rapport rendu public en juin 2026, dresse un bilan sévère : objectifs manqués malgré plus de 100 millions d'euros investis au total, et nécessité de repenser entièrement le futur schéma directeur des modes actifs, avec des aménagements cyclables enfin séparés de la voirie routière. Pendant ce temps, la part modale du vélo plafonne autour de 2 % à Marseille, contre plus de 5 % à Paris et 13,8 % à Strasbourg, sur la même mesure des trajets domicile-travail, et la ville reste en queue de peloton du baromètre des villes cyclables de la FUB.

Et le chantier n'avance plus qu'à peine. L'observatoire du plan vélo tenu par le collectif Vélos en Ville ne compte que 39 % du linéaire prévu réalisé, et 2 km seulement en travaux aujourd'hui ; sur la période 2019-2024, 20,1 km ont été construits, à peine plus de 3 km par an. À ce rythme, la part manquante, 71 km, demanderait encore une vingtaine d'années, pour un plan promis en cinq. La dépense, elle, a suivi son cours : 73 millions d'euros engagés à la mi-2025, au-delà des 60 annoncés, pour moins de la moitié du chemin parcouru en six ans, selon le bilan dressé par Marsactu en juin 2025.

La conclusion de ce projet rejoint celle des magistrats financiers : de vraies pistes sécurisées, séparées des trottoirs comme de la circulation, pas de simples bandes peintes. Chaque nouveau tracé de tramway et chaque rue requalifiée doit intégrer un aménagement cyclable digne de ce nom sur toute sa longueur : une obligation légale, jusqu'ici insuffisamment appliquée.

La loi existe déjà, et la Métropole la perd au tribunal

Ce que ce document demande n'est pas une faveur : c'est une obligation légale depuis trente ans. L'article L228-2 du code de l'environnement, issu de la loi sur l'air de 1996, impose de réaliser un itinéraire cyclable à l'occasion de toute réalisation ou rénovation de voie urbaine. Pas une recommandation, pas un objectif de plan : une obligation, dont le juge administratif a précisé la portée.

Le collectif Vélos en Ville l'a fait dire au tribunal, dossier par dossier. Avenue Desautel, le tribunal administratif de Marseille a enjoint à la collectivité, le 25 avril 2017, de créer un itinéraire à double sens cyclable dans les deux mois. Boulevard de la Blancarde, jugement du 15 septembre 2022, après quatre ans de démarches préalables. Le collectif compte aujourd'hui huit jugements obtenus contre la Métropole sur ce seul fondement, et deux instances de plus engagées, dont Castellane et le boulevard du Prado. La jurisprudence est fixée sur trois points : l'aménagement est obligatoire et non facultatif, l'obligation s'applique quelle que soit l'ampleur des travaux, et un itinéraire de substitution à proximité ne l'éteint pas.

CE QUE HUIT JUGEMENTS VEULENT DIRE

Une collectivité qui perd huit fois la même affaire ne perd pas sur un point de droit obscur : elle a choisi, chantier après chantier, de refaire une voirie sans y poser la piste, et de le défendre. Chaque procès gagné par une association bénévole est un aménagement qui aurait dû exister sans elle. C'est le coût, invisible dans les bilans, de la politique cyclable de ces dix dernières années.

Le linéaire ne dit rien de sa qualité

Compter les kilomètres livrés flatte le bilan et renseigne mal. Une part de ce qui est compté n'est pas une piste : c'est une bande peinte au sol dans la circulation, qu'une file de voitures à l'arrêt annule ; ou un tracé posé sur le trottoir, qui règle le conflit avec la voiture en le déplaçant sur le piéton et impose au cycliste de céder le passage à chaque entrée charretière. Ni l'un ni l'autre ne donne ce qui décide de l'usage : une continuité protégée, séparée de la chaussée par autre chose que de la peinture, et qui ne s'interrompt pas au carrefour le plus dangereux du parcours.

C'est la conclusion de la Chambre régionale des comptes elle-même, qui demande de repenser le schéma directeur des modes actifs autour d'aménagements enfin séparés de la voirie routière. Ce document en tire une règle de comptage : un kilomètre n'entre dans le bilan que s'il est protégé et continu, et le linéaire est publié avec, pour chaque section, sa nature exacte, sa largeur et son degré de séparation. Un plan qui ne se mesure qu'en kilomètres finit par produire des kilomètres, pas des cyclistes.

Là où la place existe déjà : les avenues à deux fois deux voies

Le premier obstacle à un itinéraire cyclable continu n'est presque jamais la largeur disponible, c'est l'affectation de cette largeur. Une avenue à deux fois deux voies, et il y en a beaucoup à Marseille, porte une file par sens qui ne sert qu'à rattraper un feu et à se rendre au bouchon suivant. Cette file fait entre trois et trois mètres cinquante : c'est exactement une piste bidirectionnelle protégée, ou deux unidirectionnelles.

C'est la même réserve foncière que celle demandée en partie 4 pour le site propre des lignes B, et les deux demandes ne s'excluent pas : une avenue à deux fois trois voies peut rendre une file au bus et une au vélo et rester à deux fois deux. Le partage se décide axe par axe, en fonction de ce qui roule dessus, et il se décide une fois : refaire une avenue sans y poser la piste, c'est se condamner à la refaire.

Ce document ne prétend pas savoir combien de kilomètres sont concernés, et il se méfie des chiffres qu'il ne peut pas sourcer. Il demande donc d'abord le **relevé** : un inventaire des emprises de voirie, axe par axe, publié en données ouvertes, indiquant le nombre de files, leur largeur et ce qui roule dessus. Ce relevé est la carte du réseau cyclable possible, et personne ne l'a encore dressée.

Les barrières qui ferment la piste à ses propres usagers

Sur les voies vertes, l'accès est tenu par des dispositifs censés écarter les véhicules motorisés. Deux familles coexistent. La chicane, qu'on franchit en ralentissant. Le portique filtrant, qu'on franchit en descendant de vélo, quand on peut : un vélo cargo, une remorque d'enfant, un tandem, un handbike ou un fauteuil roulant n'y passent pas. Le compte cycliste [@Zorro2Marseille](#) le relevait en août 2026 sur une voie verte de la métropole : la barrière en chicane suffit à limiter les abus et à sécuriser les intersections, et tout dispositif plus contraignant rend la circulation des cyclistes et des personnes à mobilité réduite extrêmement pénible.

La question a été tranchée il y a dix ans. La **fiche n° 36** du Cerema rappelle qu'aucun texte n'oblige à poser une barrière : la signalisation seule, panneaux C113, C115 et B22a, est un dispositif réglementaire complet. La méthode qu'elle recommande est de mettre en service **sans obstacle**, de mesurer les intrusions réelles après quelques mois, puis de comparer « la contrainte permanente imposée par le dispositif à l'inconfort procuré par l'intrusion des véhicules motorisés ». Les portes anti-deux-roues motorisés y sont explicitement déconseillées, jugées « trop contraignantes pour toutes les catégories de cyclistes ».

Quand un dispositif se justifie, ses cotes ne sont pas libres : **1,50 m** de passage latéral pour qu'un cycliste passe sans se déporter, **1,40 m** de cheminement libre, et le gabarit d'un fauteuil roulant, **0,80 m sur 1,30 m**. En dessous, l'aménagement cesse d'être accessible, et il cesse de l'être pour tout le monde en même temps.

Plusieurs collectivités ont fait le chemin inverse et l'ont documenté. Le Tarn-et-Garonne a tout retiré et renforcé les patrouilles, sans voir revenir les intrusions. Toulouse a démonté les chicanes qui pénalisaient les vélos volumineux. Le Var et les Alpes-Maritimes ont remplacé leurs dispositifs lourds par des potelets à mémoire de forme, qui se relèvent après un choc.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Un **recensement des dispositifs de contrôle d'accès** posés sur les voies vertes et les pistes de la métropole, le retrait de ceux qui n'ont jamais eu d'intrusion à empêcher, et la mise aux cotes de la fiche 36 pour les autres. Aucun dispositif neuf ne devrait être posé avant six mois d'observation sans obstacle. C'est la règle qui vaut déjà pour la tarification : un dispositif qui vise l'abus ne doit pas se payer sur ceux qu'il est censé servir.

L'abrivélo : une bonne idée laissée en jachère

L'abrivélo illustre le même problème à plus petite échelle. L'idée est bonne : des abris vélos sécurisés et gratuits aux pôles d'échanges, portés par la Métropole et complétés aux gares TER (Saint-Charles, Arenc, Saint-Marcel, La Pomme) par les abris ZOU de la Région. C'est exactement le maillon d'intermodalité vélo + réseau lourd que défend ce document. Mais le déploiement ne suit pas : la cible affichée dès 2021 était de près de 80 sites pour 2024, et les pages officielles de la Métropole se contredisent aujourd'hui sur le nombre d'abris en service (une quarantaine selon l'une, 79 selon l'autre), signe d'un service qui ne progresse plus. Ce projet propose de le relancer et de le généraliser : un abri sécurisé à chaque station de métro, de tramway et à chaque pôle d'échanges, avec un déploiement suivi publiquement.

L'éclairage, condition du vélo la nuit

Le vélo est aussi un mode de rabattement vers le réseau lourd après la tombée de la nuit, pour qui rentre d'un service tardif ou d'un grand événement. Un itinéraire cyclable mal éclairé produit le même renoncement qu'un arrêt mal éclairé, décrit dans la section Sécurité et présence humaine : on n'ose pas le prendre, ou on change d'itinéraire pour l'éviter. Ce document demande que l'éclairage des grands itinéraires cyclables et des stations LeVélo servant de correspondance avec le réseau lourd soit traité comme une pièce de sécurité à part entière, au même titre que la présence humaine dans les stations, et non comme un aménagement de confort secondaire.

6.4 • LEVÉLO

LEVÉLO, UN SERVICE SUR LEQUEL ON DOIT POUVOIR COMPTER

Le vélo en libre-service n'est pas un accessoire du réseau : c'est un mode de transport du quotidien, et il a sa sous-partie ici comme les autres. Le service existe, les Marseillais l'ont adopté ; ce qui manque, ce sont les vélos, les stations là où le réseau lourd s'arrête, et des règles d'usage qui ne rationnent pas l'abonné.



Une station LeVélo. Le service existe, il est apprécié. Ce qui manque, ce sont les vélos et les stations là où le réseau lourd s'arrête.

Services : LeVélo et les opérateurs privés

Politique exigeante envers les opérateurs privés, en complément d'un LeVélo recentré sur les habitants. Doctrine simple : partout où un opérateur privé a une zone de dépôt au sol (pas des stations, juste des emplacements marqués, souvent d'anciennes places de stationnement), LeVélo doit proposer une station équivalente à proximité.

LEVÉLO : UN CHANGEMENT DE PARADIGME

LeVélo devient un mode de transport à part entière pour le quotidien, non plus un simple complément du dernier kilomètre. Face à la pénurie de vélos, il serait réservé aux habitants de la métropole (comme à Barcelone), les autres usagers se tournant vers les opérateurs privés.

LeVélo : fiabiliser le service

Le service est le bon outil et les Marseillais l'ont adopté ; ce qui manque, c'est de pouvoir compter dessus. La saturation l'accompagne depuis le passage au tout-électrique du 19 décembre 2022 (2 000 vélos, 200 stations, exploitation Inurba Mobility sur la technologie Fifteen) : stations sans vélo empruntable, pannes récurrentes, une flotte qui ne suit pas l'usage. La Métropole l'a constaté elle-même : fin 2024, elle promettait de passer à 4 600 vélos et 300 stations en 2025, en visant 70 % des Marseillais à moins de 300 mètres d'une station. Promesse bienvenue, et avoué en creux.

En attendant les vélos, c'est l'abonné qu'on a rationné. Depuis les conditions d'utilisation du 3 mars 2025, toute location « excédant une durée de 10 minutes » impose « un délai de 30 minutes minimum [...] entre deux locations consécutives » (article 3.3) ; et chaque jour, seules « les 30 premières minutes des 4 premiers trajets sont gratuites » : « à partir du 5ème trajet, la tarification bascule sur le paiement à l'usage » (article 5.1). Le tout pour un abonnement Permanent facturé 6 € par mois, avec un engagement de douze mois. Le service justifie ces règles par la disponibilité des vélos et la lutte contre les usages abusifs. L'intention se défend, l'outil non : déposer un enfant puis repartir, enchaîner un rabattement vélo, métro, vélo, faire plus de deux allers-retours dans la journée, c'est l'usage **normal** d'un abonné, pas un abus. La disponibilité se gagne par la flotte, la maintenance et la régulation des stations ; pas en faisant patienter trente minutes celui qui a déjà payé. **On ne demandera pas aux Marseillais de laisser la voiture pour un service sur lequel ils ne peuvent pas compter.**

CE QUE CE DOCUMENT DEMANDE

Une remise à plat de la politique d'usage : la fin du délai de trente minutes et du plafond de quatre trajets pour les abonnés, remplacés au besoin par un garde-fou ciblé sur les vrais abus. Et un contrat qui se lit : des **indicateurs de qualité de service** opposables à l'exploitant (taux de vélos réellement empruntables par station, délai de remise en état d'un vélo signalé, stations vides ou pleines aux heures de pointe), assortis de pénalités et publiés en données ouvertes, comme le sont déjà les emplacements de stations. Si le marché en prévoit, ils sont aujourd'hui invisibles du public : les publier. S'il n'en prévoit pas, les instaurer.

LAISSER LA VOITURE AU BON ENDROIT

Un réseau lourd ne suffit pas si les habitants les plus éloignés n'ont aucun moyen simple de le rejoindre en voiture pour la dernière partie du trajet. Le parking-relais est ce chaînon, souvent oublié des plans de transport.

Un réseau existant, mais concentré sur les lignes déjà là

Marseille compte aujourd'hui 16 parkings-relais RTM, pour environ 4 900 places (La Rose : 739, La Fourragère : 737, Gèze : 617, Bougainville : 184, entre autres). Presque tous sont adossés aux lignes déjà construites. Saint-Jérôme, secteur du futur terminus

T4

, n'en compte que 88 : nettement sous-dimensionné pour ce que ce projet propose d'en faire.

La Boiseraie : la preuve que le T6 n'invente rien

Le parking-relais de La Boiseraie, en travaux depuis fin 2024 pour une ouverture prévue fin 2026 (336 places voitures, 42 motos, 40 vélos, 12 M€), répond à deux besoins assumés par la Métropole : soulager le P+R voisin de La Fourragère, déjà saturé, et profiter de la sortie d'autoroute de l'échangeur des Faïenciers sur la rocade L2. Ce projet propose de faire passer le

T6

 par ce même point, pour s'appuyer sur une infrastructure déjà engagée plutôt que d'en imaginer une nouvelle.

Un service qui s'arrête à l'heure où la ville vit encore

Autre oubli, plus prosaïque : les horaires des parkings-relais existants sont parfois mal calés sur les besoins réels, ou fragiles. Celui du Parc Chanot (300 places) ferme tous les week-ends et tous les soirs, alors que le site voisin accueille ses plus gros événements (Foire de Marseille, salons, festivals, matchs du Vélodrome tout proche) précisément à ces horaires ; le parking privé de 1 800 places du Parc des Expositions, lui, reste accessible sans restriction. Le P+R Sainte-Marguerite Dromel ferme officiellement les jours de Foire ou de match, l'accès étant alors réservé aux visiteurs de l'événement plutôt qu'aux usagers du réseau. Le P+R Saint-Just, à proximité du Conseil Départemental et du Dôme, ferme lui aussi de façon parfois imprévisible. Sans préjuger des raisons de ces horaires, le résultat est le même : le report modal est coupé exactement quand il serait le plus utile.

CE QUE CE PROJET DEMANDE

Un parking-relais aux deux vrais terminus du

T6

 (L'Estaque, Pointe Rouge), qui n'en ont aujourd'hui aucun. À Malpassé, un parking existe déjà à proximité immédiate du métro : plutôt qu'un nouveau P+R, la piste à instruire serait son extension, sans certitude que ce soit la priorité vu l'emprise foncière disponible. Des horaires d'ouverture fiables et publiés à l'avance sur l'ensemble du réseau existant, sans fermeture arbitraire les jours où la demande est la plus forte.

CALENDRIER ET FINANCEMENT

Une proposition sans date ni chiffre n'engage personne. Ce document se donne un calendrier jusqu'en 2040, phase par phase, et pose la question qui fâche : qui décide, avec quel argent, et ce qu'on nous opposera. Mieux vaut y répondre ici que se le faire objecter ailleurs.

DANS CETTE PARTIE

Le calendrier, 2026-2040

7.1 • Financement et objections

Ce que ça coûte, et ce qu'on nous opposera

Les preuves avant les chiffres

Dire pour qui, vraiment

Chiffrer sans inventer

LE CALENDRIER, 2026-2040

Le calendrier doit rester lisible : ce qui est prêt à discuter, ce qui doit être étudié, ce qui relève de l'horizon 2040. Et il tient deux rythmes, pas un : le **réseau de bus vise 2030**, parce qu'il n'attend aucun ouvrage et qu'il est activable directement ; le **réseau ferré vise 2040**, parce qu'un tunnel et des rails ne se décrètent pas.

PÉRIODE	ÉTAPE
2026-2027	Stabilisation du récit, publication de la base, débat public par bassin de vie. Le chantier déjà voté et financé : T3 Gèze ↔ La Bricarde, enquête publique début 2027. Priorité 1 : lancement des études du T4 , de Longchamp à Saint-Jérôme IUT, et du T3 vers Saint-Antoine Gare. Côté bus : refonte des amplitudes : lignes B calées sur la fermeture du métro et du tramway, réseau N de nuit. Aucun ouvrage à construire, seulement des kilomètres à commander. Le T2 vers Les Catalans, acté et financé mais pas prioritaire : ce document propose d'en reporter le financement sur les priorités.
2028-2030	Mise en service du T3 jusqu'à La Bricarde. Priorité 1 : chantiers du T4 et du T3 vers Saint-Antoine Gare. Priorité 2 : études du T5 , de la Blancarde aux Plages du Prado, et du M2 sud, de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme, voté en 2016 et jamais financé. Échéance du réseau de bus : les 21 lignes B et les 16 lignes N en service, les aménagements de site propre engagés ligne par ligne.
2030-2033	Priorité 1 : T4 en service, T3 vers Saint-Antoine Gare en chantier. Priorité 2 : lancement des chantiers du T5 et du M2 sud. Priorité 3 : études du M2 nord, de Gèze à Saint-Antoine - Hôpital Nord, du T3 sud, de La Gaye à Pointe Rouge - Port, première phase de la rocade T6 , et du T1 est, des Caillols à La Valentine.
2033-2037	Priorité 1 achevée : T3 jusqu'à Saint-Antoine Gare, à l'horizon 2035 que la Métropole inscrit. Priorité 2 en service : T5 , M2 sud. Priorité 3 : chantiers du M2 nord, du T3 sud et du T1 est.
2037-2040	Priorité 3 en service : M2 nord, T3 sud, T1 est jusqu'à La Valentine. Horizon plus lointain , si l'idée a convaincu : la rocade T6 au-delà de sa première phase, de L'Estaque à Pointe Rouge, et le bouclage du M1 par La Valentine, Les Trois Lucs et La Croix-Rouge.

POURQUOI UN HORIZON AUSSI LOINTAIN

Parce qu'un horizon plus proche ne résisterait pas à l'examen des faits : plusieurs projets de ce calendrier sont étudiés depuis des décennies sans jamais aboutir (le prolongement du **M2** vers Saint-Loup, voté en 2016, n'a toujours pas vu le jour), et les plus récents, **T4** vers Saint-Jérôme et **T6**, n'en sont qu'au stade des études. Se donner 2040, c'est refuser de promettre un calendrier intenable plutôt que de s'accrocher à une date qui ne serait pas tenue, comme tant d'autres avant elle.

1 Lisibilité et information. Plans, données, signalétique, fiches lignes, information en temps réel.	2 Chaînon qui font système. Prolongements et correspondances créant un effet réseau immédiatement perceptible.	3 Extensions lourdes. Grands prolongements portés avec des preuves solides : usages, coûts, insertion, financement.	4 Horizon long terme. Hypothèses ambitieuses, visibles mais clairement séparées du programme à court terme.
--	--	---	---

CRITÈRE D'ARBITRAGE

Une priorité est robuste si elle améliore un trajet réel, renforce une correspondance et reste explicable simplement.

CE QUE ÇA COÛTE, ET CE QU'ON NOUS OPPOSERA

Un bon livre blanc ne se contente pas de proposer : il indique ce qui doit être prouvé, qui doit décider, et quels risques doivent être assumés. Le récit est marseillais, mais la compétence transport est métropolitaine, et l'intermodalité dépend aussi de la Région, de la SNCF, de l'État et des grands opérateurs.

Les preuves avant les chiffres

Ne pas annoncer un coût (ex : 850 M€) sans identifier d'où vient la donnée. Ici : population réelle (INSEE), coûts comparables (T5 76 M€ pour 2,3 km à construire), documents publics (plan de mobilité, délibérations, décisions de la CNDP). Aucun nombre n'est inventé, et chaque source porte sa date : une annonce ne vaut pas une délibération.

Dire pour qui, vraiment

Pas de jargon. Dire : « Le T4 relie Belle-de-Mai au campus où 3000 étudiants travaillent » plutôt que « améliore la mobilité du bassin nord ». Concret, mesurable, qui concerne les gens.

Chiffrer sans inventer

Ce document refuse de chiffrer précisément sans source. Il prépare des « familles de complexité » (insertion routière, foncier, tunnel vs viaduc). Le vrai chiffrage viendra d'études, pas de promesses électorales.

Le total, priorité par priorité

Les projets classés par priorité, et ce qu'il reste à financer. Parmi eux, seul le T3 jusqu'à La Bricarde est acté et financé : tout le reste est à trouver, y compris ce qui est déjà voté.

PROJET	LINÉAIRE	COÛT	D'OÙ VIENT LE CHIFFRE
Priorité 1 • le T3 nord et le T4		691 M€, dont 346 M€ à trouver	
T3 Gèze ↔ Saint-Antoine Gare	9,1 km	345 M€	de Gèze à La Bricarde, 7,7 km, 345 M€ : acté et financé, enquête publique début 2027 ; de La Bricarde à Saint-Antoine Gare, 1,4 km : à l'étude, horizon 2035, aucun montant publié
T4 Longchamp ↔ Saint-Jérôme IUT	7,3 km	346 M€	de Longchamp à Place Burel, 3,5 km, 173 M€ : tracé approuvé fin 2024, aucune étude lancée ; de Place Burel à Saint-Jérôme IUT, 3,8 km, 173 M€ : estimé à 45 M€/km, études annoncées en mars 2024
Priorité 2 • le T5 et le M2 sud		995 M€	
T5 Blancarde ↔ Plages du Prado	5,0 km	195 M€	de la Blancarde à Place Ferrié, 2,3 km, 76 M€ : coût publié, sur l'emprise du « train des poubelles » ; de Place Ferrié aux Plages du Prado, 2,6 km, 119 M€ : estimé à 45 M€/km
M2 Sainte-Marguerite Dromel ↔ La Pomme	5,0 km	800 M€	délibération du 20 juin 2019, saisine CNDP : votée, jamais financée
Priorité 3 • le M2 nord, le T3 sud et le T1 est		1 380 M€	
M2 Gèze ↔ Saint-Antoine - Hôpital Nord	6,0 km	967 M€	estimé à 160 M€/km ; par La Delorme et Les Ayzalades, 190 mètres et 30 M€ de moins que le tracé parallèle au T3
T3 La Gaye ↔ Pointe Rouge - Port	5,2 km	236 M€	la première phase de la rocade T6 ; estimé à 45 M€/km ; 0,1 km déjà posé ou déjà compté ailleurs, sur les 5,3 km de la section
T1 Les Caillols ↔ La Valentine	3,9 km	177 M€	estimé à 45 M€/km ; études annoncées le 14 mars 2024 (GIP Mobilité), aucun montant publié
Les trois priorités		3 066 M€	dont 2 721 M€ à trouver, soit 181 M€ par an sur quinze ans
Acté et financé, pas prioritaire • le T2 vers les Catalans		75 M€, à reporter sur les priorités	
T2 Rue de Rome ↔ 4 Septembre	2,1 km	75 M€	acté, enquête publique favorable le 9 juillet 2026, travaux annoncés pour avril 2027 (Made in Marseille, 10 septembre 2026) ; ce document ne le juge pas prioritaire et propose d'en reporter le financement sur les priorités
Horizon plus lointain • le bouclage du M1 et la rocade T6			
M1 Bouclage La Fourragère ↔ La Rose	12,0 km	1 924 M€	par Les Olives et La Croix-Rouge ; estimé à 160 M€/km
T6 La rocade, L'Estaque ↔ Pointe Rouge	26,6 km	1 195 M€	au-delà de sa première phase, le T3 sud ; estimé à 45 M€/km ; 10,0 km déjà posés ou déjà comptés ailleurs, sur les 36,5 km de la section

Total à trouver : 2,7 Md€, soit 181 M€ par an sur quinze ans. Ce total compte tout ce qui n'a pas encore de financement, voté ou non. Parmi ces projets, seul le **T3** jusqu'à La Bricarde est acté et financé ; le **M2** vers Saint-Loup, voté à plusieurs reprises, n'est toujours pas financé, et le **T4** jusqu'à Place Burel attend sa première étude. Le bouclage du **M1** et la rocade **T6** au-delà de sa première phase restent à un horizon plus lointain. Les longueurs viennent de nos tracés, dessinés sur la voirie réelle station par station ; les coûts au kilomètre des projets locaux déjà chiffrés, 160 M€/km en métro et 45 M€/km en tramway. **Un tronçon partagé par deux lignes n'est compté qu'une fois** : la descente du **T3** vers Pointe Rouge pose les mêmes rails que la rocade sur 5,2 km, la branche du T4 vers Saint-Jérôme 1,3 km, les deux phases nord du T3 1,6 km, et 1,8 km empruntent des rails du T1 déjà en service : elle ne paie donc que ses 26,6 kilomètres propres. Ce total se lit à côté d'un fait que la Métropole reconnaît elle-même : son PDU 2020-2030 nécessite 350 M€ par an rien que pour être tenu, alors qu'elle en mobilise aujourd'hui une fraction, avec un budget transport déjà structurellement déficitaire (-120 M€/an, jusqu'à -200 M€/an avec le plan Marseille en Grand).

Ce chiffrage appelle une précision méthodologique. Les 350 M€ annuels que la Métropole reconnaît nécessaires à son propre PDU couvrent l'entretien du réseau existant et le rattrapage du retard déjà accumulé : une obligation ordinaire de la collectivité, indépendante de ce que ce projet propose. Ce document choisit de ne pas mettre de chiffre dessus, et ce n'est pas une donnée qui manque, c'est un principe assumé. Chiffrer l'entretien reviendrait à laisser croire qu'il relève d'un arbitrage optionnel, au même titre qu'une extension neuve, alors qu'il ne devrait jamais en être un. Le chiffrage de ce document se limite donc, volontairement, aux investissements massifs et neufs listés dans le tableau ci-dessus.

CE QUE ÇA CHANGE DANS LA LECTURE DU PROJET

Ce n'est pas une addition à un système à l'équilibre : c'est une partie du retard que la Métropole reconnaît déjà devoir combler. Le vrai débat n'est pas « peut-on se le permettre », mais dans quel ordre, et avec quels leviers (versement mobilité, FEDER, État, valorisation foncière).

Le versement mobilité : le levier que la Métropole demande elle-même

Le versement mobilité est la contribution des employeurs de onze salariés et plus au financement des transports publics. À Aix-Marseille-Provence, son taux est de 2 %, le plafond que la loi autorise hors Île-de-France, et le même qu'à Lyon, Lille, Bordeaux, Toulouse, Nantes ou Nice. Il a rapporté 408 M€ en 2023, 429 M€ en 2024 et 438 M€ en 2025, soit près de la moitié des recettes de fonctionnement du budget transport de la Métropole. Pour 2026, 447 M€ sont prévus, 51,3 % des recettes du budget transport (audit financier de la RTM, juin 2026).

En Île-de-France, la loi a permis autre chose : depuis le 1^{er} février 2024, le taux est de 3,20 % à Paris et dans les trois départements de la petite couronne. Appliqué ici, ce taux porterait le produit de 438 à environ 700 M€ par an : 260 M€ de plus, quand les trois priorités en demandent 181. Il y suffirait, avec 79 M€ par an de reste. Un dixième de point vaut environ 22 M€. L'audit financier de la RTM arrive au même ordre de grandeur : 110 M€ de plus par an à 2,5 %, 220 M€ à 3 %.

Ce document ne décide pas d'un taux, il n'en a pas le pouvoir, et la question est de celles qu'il pose au débat : c'est une charge pour les entreprises, et elle ne se justifie que par l'offre qu'elle finance. Trois choses doivent quand même être dites. Le plafond est fixé par la loi et ne peut être relevé que par le Parlement. La demande n'est pas nouvelle : dans son rapport fiscal 2025, la Métropole écrit elle-même réclamer depuis plusieurs années le relèvement du plafond au-delà de 2 %, comme en Île-de-France, pour garantir un financement durable de la mobilité. Et la comparaison a deux limites : les 3,20 % ne valent qu'à Paris et dans les trois départements de la petite couronne, et le calcul suppose l'assiette inchangée, ce qu'un relèvement de taux ne garantit pas.

Trois catégories de risques et preuves à réunir

Risques politiques : confondre « c'est une bonne idée » avec « c'est acté ». Ici, clarifier : **M2** Saint-Loup est votée mais non financée ; **T6** Phase 1 est solide, Phase 3 est horizon lointain.

Risques techniques : insertion routière (tunnels vs surface), foncier (expropriations), exploitation (personnel, coûts de maintenance).

Preuves à réunir avant de promettre : population exacte par quartier, emplois créateurs de flux, coûts des stations de correspondance, compatibilité des tracés avec réseaux d'eau/électricité/télécom souterrains.

Ce qu'on va nous opposer, et ce qu'on peut déjà répondre

« Ça sera abandonné comme le reste. »

C'est un risque réel, pas une caricature. L'extension du **T3** vers La Rouvière a été abandonnée pour des raisons concrètes : la traversée de l'allée des Pins aurait coupé une artère de circulation jugée vitale, et aucun parking-relais n'a pu y trouver sa place. L'Agenda de la mobilité métropolitaine de 2016 prévoyait de doubler le réseau métro d'ici 2035, avec notamment une troisième ligne transversale (Le Merlan, Belle-de-Mai, Endoume, Bonneveine) : elle a disparu, sans annonce d'abandon, du PDU 2020-2030, qui ne conserve plus qu'un seul prolongement métro, celui du M2 vers le sud. Et en 1969 déjà, un projet de métro complet voté à l'unanimité par le conseil municipal a attendu six ans son premier coup de pioche, faute de financement garanti par l'État. Trois échecs, trois causes différentes : contrainte technique non anticipée, priorité politique redéfinie en silence, financement jamais bouclé. C'est précisément pour s'en prémunir que ce document distingue systématiquement l'acté, l'étudié et l'horizon, plutôt que de tout présenter comme acquis.

« On n'a pas les moyens. »

Voir la section financière ci-dessus : ce que ce projet demande (2,7 M€ à trouver, soit 181 M€ par an sur quinze ans) n'est pas une addition à un système à l'équilibre, mais une partie du retard d'investissement que la Métropole reconnaît déjà devoir combler pour tenir son propre PDU. Et le premier levier est connu : le versement mobilité, aujourd'hui au plafond légal de 2 %, rapporterait environ 260 M€ de plus par an au taux francilien de 3,20 %, un relèvement que la Métropole demande elle-même. Il couvrirait les 181 M€ annuels demandés ici, avec 79 M€ de reste.

« On ne construit plus de métro en France. »

Deux chantiers en cours disent le contraire, et aucun des deux n'est parisien. À **Toulouse**, la ligne C creuse : vingt-sept kilomètres, vingt-sept stations, cinq tunneliers, 76 % du tunnel percé fin juin 2026, percement annoncé achevé début 2027 et mise en service fin 2028. Son coût a gonflé en route, de 2,6 milliards d'euros estimés en 2017 à 3,7 milliards aujourd'hui : c'est un avertissement sur la valeur d'une estimation, pas une preuve d'impossibilité, et le tunnelier avance. À **Lyon**, la ligne E, écartée en 2020, est revenue par les urnes : la majorité métropolitaine élue en mars 2026 a abandonné le tramway TEOL pour la relancer entre Alaï et Bellecour, pour 1,4 à 1,5 milliard d'euros selon les chiffrages de 2022, avec l'argument que les études et la concertation sont déjà faites. Elle est contestée, et il faut le dire : l'ancienne majorité y voit un projet plus lourd et plus lent qu'un tramway, la Ville de Lyon peut rendre un avis défavorable à l'enquête publique, et au moins 200 millions d'euros manquent encore au tour de table. Ce qui compte ici n'est ni de trancher le débat lyonnais, ni de valider le tracé toulousain, dont la pertinence se discute aussi : c'est qu'en 2026, deux métropoles françaises comparables à Marseille creusent ou décident de creuser un métro. « Ça ne se fait plus » n'est donc pas un constat technique, c'est une habitude marseillaise.

« C'est la guerre à la voiture. »

Voir la section Parkings-relais : ce projet ajoute de la capacité de report voiture-vers-transport en commun aux futurs termini, il ne retire rien à ceux qui ont besoin de leur voiture pour la première partie du trajet.

« Des bus suffiraient, ce serait moins cher. »

Le BHNS a un vrai domaine de pertinence, mais il a un plafond physique : entre 1 000 et 2 500 voyageurs par heure et par sens, soit un plafond de confort autour de 45 000 voyageurs par jour. Au-delà, il roule encore, mais dégradé, et c'est mesurable : le BHNS TEOR de Rouen, dimensionné pour 40 000 voyages par jour, en absorbe aujourd'hui plus de 60 000, et Rouen doit désormais passer au tramway pour tenir la charge. Celui de Toulon est annoncé saturé avant même sa mise en service. À l'inverse, un BHNS bien conçu (site propre continu, priorité aux carrefours) fonctionne très bien sous ce seuil : le Mettis de Metz a gagné 21 % de fréquentation dès sa première année. Ce document ne dit donc pas « toujours du lourd » : il maintient les lignes structurantes **B1** à **B5** là où la charge le justifie, et réserve le tramway ou le métro aux corridors où la demande dépasse durablement ce plafond.



Prolonger au-delà de La Fourragère est impossible : la L2 barre le passage.

La L2 ne barre rien : elle se franchit par-dessous. À l'endroit du croisement, la rocade est en tranchée couverte (la couverture de Saint-Barnabé, entre les échangeurs des Caillols et de Saint-Julien), un ouvrage enterré de faible profondeur ; le  moderne, lui, est un tunnel profond, celui de La Timone à La Fourragère a été creusé au tunnelier en 2010. Croiser sous un ouvrage existant impose un profil localement plus profond : c'est un surcoût, chiffrable en études, pas une impossibilité. Et ce surcoût n'a rien d'une fatalité tombée du ciel : il est l'héritage d'une rocade conçue en 1933, achevée 85 ans plus tard, sans qu'aucune réservation n'ait jamais été ménagée pour le métro qu'on savait pourtant devoir prolonger un jour vers l'est. Un choix politique se paie ; il ne s'oppose pas.



Vous proposez, mais vous n'écarterez jamais rien.

Si. La fermeture nord de la boucle du  a d'abord été dessinée par Plan-de-Cuques et Allauch. Elle a été instruite, puis écartée le 21 août 2026, et voici sur quoi : ce tracé mesurait **6 424 mètres** pour **3 540 bâtiments par kilomètre**, et surtout il imposait **133 degrés de déviation cumulée** (43 à Plan-de-Cuques, 90 à Allauch). La variante alors retenue, par Château-Gombert - Village, La Croix-Rouge, Les Olives et Les Trois Lucs, était **alignée** : zéro degré de déviation, **3 759 mètres, 3 827 bâtiments par kilomètre**, et elle ne sortait plus de Marseille. Plus court, plus dense, plus droit. **La branche de Château-Gombert a été retirée à son tour.** Deux raisons, et elles sont extérieures à ce document : la desserte de Château-Gombert par le métro n'est pas inscrite au PDU 2020-2030, et des bâtiments ont depuis été construits sur l'emprise du viaduc qui devait la porter en aérien. La fermeture nord se fait donc directement de La Croix-Rouge à La Rose : **1 704 mètres à vol d'oiseau** contre 3 160 par les deux stations de Château-Gombert, et deux stations de moins à construire. Château-Gombert n'est pas laissé sans rien pour autant, mais il faut le dire exactement : aucun mode lourd n'y va. Le quartier est desservi par le B3, qui relie le parking-relais de Saint-Jérôme au Technopôle de Château-Gombert par la faculté Saint-Jérôme, Frais Vallon et La Rose : son terminus est à neuf cents mètres du village, que desservent les lignes 1 et 5. La nuit, la N4 et la N16 vont à l'un comme à l'autre. Le T4 et le T6 s'arrêtent à Saint-Jérôme, qui est un autre quartier. Le prix payé est nommé : Plan-de-Cuques avait la meilleure aire de chalandise du secteur, 3 162 bâtiments à moins de 400 mètres, mais elle se situe à 1 152 mètres à l'est de Château-Gombert - Village, à la même latitude : on ne l'atteint qu'au prix d'un crochet hors de l'épine dorsale. Allauch et Plan-de-Cuques restent des pôles de bus, desservis par les 6, 13, 14, 62, 63 et 64, et ce document ne prétend pas le contraire.



2040, c'est loin.

Non : 2040, c'est demain, et ce document ne fixe pas une date, il fixe un cap. Le calendrier marseillais suffit à le montrer. Le prolongement du  de Capitaine Gèze à La Bricarde, 7,7 km et douze stations, a son enquête publique repoussée à début 2027 et son ouverture annoncée pour 2030-2031 : quatre ans de travaux, soit **un peu moins de deux kilomètres de tramway par an**. À ce rythme, poser l'ossature d'un réseau ne se compte pas en mandats mais en décennies, et une échéance à quatorze ans n'est pas un horizon lointain : c'est le délai ordinaire d'une ville qui se décide.

Et tout ce document n'est pas pensé pour 2040 : l'essentiel est faisable avant. Certaines actions produisent un effet dès la première année, sans un mètre de rail : refonte des horaires, fréquences d'été, information voyageur, entretien des stations. D'autres sont votées sans être lancées : le  vers les Catalans (travaux annoncés pour 2027), le  jusqu'à La Bricarde (enquête publique en 2027), le  jusqu'à Belle-de-Mai, qui attend encore son étude. Le SERM est inscrit dans la loi depuis le 27 décembre 2023. Seules les extensions neuves suivent un calendrier long, comme n'importe quelle infrastructure lourde en France. 2040 n'est donc pas la date à laquelle tout arrive : c'est la date à laquelle il ne reste plus d'excuse.



L'argent devrait d'abord aller à l'entretien du réseau existant.

C'est un faux dilemme : entretien et investissement neuf ne sortent pas de la même ligne budgétaire. Le budget d'exploitation et de maintenance de la RTM (masse salariale, matériel roulant, infrastructures existantes) est distinct des crédits d'investissement mobilisables pour des extensions (FEDER, versement mobilité, subventions État/Région/Département). Renoncer aux extensions ne libère pas mécaniquement un euro de plus pour l'entretien courant ; les deux combats doivent être menés en parallèle, pas l'un contre l'autre.

CONCLUSION

Ce que ce document demande. Trois choses ressortent de ces pages : le retard marseillais n'est pas une fatalité, une part de ce qui manque est déjà votée, et le reste ne demande pas d'être cru sur parole mais d'être discuté.

DANS CETTE PARTIE

Ce que ce document demande

Contribuer et corriger

Contributeurs

Remerciements

8.1 · Récapitulatif

Récapitulatif des propositions

Métro et tramway

RER et téléphérique

CE QUE CE DOCUMENT DEMANDE

Ce livre blanc ne réclame pas un réseau idéal. Il demande que les décisions déjà prises soient tenues, que celles qui sont à l'étude soient tranchées, et que les propositions de long terme soient au moins discutées plutôt que écartées d'un revers de main.

Trois choses ressortent de ces pages. La première est que le retard marseillais n'est pas une fatalité géographique : il est le produit de cinquante ans de décisions différées, et il se rattrape par les mêmes moyens qui l'ont creusé, des choix politiques et des budgets. La deuxième est qu'une part significative de ce qui manque est déjà votée, financée ou labellisée, et n'attend que d'être exécutée. La troisième est que le reste, ce qui relève de la proposition, ne demande pas d'être cru sur parole : les tracés, les statuts et les sources de ce document sont ouverts, vérifiables et discutables.

Ce document a donc une fonction simple. Il doit permettre à un habitant, un journaliste, une association ou un élu de savoir, en trois secondes sur une carte et en trois minutes sur une page, ce qui va arriver, ce qui pourrait arriver, et ce qui n'arrivera pas sans qu'on le défende. Si un lecteur en sort capable de poser la bonne question au bon interlocuteur, il aura rempli son office.

Contribuer et corriger

Contributeurs

Sébastien Cérame, de Marseille-Transports, a fortement contribué aux deux réseaux de surface de ce document. Les seize lignes de nuit sont son travail ; les vingt et une lignes B lui doivent leur numérotation et une grande part de leurs itinéraires et de leurs terminus, par son projet de PDU « fictif ». Ce projet s'appuyait lui-même sur celui que la Métropole a soumis à la concertation. C'est la contribution la plus lourde qu'ait reçue ce livre blanc.

Le document reste ouvert aux contributions : relectures, corrections de tracé, données de fréquentation, retours d'usage, expertise technique ou juridique. Toute contribution retenue est créditée nommément dans cette page.

- Jonathan Balsamo
- Sébastien Cérame
- Léonard Dermarkarian
- Hugo Lane
- Philippe Maraval
- Pauline Matéo
- José Rebora-Bragança

Remerciements

Aux personnes et structures qui ont donné du temps, des données ou un avis critique sur ce projet, ainsi qu'aux services publics dont les données ouvertes ont rendu ce travail possible.

- Open Politics
- Jasser Jebabli
- Antoine Jochyms
- Gautier Testu

UNE OBJECTION ÉTAYÉE VAUT MIEUX QU'UNE APPROBATION POLIE

Les extensions proposées, les priorités d'accessibilité, le calendrier, la faisabilité technique et le chiffrage peuvent tous être discutés, corrigés ou contredits. Signaler une erreur dans ce document, c'est le rendre plus utile, pas l'affaiblir.

RÉCAPITULATIF DES PROPOSITIONS

Tout ce que ce document propose, mode par mode, avec son statut réel : **acté** quand c'est voté, financé ou en travaux ; **à l'étude** quand c'est inscrit dans un document de planification ; **proposé ici** quand c'est une idée de ce document et rien d'autre. Cette distinction est la clé de lecture de tout le reste.

Métro et tramway

Le réseau lourd, horizon 2040.

M1	Bouclage nord par Les Trois Lucs, Les Olives et La Croix-Rouge, et desserte de La Valentine CC	proposé ici
M2	Prolongement de Saint-Antoine - Hôpital Nord à Gèze	proposé ici
M2	Prolongement de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme - Rivoire & Carret	à l'étude
T1	Extension des Caillols à La Valentine, par Saint-Marcel	proposé ici
T2	Prolongement de Noailles à 4 Septembre, vers Les Catalans	acté
T3	Prolongement de La Bricarde à Capitaine Gèze	acté
T3	Extension de Saint-Antoine Gare à La Bricarde	à l'étude
T3	Extension de La Gaye à Pointe Rouge - Port, en préfiguration du T6 : elle pose les mêmes rails sur 5,2 km, se justifie sans la rocade, et en tient lieu de premier tronçon si celle-ci n'est pas retenue	proposé ici
T4	Tracé de Longchamp National à Place Burel	à l'étude
T4	Extension de Place Burel à Saint-Jérôme IUT	proposé ici
T5	Liaison Blancarde ↔ Plages du Prado	à l'étude
T6	Ligne nouvelle Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port, en deux phases. À défaut, la descente du T3 vers Pointe Rouge en conserve la partie sud	proposé ici

RER et téléphérique

Des voies qui existent : ce qui manque est le cadencement.

RER A	Arles ↔ Aubagne par Martigues et la Côte Bleue : aucune infrastructure nouvelle, un cadencement	à l'étude
RER B	Aix-en-Provence ↔ Toulon, avec la halte de Saint-Barthélemy rouverte	à l'étude
RER C	Miramas ↔ Aubagne, desserte cadencée de l'aéroport	à l'étude
RER D	Rognac ↔ Aix-en-Provence par Les Milles : 25 km à voie unique, fermés aux voyageurs, sans fret depuis 2022	proposé ici
	Téléphérique Gare de Vitrolles → aéroport, via Airbus	acté

Bus

Le seul volet activable sans ouvrage : horizon 2030.

B1	Vingt et une lignes B, le réseau structurant : fréquence élevée, amplitude large, priorité aux carrefours. Sept roulent déjà, quatorze sont proposées ici. Horizon 2030.	proposé ici
N1	Seize lignes N, le réseau de nuit, dont quatorze au départ de Canebière Bourse, de 1 h à 5 h (2 h à 5 h le vendredi et le samedi)	proposé ici
4	Lignes classiques : 19 prolongées à 22 h 30, 4 jusqu'au dernier métro, les lignes B fermant avec le métro et le tramway	proposé ici
C1	lecar unifié en une seule série C	proposé ici

Le détail de chaque proposition figure dans la partie qui la porte ; ce tableau ne remplace pas la démonstration, il en donne la liste.

DIFFUSION

Un document citoyen ne vaut que s'il circule. À qui l'envoyer, comment le reprendre, le citer, le contredire. Tout ce qui est ici est réutilisable : l'objectif n'est pas d'avoir raison seul, c'est que le débat ait lieu.

DANS CETTE PARTIE

Faire circuler le document

Le site du projet

Demain : proposer et trancher par sondage

FAIRE CIRCULER LE DOCUMENT

Le document long devient une base pour la synthèse, les réseaux sociaux, le site du projet et les échanges avec les partenaires. Ton : direct, marseillais, ambitieux, mais jamais survendu.

FORMAT	PUBLIC	CONTENU
Livret court (12 p.)	Décideurs, presse, partenaires	Diagnostic, carte générale, priorités, fiches rapides.
Fiche ligne	Habitants et collectifs	Une ligne, un bénéfice, des correspondances, une carte.
marseillemobilite.fr	Grand public	Le document en ligne, ligne par ligne, avec les cartes interactives et le PDF en téléchargement.
Réseaux sociaux	Diffusion	Un visuel, un message, un bénéfice concret.
Dossier de presse	Journalistes	Angle, chiffres, citations, contacts, visuels libres.

Le site du projet

marseillemobilite.fr publie ce document en ligne : une page par ligne, les cartes en version interactive plutôt qu'imprimée, et le livre blanc complet en téléchargement. Il n'est pas une redite du PDF mais son autre forme, celle qui se met à jour, qui se partage par un lien et qui se lit sur un téléphone dans un bus. Le document imprimé s'adresse à ceux à qui on peut le remettre en main propre : élus, presse, partenaires. Le site s'adresse à tous les autres.

Les deux sont produits à partir du même référentiel : les correspondances, les couleurs, les statuts et l'ordre des stations n'existent qu'à un seul endroit. Une correction faite ici se retrouve là-bas, et réciproquement : c'est la seule façon d'éviter que les deux versions se contredisent.

Demain : proposer et trancher par sondage

Une prochaine étape du site est ouverte : un espace pour les propositions **qui ne sont pas dans ce document**. Ce qui est écrit ici est déjà instruit et publié, et n'y retourne pas ; l'espace sert à ce qui vient après, une piste nouvelle proposée par un habitant, une association ou un élu. Elle y est déposée, instruite (un titre, un exposé, une carte ou un schéma quand il en faut, et un statut : déposée, instruite, soumise au sondage, retenue ou écartée), puis **tranchée par un sondage** : une question simple, souvent oui ou non, une réponse par personne, résultat publié avec la décision. Le courriel reste la porte d'entrée pour déposer une piste ou signaler une erreur ; il n'est pas un bulletin de vote. L'instruction, elle, ne se délègue pas : rien n'apparaît dans cet espace sans y être passé. La question de la manipulation d'un sondage ouvert n'est pas ignorée pour autant : un résultat sera toujours publié avec le nombre de réponses et la période, et un sondage manifestement retourné sera annulé et refait, dit publiquement.

ANNEXES

Vérifier plutôt que croire. Le glossaire, les sources, la méthode, et les tracés géographiques ligne par ligne. Tout ce qui permet de refaire le chemin, de contrôler un chiffre ou de contester un tracé sans avoir à nous faire confiance.

DANS CETTE PARTIE

Glossaire, sources et méthode

Toutes les lignes, ligne par ligne

10.1 · Plans d'ensemble

quatre planches

10.2 · Tracés · métro et tramway

dix planches

10.3 · Tracés · RER

quatre planches

GLOSSAIRE, SOURCES ET MÉTHODE

Glossaire

- **Pôle de correspondance** : station où plusieurs lignes se croisent, permettant de changer de mode ou de ligne sans repartir de zéro.
- **Intermodalité** : la possibilité d'enchaîner plusieurs modes de transport (vélo, bus, tram, métro) sur un même trajet, avec des correspondances pensées pour ça.
- **Insertion** : la manière dont une ligne s'intègre dans la rue (couloir dédié, site propre, circulation mixte).
- **Rabattement** : le rôle d'une ligne secondaire (souvent un bus) qui amène les voyageurs vers une ligne plus lourde (métro, tram, TER).
- **Fréquence** : le temps d'attente entre deux passages consécutifs sur une même ligne.
- **Terminus** : la station où s'arrête et repart une ligne.
- **Socle** : le réseau déjà construit et en service, sur lequel s'appuient les extensions proposées.
- **Horizon (long terme)** : un projet évoqué mais dont la réalisation dépend d'un choix politique et d'un financement non encore acquis.
- **Trait plein / pointillé** : socle existant en trait plein, projet à l'étude en pointillé (légende complète page « Focus, ligne par ligne »).

La méthode

- **Les tracés** : chaque ligne projetée est dessinée station par station sur la voirie réelle, d'après OpenStreetMap. Le routeur suit la rue, les arrêts sont posés sur l'axe, et les crochets que l'on voit sur les planches sont ceux de la rue, pas ceux du dessin. Les lignes en service reprennent la géométrie publiée par la Métropole (GTFS).
- **Les correspondances** : un référentiel unique, calculé depuis les arrêts du GTFS métropolitain. Trois cents mètres autour d'une gare ou d'un pôle d'échanges, cent cinquante autour d'une station de métro ou de tramway ; chaque cas limite est arbitré un par un et noté avec sa distance. Les mêmes badges se retrouvent sur toutes les planches et dans tous les schémas.
- **Les chiffres** : les longueurs viennent des tracés, les coûts au kilomètre de projets locaux déjà chiffrés (160 M€/km en métro, 45 M€/km en tramway), un tronçon partagé par deux lignes n'est compté qu'une fois, et le foncier est contrôlé en comptant les bâtiments que l'axe coupe réellement.
- **Les statuts** : en service, acté, à l'étude ou horizon, d'après les documents publics cités en sources. Ce qui n'existe dans aucun document est dit « proposition de ce document », sans exception.
- **Les planches** : toutes sont générées à partir des mêmes données, avec des garde-fous automatiques : une seule source pour l'ordre des stations, mêmes correspondances partout, contrôle des recouvrements et des pages. Ce que ce document affirme se recalcule.

TOUTES LES LIGNES, LIGNE PAR LIGNE

La règle du système est posée en partie 5.2, « En finir avec les doublons de numéros ». Ici, chaque ligne est nommée avec son indice de projet et ses deux terminus, par catégorie puis par réseau : toutes les lignes marseillaises, puis les lignes des réseaux voisins qui s'arrêtent à moins de 400 m d'une gare du RER dans la métropole, ou du terminus du M1 à Plan-de-Cuques ou à Allauch — Aubagne, Aix, Vitrolles, Martigues, Miramas, Cassis et La Ciotat compris. Au-delà des limites de la métropole, ce document ne va pas. LeBus et leCar sont distingués par le réseau qui exploite la ligne. Les indices sont ceux du plan de numérotation publié avec ce document ; les terminus, ceux du flux GTFS de la Métropole du 2 septembre 2026 — pour les lignes B proposées, ceux du dossier de concertation de décembre 2022. Les lignes scolaires des réseaux voisins ne sont pas listées.

- Métro et tramway · 8
- RER et téléphérique · 5
- Lignes B · 21
- Lignes N · 16
- Lignes S · 9
- leBus Marseille · 75
- Tram d'Aubagne · 1
- leBus hors Marseille · 95
- leCar · 60
- LER / ZOU · 3

RÉSEAUX MARSEILLAIS

MÉTRO ET TRAMWAY · 8 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
M1	La Rose ↔ La Fourragère	M2	Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret
T1	Noailles ↔ La Valentine	T2	Blancarde ↔ 4 Septembre
T3	Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port	T4	Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT
T5	Blancarde ↔ Plages du Prado	T6	Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port

Le M1 est proposé en boucle par sept stations nouvelles (La Croix-Rouge, Les Olives, Les Trois Lucs, La Valentine, Saint-Marcel, La Rouguière - Valbarelle, Les Caillols) : voir partie 2.3. Les terminus indiqués sont ceux de la ligne actuelle.

RER ET TÉLÉPHÉRIQUE · 5 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
RER A	Arles ↔ Aubagne	RER B	Toulon ↔ Aix-en-Provence
RER C	Miramas ↔ Aubagne		Gare Vitrolles ↔ Aéroport, via Airbus
RER D	Rognac ↔ Aix-en-Provence		

LIGNES B · STRUCTURANTES · 21 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
B1	Castellane ↔ Campus de Luminy	B1E	Rond-Point du Prado ↔ Campus de Luminy
B2	Capitaine Gèze ↔ Vallon des Tuves	B3	Saint-Jérôme P+R ↔ Château-Gombert Technopôle
B4	Capitaine Gèze ↔ La Fourragère	B5	La Fourragère ↔ La Gaye
B6	Cinq Avenues ↔ Saint-Julien	B7	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado
B8	Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado	B9	Arenc Euromed ↔ Les Caillols
B10	Canebière Bourse ↔ Les Aygalades	B11	Le Pharo ↔ Sainte-Marthe
B12	Canebière Bourse ↔ Saint-Jérôme IUT	B13	Frais Vallon ↔ Lycée Saint-Exupéry
B14	Canebière Bourse ↔ Notre-Dame Limite	B15	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Le Bosquet
B16	Rond-Point du Prado ↔ Les Baumettes	B17	Gare de la Blancarde ↔ Marseilleveyre
B18	Castellane ↔ La Valentine CC	B19	Castellane ↔ Saména
B20	Saint-Just ↔ Rond-Point du Prado		

Sept de ces lignes roulent (B1 à B5 , B1E , B14) ; les quatorze autres sont des propositions reprises du dossier de concertation de décembre 2022, jamais réalisées. Ce tableau nomme la ligne et ses terminus, il ne dit pas son statut.

LIGNES N • NUIT • 16 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
N1	Canebière Bourse ↔ Resquiadou Tunnel	N2	Canebière Bourse ↔ Vallon des Tuves
N3	Canebière Bourse ↔ La Savine	N4	Canebière Bourse ↔ Château Gombert
N5	Canebière Bourse ↔ Allauch la Fève	N6	Canebière Bourse ↔ Allauch Village
N7	Canebière Bourse ↔ Les 3 Lucs Enco de Botte	N8	Canebière Bourse ↔ Les Camoins
N9	Canebière Bourse ↔ Aubagne Gare	N10	Canebière Bourse ↔ Le Redon
N11	Canebière Bourse ↔ Campus de Luminy	N12	Canebière Bourse ↔ Beauvallon
N13	Canebière Bourse ↔ Saména	N14	Canebière Bourse ↔ Canebière Bourse
N15	Joliette ↔ Pointe Rouge Port	N16	Technopôle de Château Gombert ↔ Campus de Luminy

LIGNES S • SCOLAIRES • 9 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
S1	La Solidarité ↔ Collège Vallon des Pins	S2	La Batarelle ↔ Collège Jean Giono
S3	La Parade ↔ Collège Malraux	S4	St Julien ↔ Lycée Nelson Mandela
S5	Métro La Fourragère ↔ Lycée Jean Perrin	S6	La Treille ↔ Lycée Monte Cristo
S7	Place de la Corderie ↔ Lycée Marseilleveyre	S8	Madrague de Montredon ↔ Lycée Marseilleveyre
S9	Circuit scolaire ↔ Lycée Monte Cristo		

LEBUS • MARSEILLE • JUSQU'AU DERNIER MÉTRO • 3 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
37	Métro Malpassé ↔ La Batarelle	48	Métro Rond Point du Prado ↔ Hôpital Clairval
50	Castellane ↔ Les Escourtines		

Aucun autre mode ne dessert leur corridor le soir. Elles suivent le métro : 1 h du dimanche au jeudi, 2 h le vendredi et le samedi. La 44, reprise par la B17, ferme avec le métro comme toutes les lignes B.

LEBUS • MARSEILLE • JUSQU'À 22 H 30 • 16 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
2	Métro La Rose ↔ Cité La Marie Haute	13	Métro La Rose ↔ Allauch La Fève
16	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Parc des Bruyères	22	Métro Rond Point du Prado ↔ Les Baumettes
28	Métro Bougainville ↔ Les Ayalades	33	Réformés Canebière ↔ St Jérôme Parking Relais
35	Joliette ↔ Estaque Riaux	38	Gèze ↔ Métro Malpassé
49	Réformés Canebière ↔ Vauban	55	Joliette ↔ Roucas Blanc
62	Métro La Rose ↔ Plan-de-Cuques Montade	63	Métro La Rose ↔ Allauch Côtes Rôties
67	Métro Chartreux ↔ La Blancarde	73	Castellane ↔ Corniche Roucas Blanc
74	Réformés Canebière ↔ Vallon Montebello	22S	Métro Rond Point du Prado ↔ La Seigneurie

Un mode lourd couvre une partie de leur corridor, mais pas tout : elles gagnent une soirée pleine sans aller jusqu'à la fermeture du métro. Les 27, 41 et 45, reprises par les B13, B20 et B17, ferment avec le métro comme toutes les lignes B.

LEBUS • MARSEILLE • RELAYÉES PAR UNE LIGNE B • 3 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
1	Métro La Rose ↔ Château Gombert	5	Métro La Rose ↔ La Parade
24	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Campus de Luminy		

Leur corridor est repris par une ligne B, qui ferme avec le métro : c'est elle qu'il faut prolonger, pas le bus. Les 1 et 5 partagent le corridor de la B3, dont le service doit donc être étendu au-delà de 21 h ; la 24 s'arrête à Luminy, qui est précisément le terminus de la B1.

LEBUS · MARSEILLE · AMPLITUDE INCHANGÉE · 11 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
3	Méto La Rose ↔ Hauts de Ste Marthe	4	Méto La Rose ↔ La Valentine Centre Commercial
10	Méto La Fourragère ↔ Les Caillols Hôpital	17	Sainte-Marguerite Dromel ↔ Les Caillols C. Urbain
34	Réformés Canebière ↔ Le Merlan	39	Méto Malpassé ↔ Résidence Fondacle
4B	Méto La Rose ↔ Les 3 Lucs	86	Méto Périer ↔ Mairie 6-8
88	Méto Désirée Clary ↔ Méto 5 Avenues	28B	Méto Bougainville ↔ Bertrandon
35T	Joliette ↔ Terminal Croisières		

Un méto, un tramway ou une ligne B double leur itinéraire sur l'essentiel du parcours : le service tardif s'y fait sur le mode lourd. Deux cas méritent d'être explicités : la 10 s'arrête aux Caillols, où le tramway passe à courte distance, et la 4B longe une ligne de méto sur tout son parcours utile.

LEBUS · MARSEILLE · INCHANGÉES · 3 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
14	Méto La Rose ↔ Allauch Village	36	Méto Bougainville ↔ La Nerthe
36B	Méto Bougainville ↔ L'Estaque		

Ces trois lignes restent telles quelles, pour deux raisons opposées. La 14, actuelle 144, roule déjà tard : son dernier départ relevé au GTFS est à 1 h 18, soit l'amplitude visée ; elle l'a déjà. Les 36 et 36B sont dans le cas inverse : elles disparaissent. La refonte prévue en 2027 les remplace, et prolonger une ligne qui n'existera plus n'aurait pas de sens. Elles figurent ici pour que le compte des quarante lignes examinées soit vérifiable, non parce qu'une décision les concerne.

LEBUS · MARSEILLE · NON CONCERNÉES · 39 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
6	Méto La Fourragère ↔ Allauch Village	7	Foch 5 Avenues ↔ Les 3 Lucs Enco de Botte
7B	Foch 5 Avenues ↔ Bois Lemaître	8	Hôpital Nord ↔ Septèmes Centre
9	Les Caillols Centre Urbain ↔ St Julien	11	Septèmes Centre ↔ Hôpital Nord
12	Méto La Timone ↔ Eoures	12B	Méto La Timone ↔ Les Camoins
12S	Méto La Timone ↔ La Treille	20	Madrague de Montredon ↔ Callelongue
25	Gèze ↔ St Antoine	29	Canebière Bourse ↔ Canet Ambrosini
30	Gèze ↔ La Savine	40	Méto La Timone ↔ La Solitude
42	Méto 5 Avenues ↔ Dépôt La Rose	42T	Méto 5 Avenues ↔ Les Baronnies
46	La Gaye ↔ La Panouse	47	La Gaye ↔ Escale Borély
51	La Valentelle ↔ La Reynarde	52	Gare St Charles ↔ Méto La Timone
53	Méto St Just ↔ Les Flamants	54	Catalans ↔ Méto La Timone
56	Gare St Charles ↔ Belle de Mai La Friche	59	Vieux-Port Ballard ↔ Colline de la Garde
60	Mucem Saint-Jean ↔ Notre Dame de la Garde	61	Vieux-Port Ballard ↔ Bompard
64	Gare de la Barasse ↔ Collège Olympe de Gougès	70	Gèze ↔ Lycée Saint-Exupéry
80	Vieux-Port Ballard ↔ Eglise d'Endoume	82S	Pharo Catalans ↔ Gare St Charles
84	Place du 4 Septembre ↔ Samatan	91	Méto La Timone ↔ Les Caillols Hôpital
95	Estaque Port ↔ Rochers de l'Estaque	95S	Espace Mistral ↔ Rochers de l'Estaque
96	Hôpital Nord ↔ L'Estaque	98	Gèze ↔ St Antoine
BM1A	Méto La Rose ↔ Méto La Timone	BM1B	Méto La Timone ↔ Méto La Fourragère
BM2	Méto Gèze ↔ Sainte-Marguerite Dromel		

Les autres lignes du réseau ne sont pas concernées par la règle des amplitudes (partie 5) : leur amplitude ne change pas.

HORS MARSEILLE, EN CORRESPONDANCE

● TRAMWAY · AUBAGNE · 1 LIGNE

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
T	Le Charrel ↔ Gare · en service		

Le tram d'Aubagne, ligne T, est en service ; le Val'Tram, son prolongement vers La Bouilladisse, viendra ensuite et n'est pas compté ici.

● LEBUS · PAYS D'AIX · 27 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
100	Val St André ↔ Grande Bastide	100SP	Tour de Ville ↔ Grande Bastide
101	Val Saint André ↔ Pôle d'Activités	102	P+R Brunet ↔ Club Hippique-CCIAL Milles
103	Parking 3 Bons Dieux ↔ Europe - Cezanne	104	P+R Brunet ↔ Hôpital Provence
105	Margueride ↔ Val de l'Arc	105SP	Margueride ↔ Arc de Meyran
107	Pont Arc Mairie ↔ Pont des Corneilles	107SP	Rotonde-Tour de Ville ↔ Pont Arc Mairie
108	Village Soleil ↔ Luynes Mail	109SP	Couteron-D13 ↔ Rotonde Tour de Ville
110	Puyricard Centre ↔ Palette-le Tholonet	111	Aérodrome ↔ Gare Routière
112	Europôle Arbois-Durance ↔ Gare Routière	112SP	Mayanelle ↔ Pôle d'Activités
113	Montaiguet ↔ Rotonde Narvik	114	P+R Plan d'Aillane ↔ Corsy
115	Durance Ecole ↔ Gare Routière	117	Célony Ecole ↔ Rotonde Bonaparte
119	G.R. Belges ↔ Grand St Jean	120	Poste Venelles ↔ Gare Routière
121SP	Complexe Sportif ↔ Silvacane	122	P+R Krypton ↔ Saint Mitre
123	Cité du Livre ↔ La Torse-Val St André	124	Cuques ↔ Rot Mirabeau-Hôpital Tamaris
125	Chevalière-Beauvallon ↔ Piscine Y. Blanc		

● LEBUS · PAYS D'AUBAGNE · 27 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
400	Gémenos ↔ Aubagne	401	Les Passons ↔ Gare d'Aubagne (par Faïenciers)
402	Pin Vert ↔ Les Passons	402S	Pin Vert ↔ Les Passons (par Centre ville)
403	Gare Aubagne ↔ La Penne-sur-Huveaune (par CD2)	404	Les Gisclans ↔ Gare Aubagne (par autoroute)
404S	La Bouilladisse ↔ Gare Aubagne (par autoroute)	405	La Penne-sur-Huveaune ↔ Eiffel
406	Aubagne ↔ Gémenos	407	Auriol ↔ Aubagne
407S	Auriol ↔ Aubagne	408	Saint-Zacharie ↔ Gare Aubagne (par A52)
408S	Saint-Zacharie ↔ Gare Aubagne (par A52)	409	Gare Aubagne ↔ La Treille (par Font de Mai)
409S	Gare Aubagne ↔ La Treille (par Font de Mai)	410	Cuges-les-Pins ↔ Gare Aubagne (par ZI, RN8)
410S	Cuges-les-Pins ↔ Gare Aubagne (par ZI, RN8)	411	Pont de Joux ↔ Gare Aubagne (par Auriol, autoroute)
411S	Pont de Joux ↔ Gare Aubagne (par Auriol, autoroute)	412	La Garenne ↔ Gare d'Aubagne
413	La Louve ↔ Gare d'Aubagne	413S	La Louve ↔ Gare Aubagne
414	Lotissement les Solans ↔ Gare d'Aubagne	417	Saint Pierre ↔ Gare d'Aubagne
419	Aubaline → Gare	420	Eglise Roquevaire ↔ Gare Aubagne
422	Garenne ↔ Gare		

● LEBUS · EST DE L'ÉTANG · 17 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
170	Avenue Gal Leclerc ↔ Gare St Antoine	173	Rebuty ↔ Technoparc 2
174	Parc Camoin ↔ Les Couronnes	175	Gd Vitrolles ↔ Collège J. Prévert
176	Les Frégates ↔ Hameau des Barjaquets	178	Vignettes Ecole ↔ Pierre Plantée

LEBUS · EST DE L'ÉTANG · 17 LIGNES (SUITE)

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
179	Collège F. Léger ↔ Pierre Plantée	180	Pierre Plantée ↔ Maison Médicale
181	Aéroport Marseille ↔ Pierre Plantée	186	P2 → Ascenseur
187	P1 → Parking sortie c	188	Genevoix ↔ Plan de Campagne (par Brassens)
189	Rigons Cinéma ↔ Athènes Rome	190	Vitrolles ↔ Marignane
D3	TAD 2 (Rognac)	D4	Marignane ↔ Gignac-la-Nerthe
D6	TAD 5 (Les Pennes-Mirabeau)		

LEBUS · OUEST DE L'ÉTANG · 12 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
204	Engrenier ↔ ZA Lavalduc	205	Charles Monier ↔ Rassuen
215	PEM ↔ La Gravade	219	Centre Commercial ↔ Aigues Douces
221	PEM ↔ Le Port	223	Bottai ↔ Jardins de Louis
225	Navette Circé → Gare routiere Istres	227	Arc en Ciel ↔ Vigneros
228	Village de Marques ↔ Jean Moulin	229	SNCF → PEM Martigues
D11	TAD Miramas → Gare Sncf Miramas	D12	TAD Grans Cornillon-Confoux → Gare Sncf Miramas

LEBUS · PAYS SALONNAIS · 2 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
353	Salon ↔ Aéroport	357	Saint-Chamas ↔ Salon

LEBUS · CÔTE BLEUE · 1 LIGNE

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
474	Val de Ricard ↔ Ensûès Côte Bleue		

LEBUS · LA CIOTAT · 5 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
467	Office de Tourisme ↔ Gare La Ciotat-Ceyreste	468	Chantiers Navals ↔ Gare La Ciotat-Ceyreste
470	Fardeloup Ecole ↔ Camping Baie des Anges	D25	TAD Athélia → Gare La Ciotat-Ceyreste
D26	TAD Ceyreste → Gare La Ciotat-Ceyreste		

LEBUS · CASSIS, CARNOUX, ROQUEFORT · 4 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
460	Cassis ↔ Gémenos	462	Cassis Gare ↔ Zone Caire (par Roquefort Centre)
D24	Roquefort-la-Bédoule ↔ Cassis	E1	Gare SNCF de Cassis ↔ Bailli de Suffren

LECAR · MÉTROPOLE · 34 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
A1	Marseille ↔ Aéroport	C1	Berre-l'Étang ↔ Aix
C3	Salon ↔ Aix	C4	La Mède ↔ Marseille (par Châteauneuf)
C5	Martigues ↔ Marseille	C6	Marignane ↔ Marseille Arenç (par Gignac)
C8	Martigues ↔ Aix	C9	Aix Mauriat ↔ Marseille
C10	Aix ↔ Marseille Arenç	C11	Aix ↔ Marseille
C12	Aix ↔ Marseille par RN	C13	Marseille ↔ Aix Arbois

● LECAR · MÉTROPOLE · 34 LIGNES (SUITE)

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
C14	Martigues ↔ Marignane (par Ctb, Gignac)	C15	Trets ↔ Marseille
C16	Cassis ↔ Aubagne	C17	La Ciotat ↔ Aubagne
C18	Aubagne ↔ Aix	C19	Cassis ↔ Marseille via Gineste
C20	La Ciotat ↔ Marseille direct autoroute	C21	Vitrolles ↔ Marseille
C22	Les Pennes ↔ Marseille St Charles	C23	Aubagne ↔ Marseille
C24	Aubagne les Paluds ↔ Marseille	C25	Aubagne ↔ Marseille la Fourragère
C26	Berre-l'Étang ↔ Aix-en-Provence	C27	La Ciotat ↔ Aubagne
C28	Desserte Nord de l'Etang de Berre	C29	Ensuès ↔ Martigues (par Carry, Sausset)
C30	Ensuès ↔ Martigues (par Carry)	C31	Martigues ↔ Sausset
C32	Carnoux en Provence ↔ Cassis	C33	Carry ↔ Marignane (par Gignac)
C34	La Penne-sur-Huveaune ↔ Château Forbin	C35	Châteauneuf ↔ Port-de-Bouc (par Martigues)

● LECAR · PAYS D'AIX · 17 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
C42	Puylobier ↔ Aix	C43	Jouques ↔ Aix
C44	Vauvenargues ↔ Aix (par St Marc)	C45	St Paul ↔ Aix
C47	Haut de l'Arc ↔ Aix-en-Provence	C48	Trets ↔ Aix-en-Provence
C50	Fuveau ↔ Gardanne	C51	Gardanne ↔ Aix (par Meyreuil)
C52	Collevielle Cauvet ↔ Gare Routière	C53	8 Mai 1945 ↔ Gare Routière SNCF
C54	Simiane ↔ Aix (par Bouc Bel Air)	C55	Gardanne ↔ ZA Milles (par Simiane, BBA)
C56	Plan de Campagne ↔ Aix (par Cabriès)	C57	Vitrolles ↔ Aix
C65	Charleval ↔ Aix en Pce	C66	Mimet ↔ Aix-en-Provence (par Gardanne)
C68	Berre Marseille vers Pennes Mirabeau		

● LECAR · OUEST DE L'ÉTANG · 9 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
200	Salon ↔ Port Saint Louis (par Miramas)	201	Martigues ↔ Fos-sur-Mer (par Port de Bouc)
208	Entressen Chateau d'eau ↔ Istres Gare	209	Village de Marques ↔ Pont de la Gare
211	Miramas Gare SNCF ↔ Istres Gare Routière	214	Martigues ↔ Port-de-Bouc
217	Miramas ↔ Martigues (par Istres)	222	Martigues ↔ Port-de-Bouc
D14	TAD Clésud → Grans		

● LER / ZOU · 3 LIGNES

LIGNE	TERMINUS	LIGNE	TERMINUS
L7	Riez ↔ Marseille	L8	Marseille ↔ Barcelonnette (par Digne)
L9	Briançon ↔ Marseille (par Gap)		

HORS DE CETTE LISTE

Les circuits scolaires des réseaux voisins, **335 lignes** que le plan de numérotation range en série S, avec les neuf de Marseille : Ouest de l'Étang 143, leCar Pays d'Aix 54, Est de l'Étang 31, leBus Pays d'Aix 29, Pays Salonais 27, Pays d'Aubagne 14, leCar Métropole 11, Arles (Envia) 8, Cassis, Carnoux, Roquefort 8, Côte Bleue 6, Gémenos 2, Allauch 2. Et les lignes régulières, à la demande ou saisonnières des réseaux voisins qui ne s'arrêtent pas à moins de 400 m d'une gare du RER dans la métropole, **126 lignes** : Pays Salonais 26, Arles (Envia) 21, Ouest de l'Étang 17, leCar Pays d'Aix 16, Est de l'Étang 14, leBus Pays d'Aix 7, LER / ZOU 7, Cassis, Carnoux, Roquefort 6, Pays d'Aubagne 4, La Ciotat 4, leCar Métropole 3, Côte Bleue 1. Toutes sont dans le plan de numérotation, avec leur indice et le motif de sa décision.

DONNÉES OUVERTES ET STATISTIQUES

Insee. Déplacements domicile-travail, recensements 2017 et 2022.

Métropole Aix-Marseille-Provence. Fichier GTFS officiel, relevés du 31 juillet, du 16 août et du 2 septembre 2026 : tracés, arrêts, terminus, correspondances, et mesure des doublons de numérotation (628 routes, 453 numéros distincts).

Région Sud. GTFS du réseau régional ZOU !

DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION

Métropole Aix-Marseille-Provence. Plan de déplacements urbains 2020-2030.

Métropole Aix-Marseille-Provence. Dossier de la concertation des lignes B, décembre 2022, et Bilan de la concertation, tome 2, 2023.

État. Plan « Marseille en Grand ».

Loi du 27 décembre 2023 créant les services express régionaux métropolitains.

Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, décret du 19 octobre 2020 et article L. 3115-3-1 du code des transports (descente à la demande).

SNCF Réseau. Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.

OPÉRATEURS ET GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE

RTM. Dispositif des soirs de match, réouverture du métro en soirée le jeudi depuis juin 2026, paiement sans contact ouvert le 15 septembre 2025.

RTM. « Création des lignes B1E et B14 en remplacement des lignes 21JET et 97/97JET », mise en service le 31 août 2026.

SNCF Réseau. Exploitation et infrastructure ferroviaires.

Société de la Rocade L2. l2-marseille.com : tracé et couvertures de la L2 Est, dont la tranchée couverte de Saint-Barnabé.

Métropole Aix-Marseille-Provence, délibération du 15 décembre 2016. Prolongement de la ligne 2 du métro, Sainte-Marguerite Dromel vers Saint-Loup : 4 400 à 4 700 m, cinq ou six stations, 15,33 M€ d'études, adoptée à l'unanimité.

Métropole Aix-Marseille-Provence, délibération du 20 juin 2019. Saisine de la Commission nationale du débat public : environ 5 km, six stations, 800 M€ HT, terminus dans les secteurs Saint-Loup, Rivoire et Carret, La Pomme.

Commission nationale du débat public, décision n° 2020/17 du 5 février 2020. Prolongement de la ligne 2 du métro de la métropole Aix-Marseille-Provence (Journal officiel).

Métropole Aix-Marseille-Provence, plan de mobilité 2020-2030. Voté à l'unanimité en 2021 : prolongement du métro 2 de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme sur environ cinq kilomètres, parking-relais de 1 000 places, horizon 2030 : seul prolongement de métro conservé.

GIP Mobilité « Marseille en Grand », communiqué du 14 mars 2024. Quinze projets et six études annoncées, dont métro ligne 2 de Sainte-Marguerite Dromel à la ZAC Vallon Régny, et les tramways Caillols - La Valentine, Belle-de-Mai - Saint-Jérôme, Castellane - pôle d'échange Saint-Antoine, Général Ferrié - Escale Borély.

Métropole Aix-Marseille-Provence, requalification du boulevard Rabatau. Phase 2 lancée le 3 août 2026 après un an de retard : 400 m entre le Prado et le parc du 26e Centenaire, 2,7 M€, neuf mois de travaux, une voie de circulation supprimée au profit d'une piste cyclable protégée.

SYTRAL Mobilités. Renumérotation du réseau TCL à Lyon au 31 août 2026, dossier de présentation et convertisseur de lignes.

La Métropole Mobilité. Refonte du réseau de bus 2025 et réseau lecar.

Marsactu. « À la métropole, la réforme du réseau de bus portée disparue » : refonte annoncée pour janvier 2025, justification officielle (« une nécessité de stabilité dans une carte des transports en commun en mouvement ») et mot de l'entourage de la présidence (« pas avant les élections »).

LeVélo. levelo.ampmetropole.fr : conditions générales d'utilisation du 3 mars 2025, articles 3.3 et 5.1, grille tarifaire et billet « Nouvelles conditions d'utilisation » du 4 mars 2025. Service exploité par Inurba Mobility sur la technologie Fifteen, communiqué de décembre 2022.

Grilles tarifaires. Annexe « gamme tarifaire métropolitaine » de la délibération du Conseil de la Métropole du 26 juin 2025, et grilles publiées par les réseaux (rtm.fr, laciostat.rtm.fr, aixenbus.fr, salonetangcotebleue.fr, lecaraixmarseille.com, lignes-agglo.fr, fiches horaires lebus Ouest Étang et Pays d'Aix, éditions 2025-2026), relevées en août 2026.

INSTITUTIONS ET COLLECTIVITÉS

Métropole Aix-Marseille-Provence. « Nicolas Isnard prend la tête de la Métropole Aix-Marseille-Provence », élection du 7 avril 2026 pour le mandat 2026-2032.

Métropole Aix-Marseille-Provence. Rapport annuel de l'observatoire fiscal métropolitain 2025, annexe à la délibération du 24 juin 2026 : taux et produit du versement mobilité 2023-2025, demande de relèvement du plafond.

Service-public.fr, Urssaf. Taux du versement mobilité à Paris et en petite couronne, 3,20 % depuis le 1^{er} février 2024 (lettre circulaire du 9 janvier 2024).

Ministère de l'Intérieur. Résultats officiels des élections municipales de 2026 à Marseille : quatre élus pour la liste « Marseille je t'aime avec Martine Vassal » sur les cent onze sièges du conseil municipal.

Région Sud, Ville de Marseille, Ville d'Allauch, Ville de Septèmes-les-Vallons.

Office de tourisme et des congrès de Marseille. Fréquentation et grands événements.

Ligue nationale de rugby. Page transports du Top 14.

CLIMAT

GREC-SUD. Groupe régional d'experts sur le climat en Provence-Alpes-Côte d'Azur, « Ville de Marseille, indicateurs climatiques territoriaux » : réchauffement observé, vagues de chaleur et nuits tropicales aux horizons 2050 et 2100.

Le Parisien. Enquête de Nicolas Berrod du 18 août 2025 sur les villes françaises les plus exposées à la chaleur, construite sur les projections de Météo-France, la trajectoire de référence pour l'adaptation au changement climatique et la base européenne d'occupation des sols Corine Land Cover.

VOIRIE, VÉLO ET ESPACE PUBLIC

Corridor La Gaye - Pointe Rouge. Métropole Aix-Marseille-Provence, Boulevard Urbain Vert (18 octobre 2023) ; Made in Marseille, « Le Boulevard Urbain Vert doit relier le Roy d'Espagne à la Pointe-Rouge en 2026 », « La Métropole et la Ville toujours en désaccord sur la poursuite du Boulevard urbain sud » (recours du 3 septembre 2024, arrêté préfectoral de DUP contesté), « Municipales 2026 : quels candidats veulent poursuivre le boulevard Urbain Sud ? » et « Boulevard urbain sud : les travaux démarrent sur le rond-point de La Gaye » (9 décembre 2025) ; Marsactu, « La reprise annoncée des travaux du boulevard urbain sud se limite à un carrefour ».

Marsactu, 29 novembre 2024. Doublement de la flotte LeVélo promis pour 2025 : 4 600 vélos, 300 stations, 70 % des Marseillais à moins de 300 m d'une station.

Collectif Vélos en Ville. Observatoire en ligne du plan vélo métropolitain : kilomètres réalisés, en travaux et manquants, ligne par ligne.

Cerema. Fiche vélo n° 36, « Les dispositifs anti-accès motorisé : comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables ».

ÉTUDES, PRESSE ET DOCUMENTATION

Agam. Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.

Raildusud. Suivi du réseau ferroviaire régional.

Presse locale. Made in Marseille, Marsactu, Gomet, ICI Provence, France Bleu, Maritima.

Marseille Transports. Le projet de PDU « fictif » qui a fortement nourri les vingt et une lignes B et les seize lignes de nuit de ce document : numérotation, et une grande part des itinéraires et des terminus. Avec Quai numéro 2, suivi documenté du réseau marseillais.

Le Zorro Marseillais (@Zorro2Marseille). Relevés de terrain sur les aménagements cyclables.

Wikipedia. Historique et longueur des réseaux de métro français, recoupés avec les sites des exploitants.

AUTRES RÉSEAUX FRANÇAIS

Toulouse, ligne C. Le Journal Toulousain du 25 juin 2026 : coût passé de 2.6 Md€ estimés en 2017 à 3,7 Md€. ConstructionBTP du 26 juin 2026 : avancement du percement, 76 % du tunnel, cinq tunneliers, mise en service visée fin 2028.

Lyon, ligne E. Lyon Capitale du 19 janvier 2026 : tracé Alaï - Bellecour, 1,4 à 1,5 Md€, montage financier ; et du 26 mars 2026 : confirmation après l'élection métropolitaine. Batiactu du 3 avril 2026 : abandon du TEOL au profit du métro E.

RÈGLE D'OR ET LICENCE DE TRAVAIL

Règle d'or. Ne jamais mélanger fait public, proposition du projet et préférence politique.

Licence de travail. Document citoyen de travail, indépendant et sans affiliation partisane, à sourcer et vérifier avant toute diffusion institutionnelle.

LE RÉSEAU TRAM, MÉTRO ET MARITIME, D'UN SEUL COUP D'ŒIL



LÉGENDE • TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

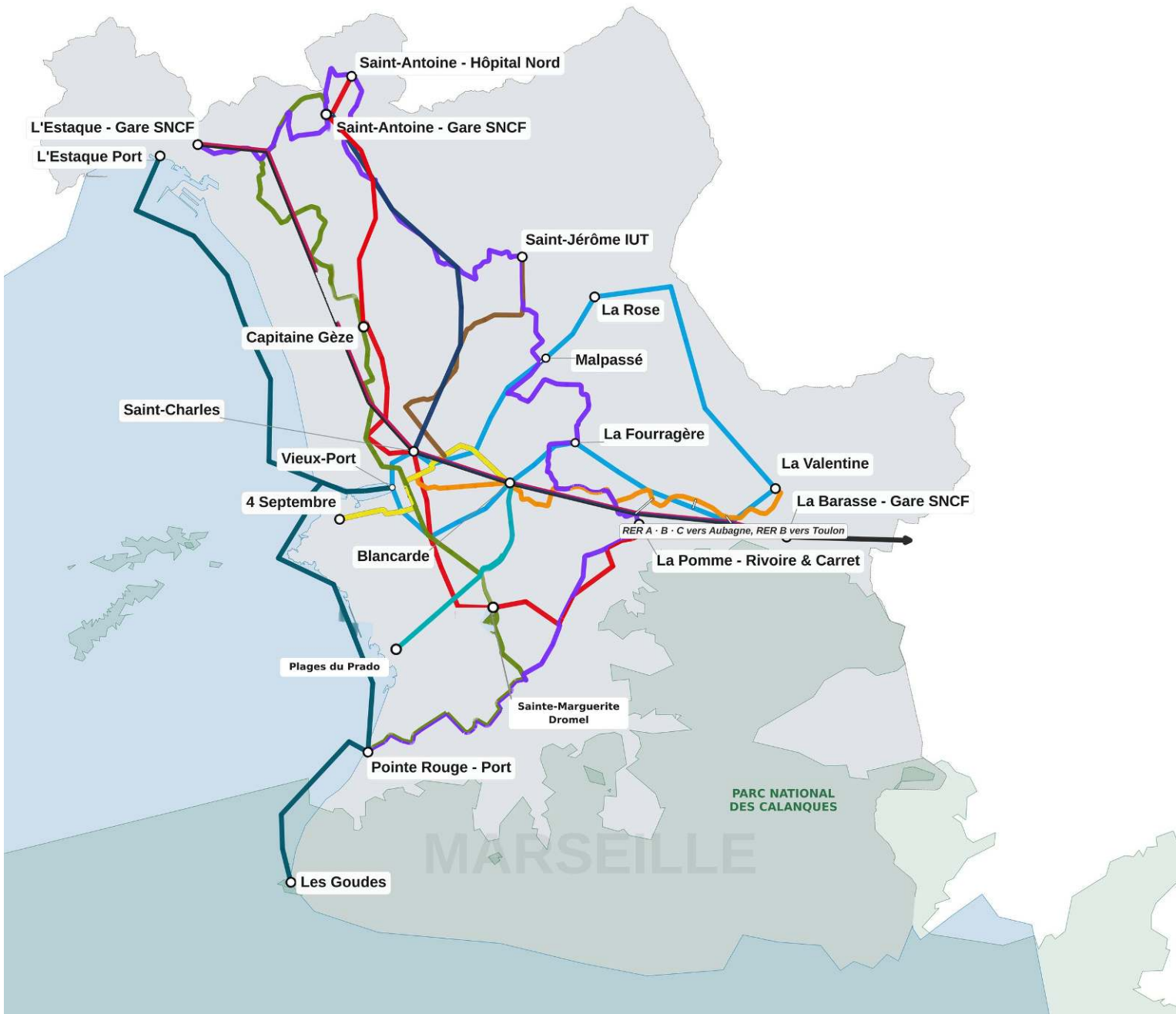
M1 Boucle La Rose La Fourragère - La Croix-Rouge	M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord La Pomme - Rivoire & Carret	T1 Noailles La Valentine	T2 Blancarde 4 Septembre
T3 Saint-Antoine Gare Pointe Rouge - Port	T4 Longchamp National Saint-Jérôme IUT	T5 Blancarde Plages du Prado	T6 Estaque Gare Pointe Rouge - Port
1 L'Estaque Port Vieux-Port	2 Vieux-Port Pointe Rouge - Port	3 Pointe Rouge - Port Les Goudes	

Méto et tramway uniquement (le RER/SERM est détaillé dans sa propre section). Le détail de chaque ligne suit, page par page.

→ Le schéma d'ensemble du réseau est en partie 2.2.

PROJECTION DU RÉSEAU FERRÉ

Le rail seul : les deux lignes de métro, les six lignes de tramway et les RER, à leur position réelle, dans les limites de la commune. Les RER s'arrêtent à leur dernière gare marseillaise et une flèche dit la suite : Aix, Aubagne, Toulon, la Côte Bleue, l'aéroport. Le cœur, où quarante stations tiennent dans deux kilomètres, est repris en encart.



LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

M1 Boucle La Rose La Fourragère - La Croix-Rouge	M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord La Pomme - Rivoire & Carret	T1 Noailles La Valentine	T2 Blancarde 4 Septembre
T3 Saint-Antoine Gare Pointe Rouge - Port	T4 Longchamp National Saint-Jérôme IUT	T5 Blancarde Plages du Prado	T6 Estaque Gare Pointe Rouge - Port
RER A Martigues Côte Bleue Aubagne	RER B Aix-en-Provence Toulon	RER C Miramas Aubagne	
1 L'Estaque Port Vieux-Port	2 Vieux-Port Pointe Rouge - Port	3 Pointe Rouge - Port Les Goudes	

Ce plan est une projection : il montre le réseau de 2040 d'un seul tenant, sans distinguer les statuts : le détail de ce qui est acté, à l'étude ou proposé est porté par les schémas de ligne. Seules les stations de correspondance et les terminus y sont nommés ; le cœur, trop dense, est repris page suivante.

LE CŒUR DU RÉSEAU FERRÉ

Le centre élargi, de Gèze à La Pomme et de Saint-Barthélemy à Sainte-Marguerite Dromel, au rail seul : métro, tramway et les RER, chaque station à sa position réelle et chaque correspondance écrite. La projection de la page précédente y renvoie ses stations d'hypercentre, où leurs cartouches ne pouvaient pas tenir à l'échelle de la commune.



LÉGENDE • TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

M1 Boucle La Rose La Fourragère - La Croix-Rouge	M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord La Pomme - Rivoire & Carret	T1 Noailles La Valentine	T2 Blancarde 4 Septembre
T3 Saint-Antoine Gare Pointe Rouge - Port	T4 Longchamp National Saint-Jérôme IUT	T5 Blancarde Plages du Prado	T6 Estaque Gare Pointe Rouge - Port
RER A Martigues Côte Bleue Aubagne	RER B Aix-en-Provence Toulon	RER C Miramas Aubagne	

Les terminus ci-dessus sont ceux des lignes entières, pas les bouts du cadre : une ligne coupée par le zoom se prolonge derrière sa flèche.

LE CENTRE EN DÉTAIL

Un tiers des stations du réseau tient dans les premiers kilomètres : à l'échelle de la ville leurs cartouches se recouvrent, à celle du centre ils se lisent. Chaque passage d'une ligne dans le cadre est tracé ; les flèches indiquent la destination finale, plus loin.



LÉGENDE • TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

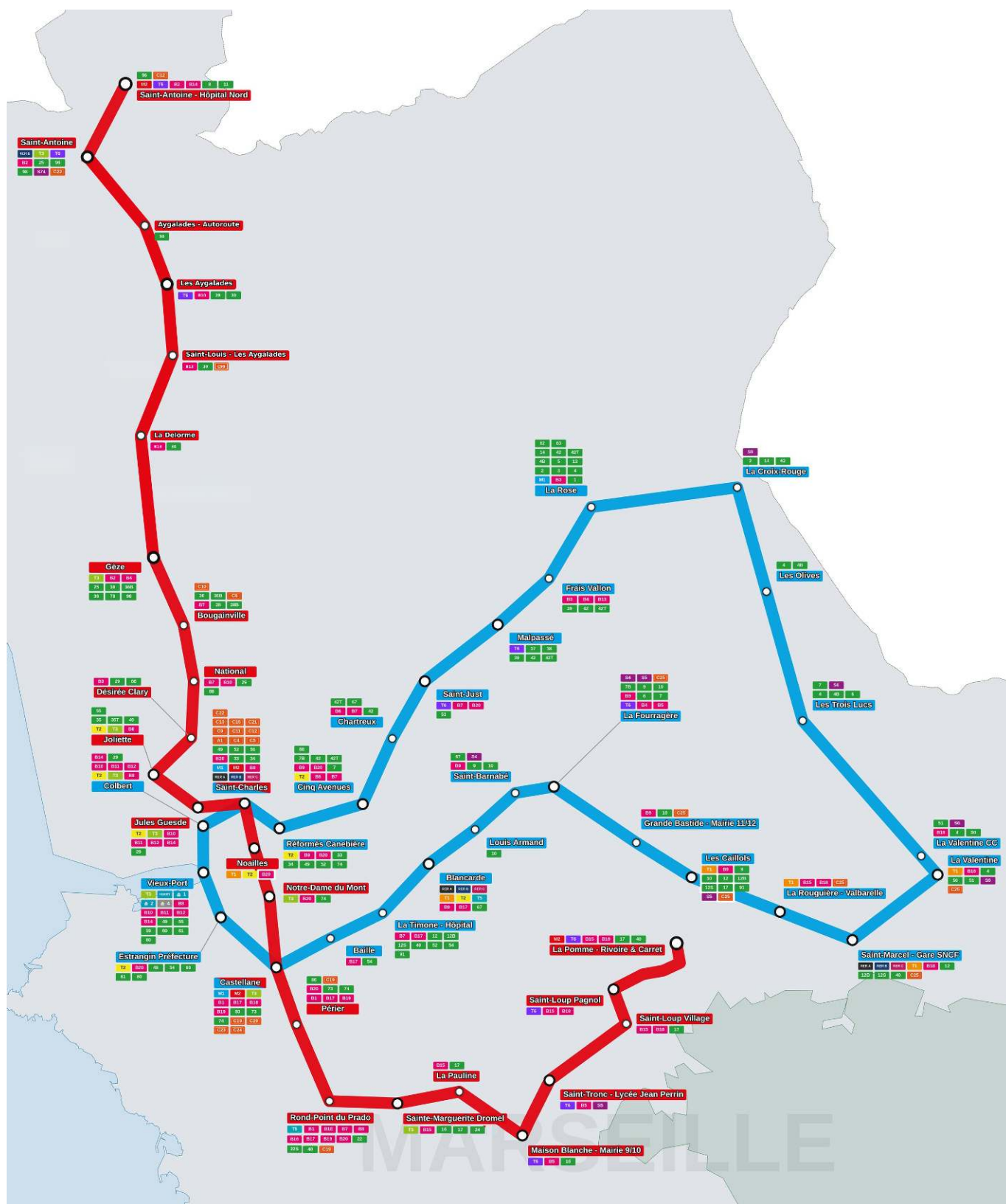
M1 Boucle La Rose La Fourragère - La Croix-Rouge	M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord La Pomme - Rivoire & Carret	T1 Noailles La Valentine	T2 Blancarde 4 Septembre
T3 Saint-Antoine Gare Pointe Rouge - Port	T4 Longchamp National Saint-Jérôme IUT	T5 Blancarde Plages du Prado	T6 Estaque Gare Pointe Rouge - Port

Les terminus ci-dessus sont ceux des lignes entières, pas les bouts du cadre : une ligne coupée par le zoom se prolonge derrière sa flèche.

→ Le schéma d'ensemble du réseau est en partie 2.2.

LE RÉSEAU MÉTRO

Les deux lignes de métro de 2040 à leur position réelle : la **M1** en boucle par La Croix-Rouge, Les Olives et La Valentine, la **M2** de Saint-Antoine - Hôpital Nord à La Pomme. Toutes les stations sont nommées ; chaque cartouche porte ses correspondances.



LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

M1 Boucle La Rose ↔ La Fourragère ↔ La Croix-Rouge

M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret

→ Le schéma d'ensemble du métro est en partie 2.2.

LE RÉSEAU TRAMWAY

Les six lignes de tramway de 2040 à leur position réelle, du **T1** au **T6**. Toutes les stations sont nommées ; les cartouches disent les correspondances tramway et métro.



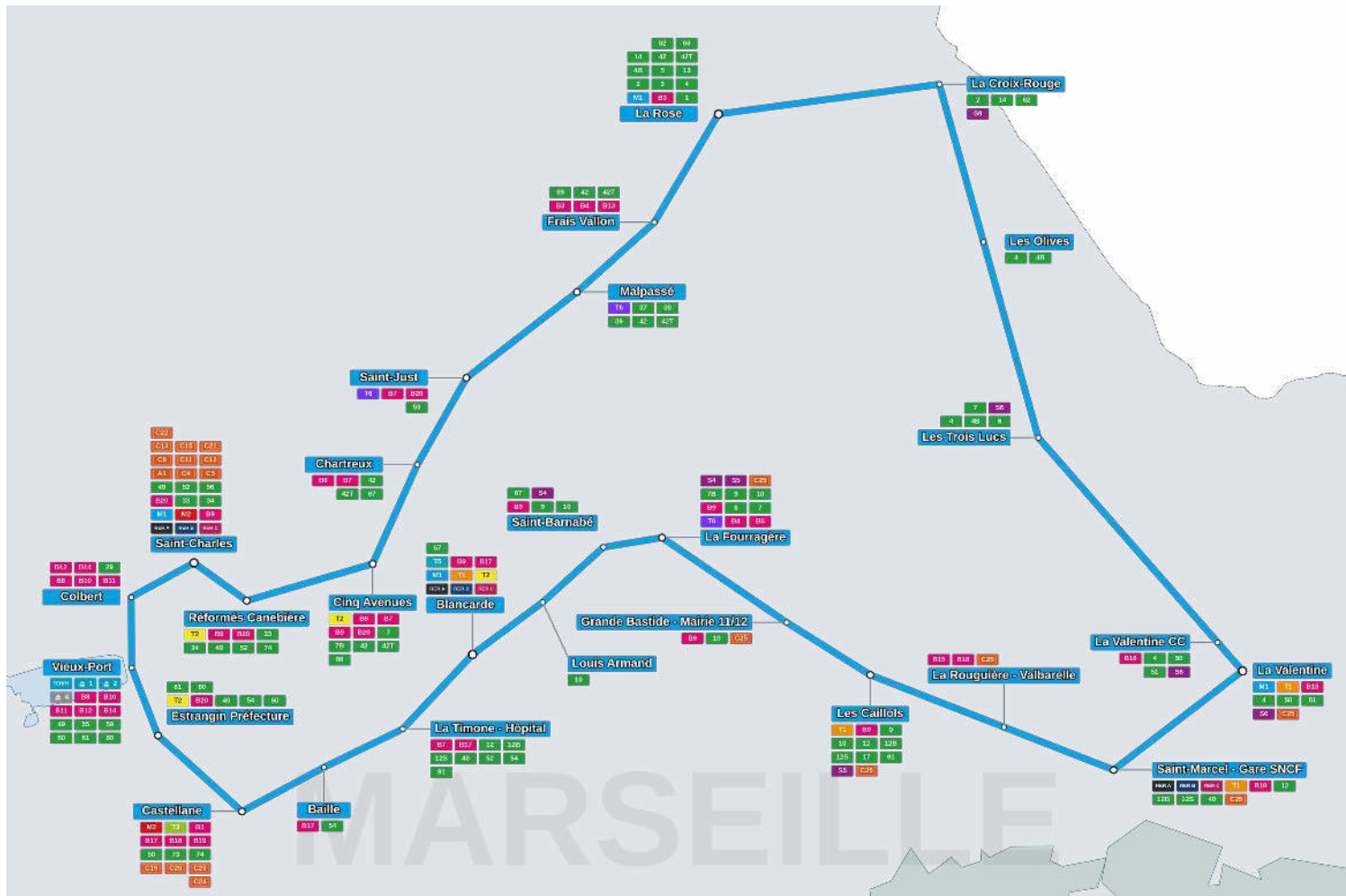
LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

- | | | |
|---|---------------------------------------|--|
| T1 Noailles ↔ La Valentine | T2 Blancarde ↔ 4 Septembre | T3 Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port |
| T4 Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT | T5 Blancarde ↔ Plages du Prado | T6 Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port |

→ Le schéma d'ensemble du tramway est en partie 2.2.

M1 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Métro 1 · Boucle La Rose ↔ La Fourragère ↔ La Croix-Rouge. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

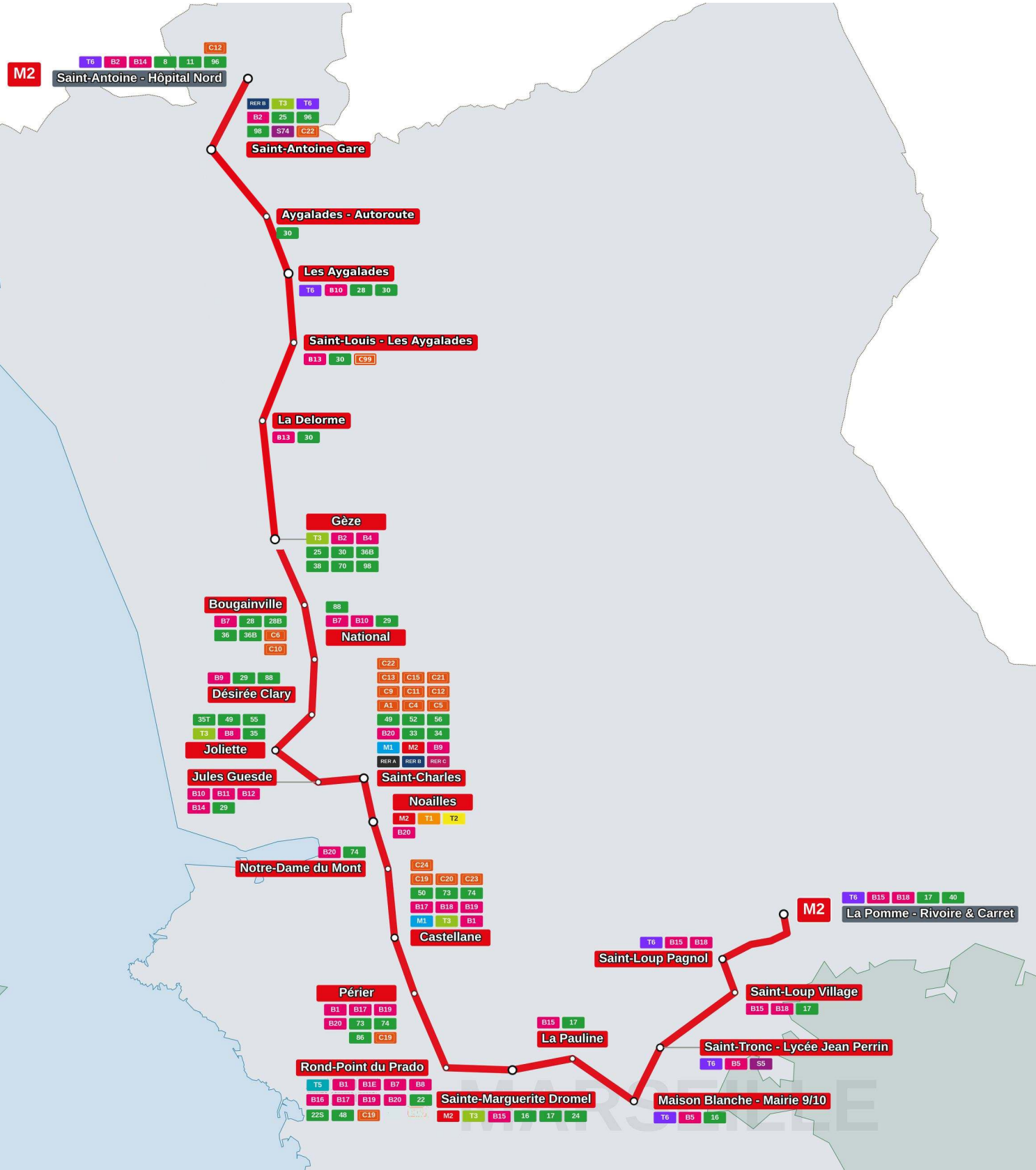
M1 Boucle La Rose ↔ La Fourragère ↔ La Croix-Rouge

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.3, le schéma d'ensemble en 2.2.

M2 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Métro 2 · Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



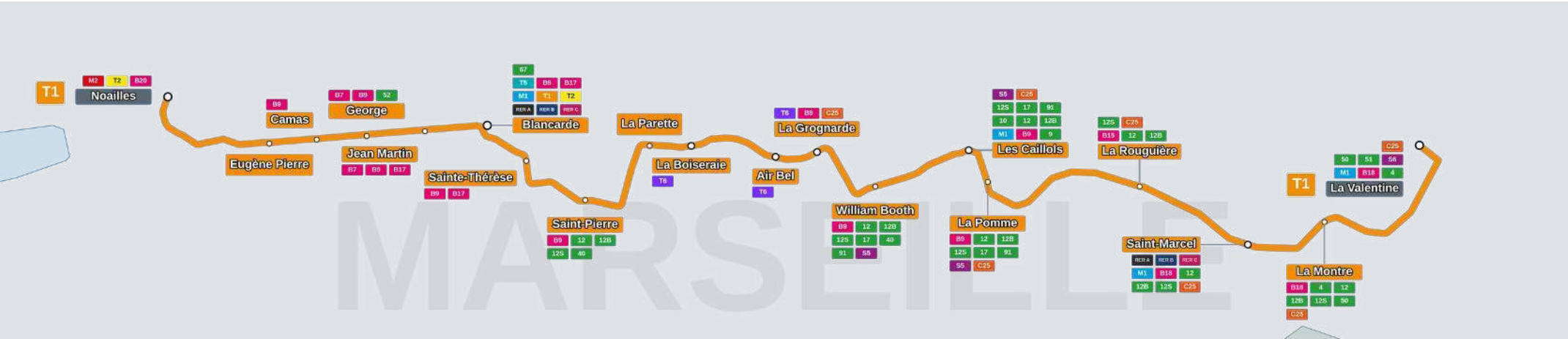
LÉGENDE · TERMINUS

M2 Saint-Antoine - Hôpital Nord ↔ La Pomme - Rivoire & Carret

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.
→ Le schéma de la ligne est en partie 2.4, le schéma d'ensemble en 2.2.

T1 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 1 · Noailles ↔ La Valentine. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

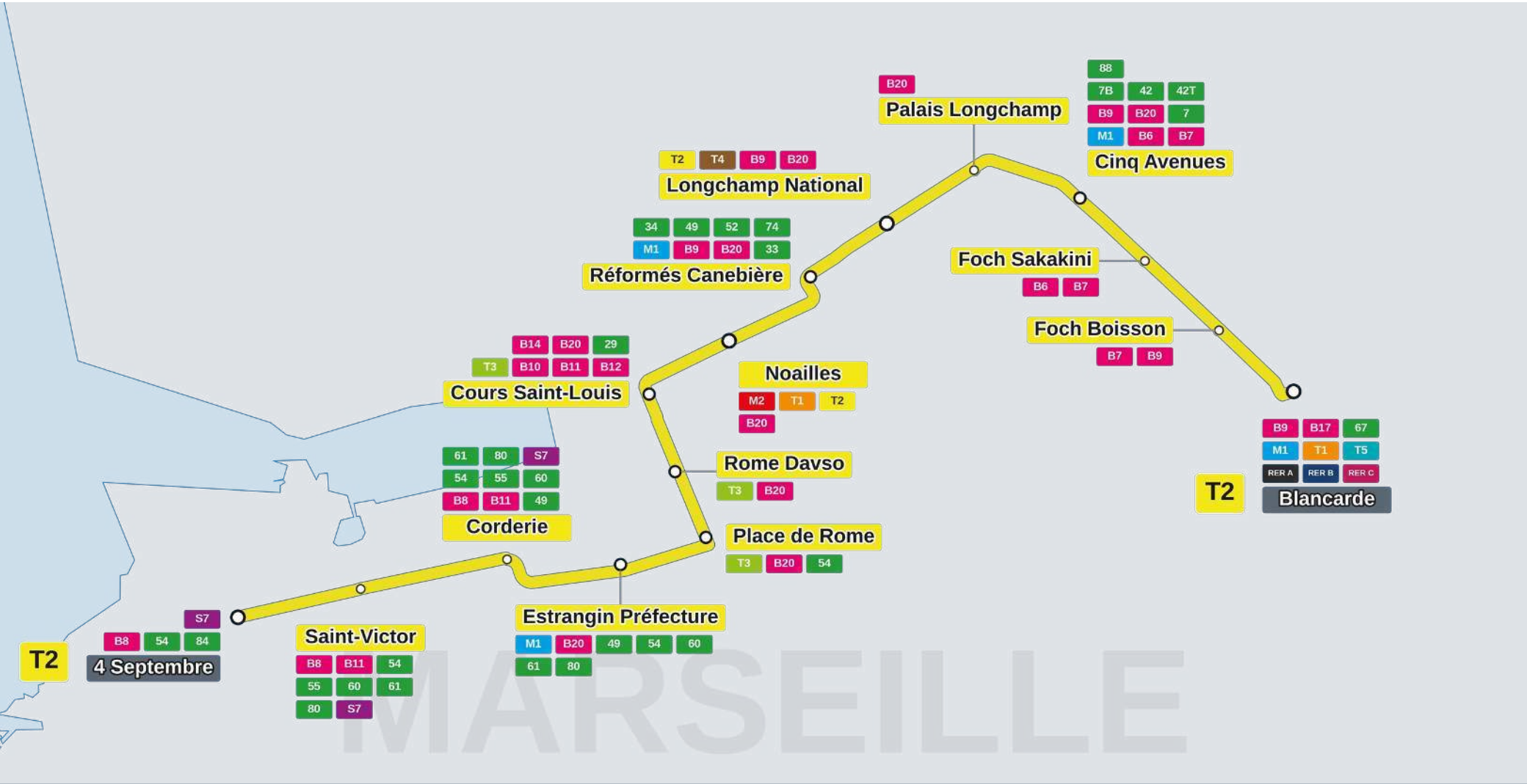
T1 Noailles ↔ La Valentine

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.5, le schéma d'ensemble en 2.2.

T2 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 2 · Blancarde ↔ 4 Septembre. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

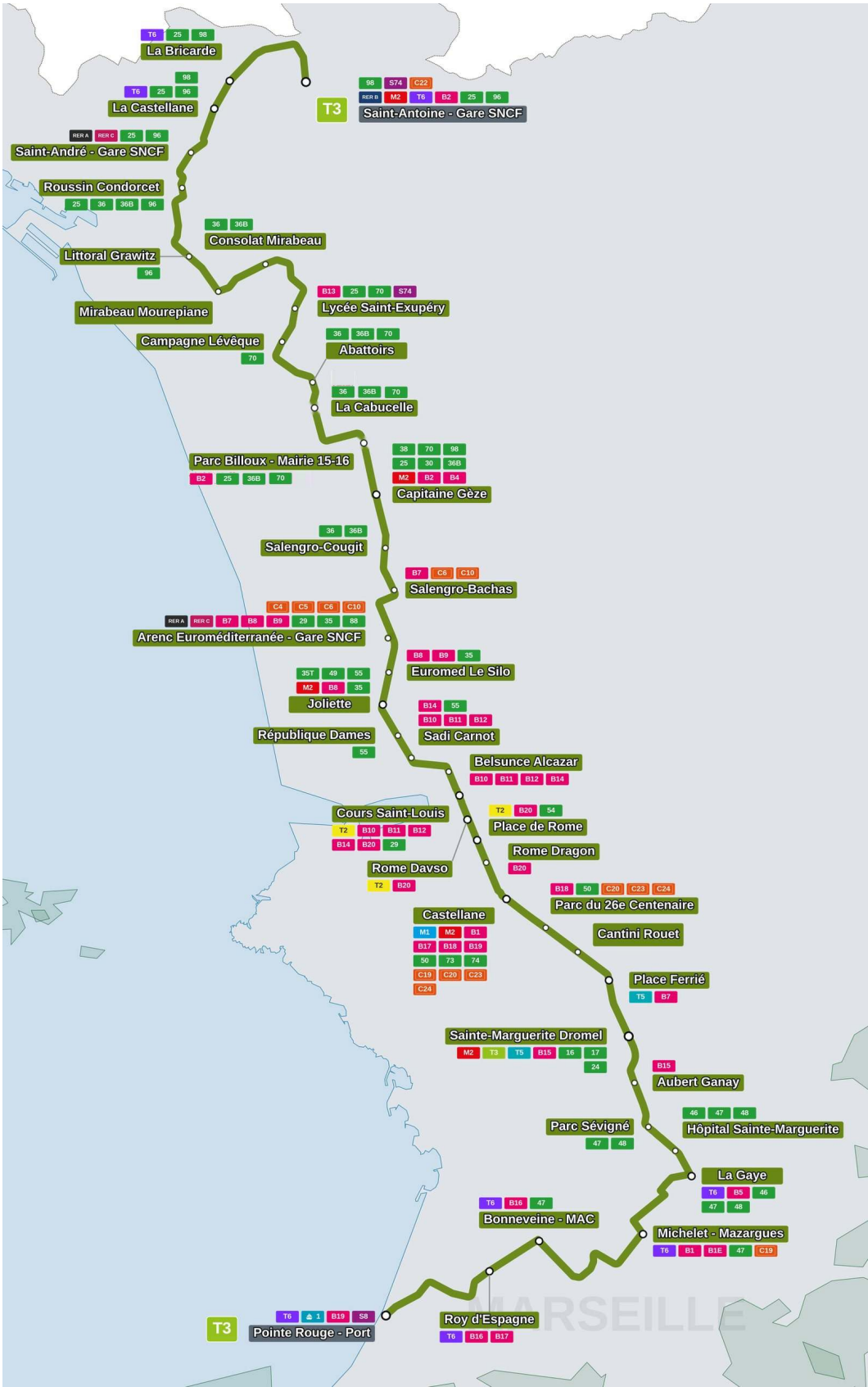
T2 Blancarde ↔ 4 Septembre

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.6, le schéma d'ensemble en 2.2.

T3 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 3 · Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

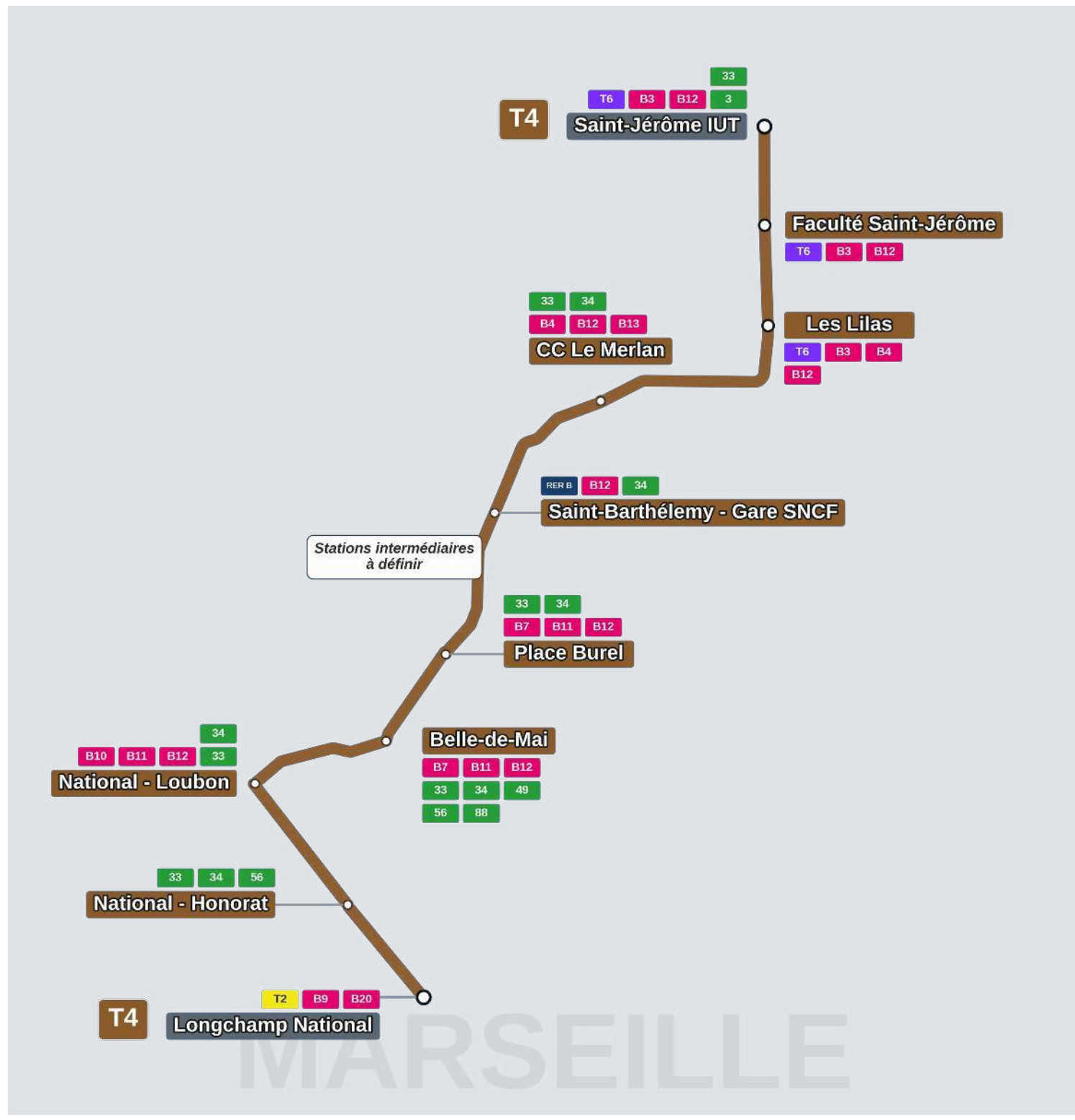
T3 Saint-Antoine Gare ↔ Pointe Rouge - Port

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.7, le schéma d'ensemble en 2.2.

T4 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 4 · Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

T4 Longchamp National ↔ Saint-Jérôme IUT

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.8, le schéma d'ensemble en 2.2.

T5 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 5 · Blancarde ↔ Plages du Prado. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



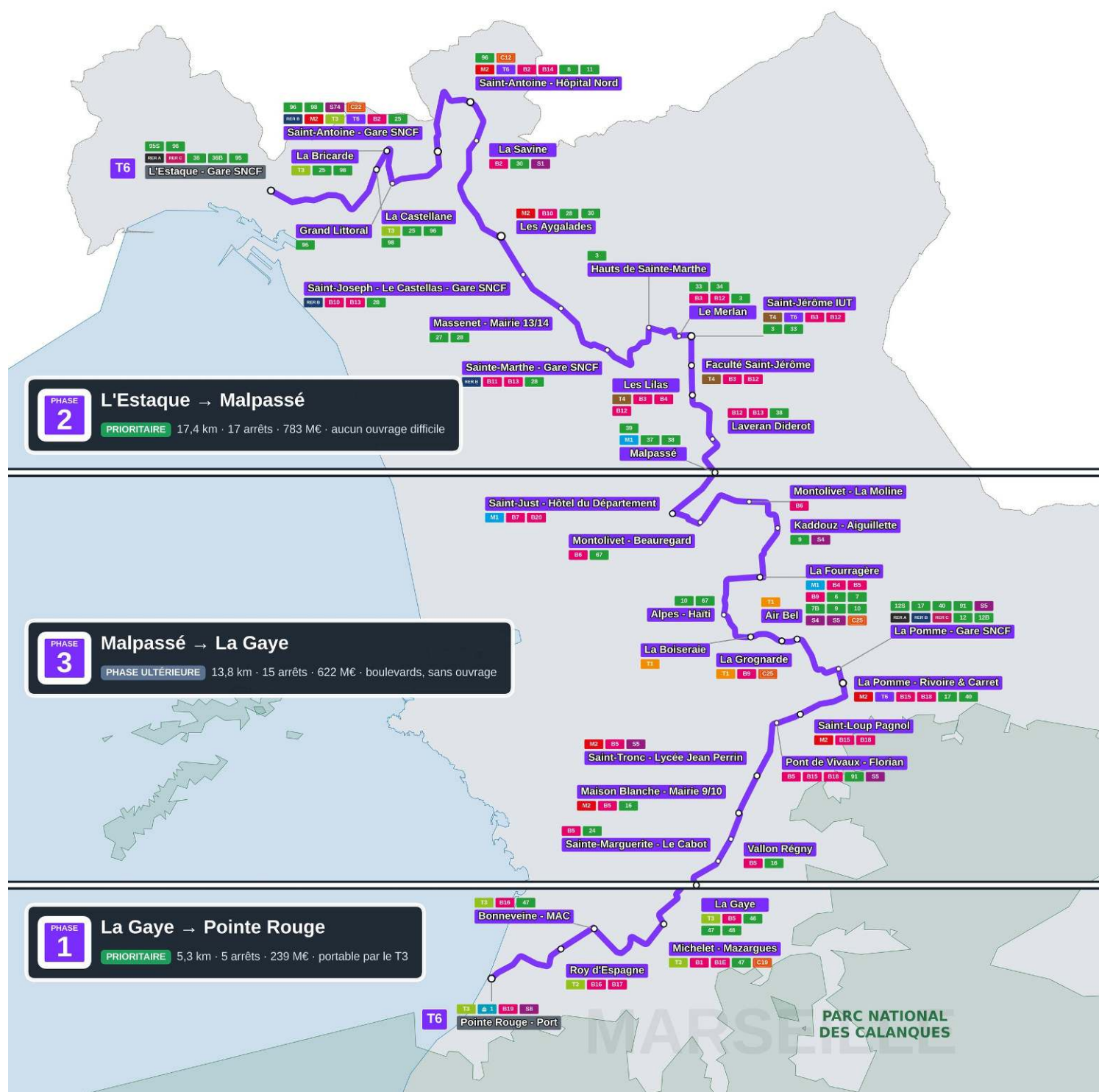
LÉGENDE · TERMINUS

T5 Blancarde ↔ Plages du Prado

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.
→ Le schéma de la ligne est en partie 2.9, le schéma d'ensemble en 2.2.

T6 TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Tramway 6 · L'Estaque ↔ Pointe Rouge - Port. Positionnement réel des stations. Deux barres en travers du tracé, à Malpassé et à La Gaye, séparent les trois phases : les deux prioritaires, sans ouvrage difficile, font les deux tiers de la ligne pour 920 M€ ; la troisième, sans ouvrage elle aussi, passe par Saint-Just, Beauregard et Montolivet.



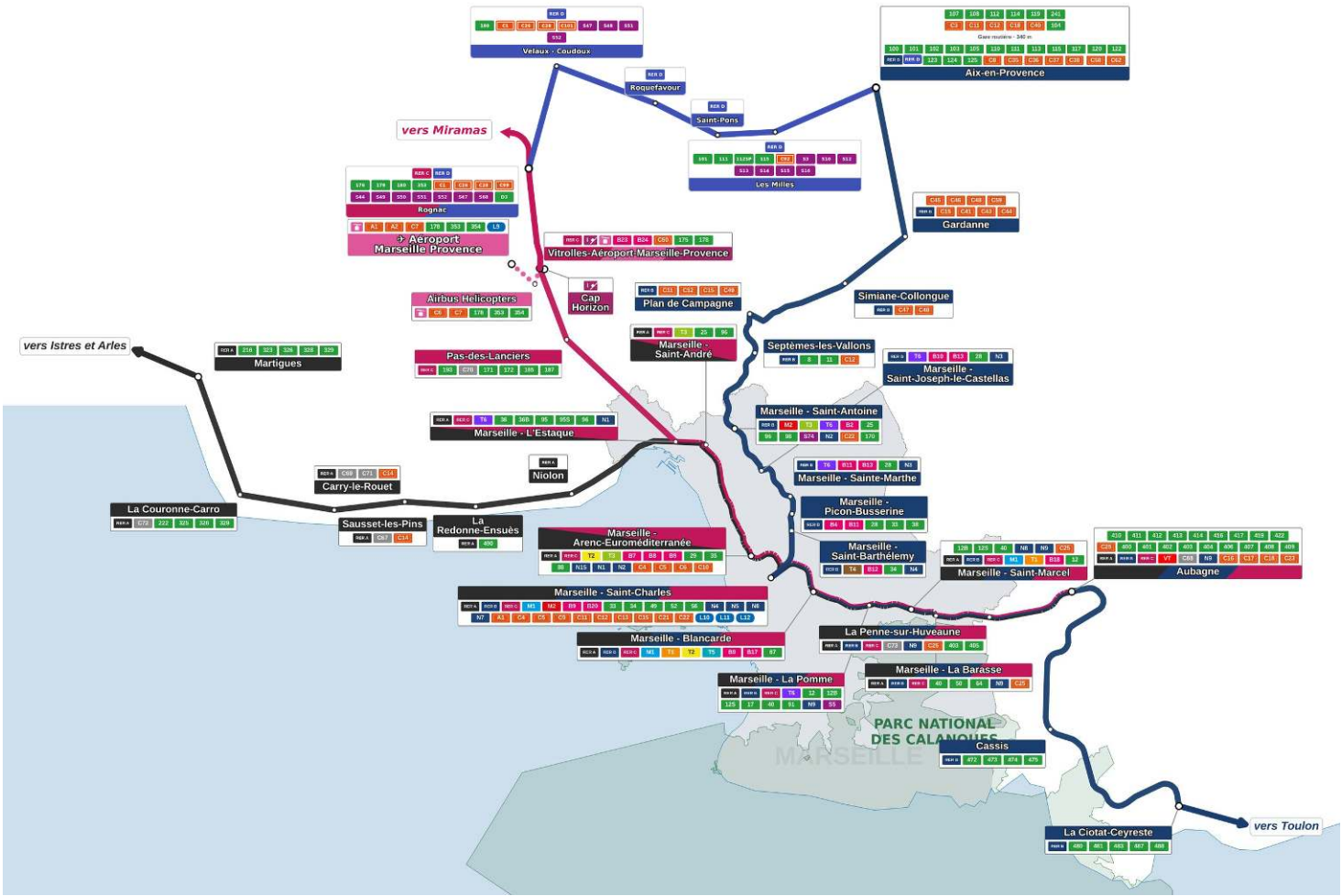
LÉGENDE · TERMINUS

T6 Estaque Gare ↔ Pointe Rouge - Port

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma de la ligne est en partie 2.10, le schéma d'ensemble en 2.2.

LE RER MARSEILLAIS SUR LA CARTE



LÉGENDE • TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

- RER A

Arles
Aubagne
- RER B

Aix-en-Provence
Toulon
- RER C

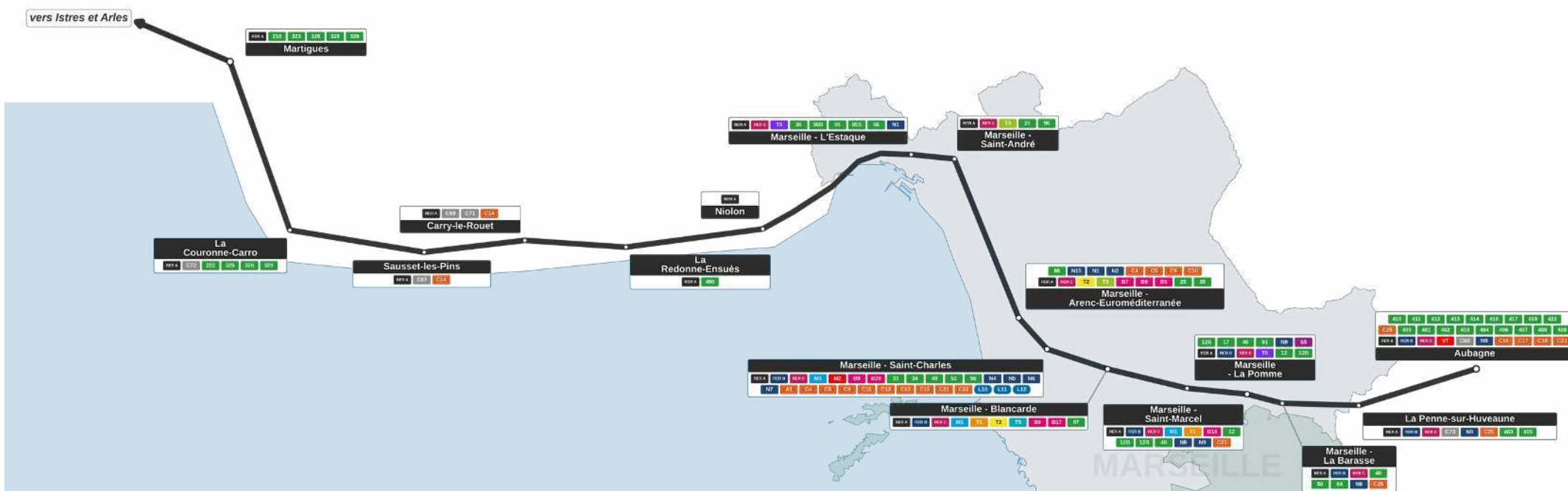
Miramas
- RER D

Rognac
Aix-en-Provence
- Gare Vitrolles → Aéroport, via Airbus
acté, tracé en pointillés roses

Carte géographique du SERM. Seules les gares de correspondance et les terminus sont nommés ; les RER A et C partagent les mêmes voies de L'Estaque à Aubagne, le RER B les rejoint à Saint-Charles.

Martigues et la Côte Bleue ↔ Aubagne, par Marseille - Saint-Charles. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.

Martigues et la Côte Bleue ↔ Aubagne, par Marseille - Saint-Charles. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE · TERMINUS

RER A Arles ↔ Aubagne, par Martigues et la Côte Bleue

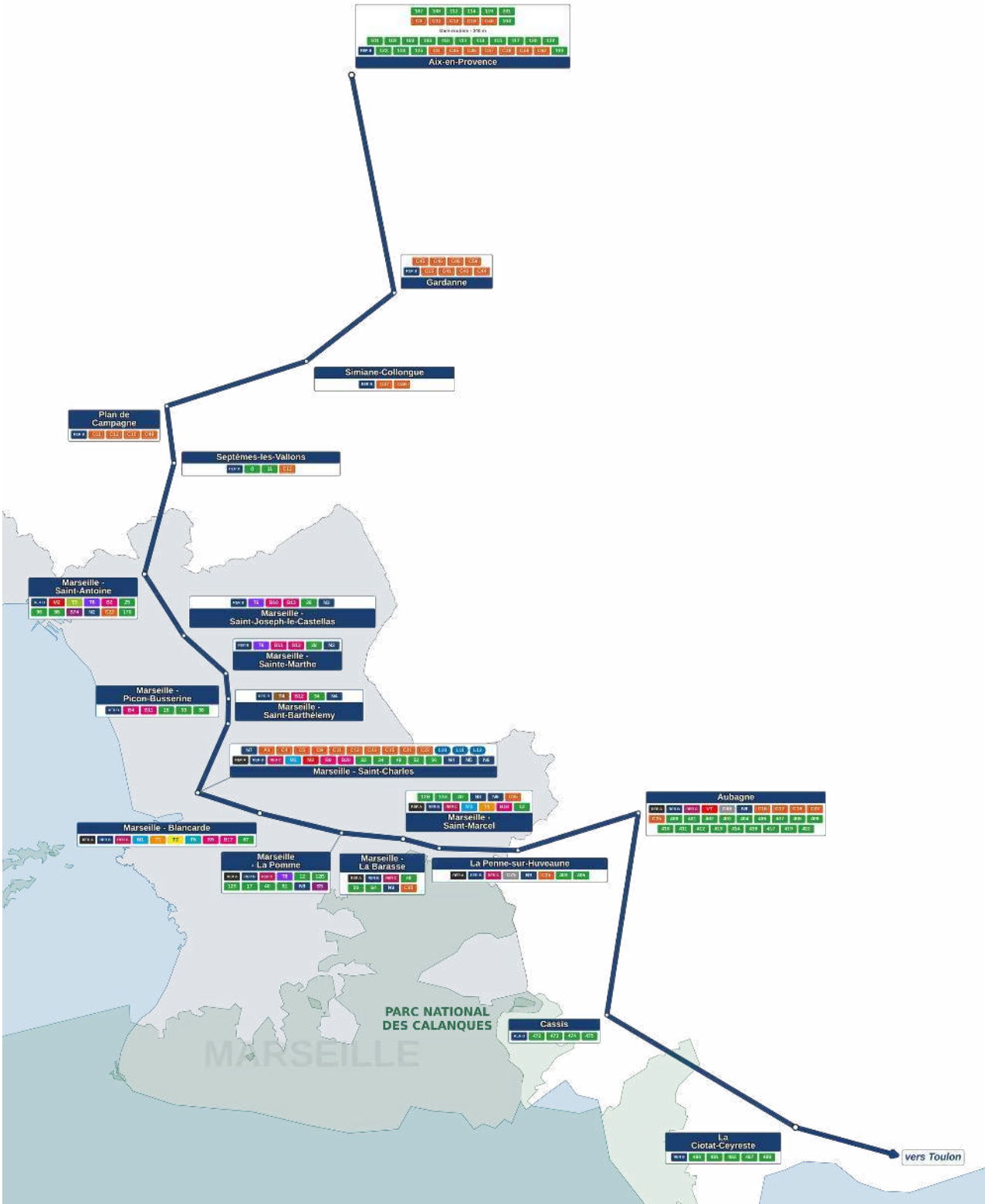
Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma d'ensemble des quatre RER est en partie 3.3.

RER B

TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Aix-en-Provence ↔ Toulon, par Marseille - Saint-Charles, Saint-Barthélemy et Aubagne. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



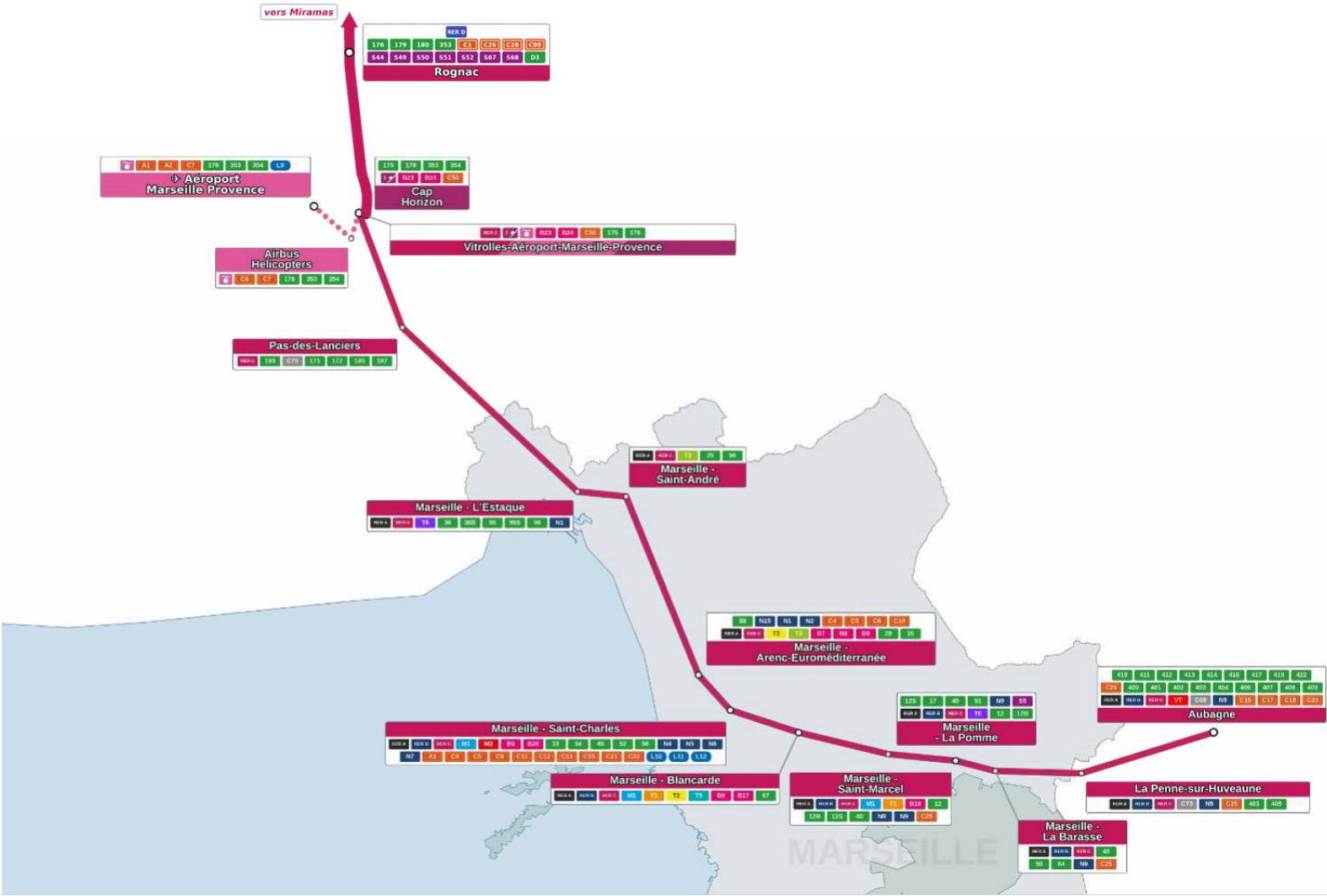
LÉGENDE · TERMINUS

RER B Aix-en-Provence ↔ Toulon

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.
→ Le schéma d'ensemble des quatre RER est en partie 3.3.

RER C TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Miramas ↔ Aubagne, par Rognac, L'Estaque et Marseille - Saint-Charles. Positionnement réel des stations, à l'échelle de la géographie marseillaise.



LÉGENDE • TERMINUS

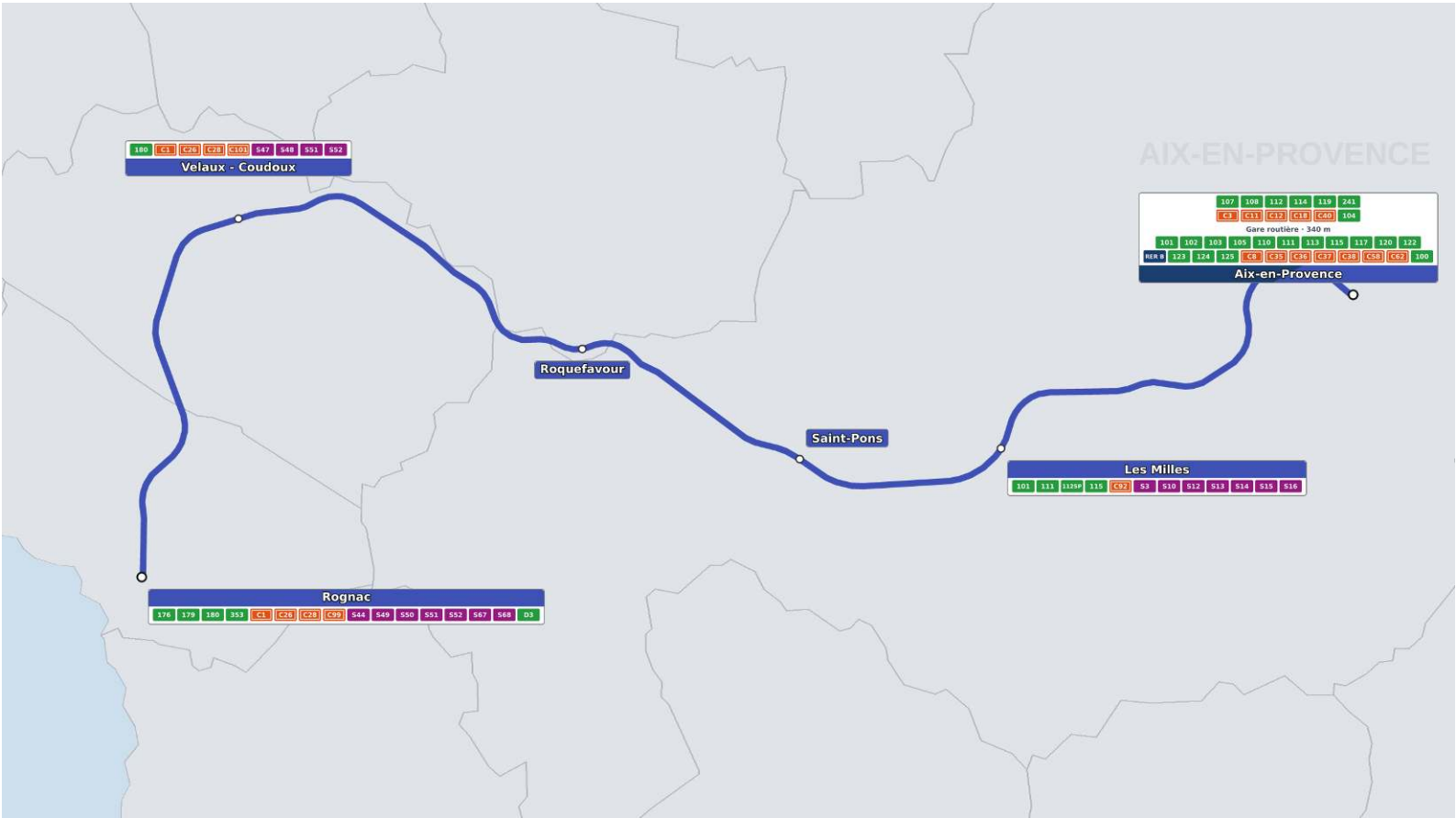
RER C Miramas ↔ Aubagne

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma d'ensemble des quatre RER est en partie 3.3.

RER D TRACÉ GÉOGRAPHIQUE

Rognac ↔ Aix-en-Provence, par Les Milles. Aucune de ses gares n'est dans la commune de Marseille : la ligne se lit seule, hors du plan marseillais. À voie unique sur ses 25 km, elle ne peut pas offrir la fréquence des trois autres RER : c'est une limite technique, pas un choix.



LÉGENDE · TERMINUS

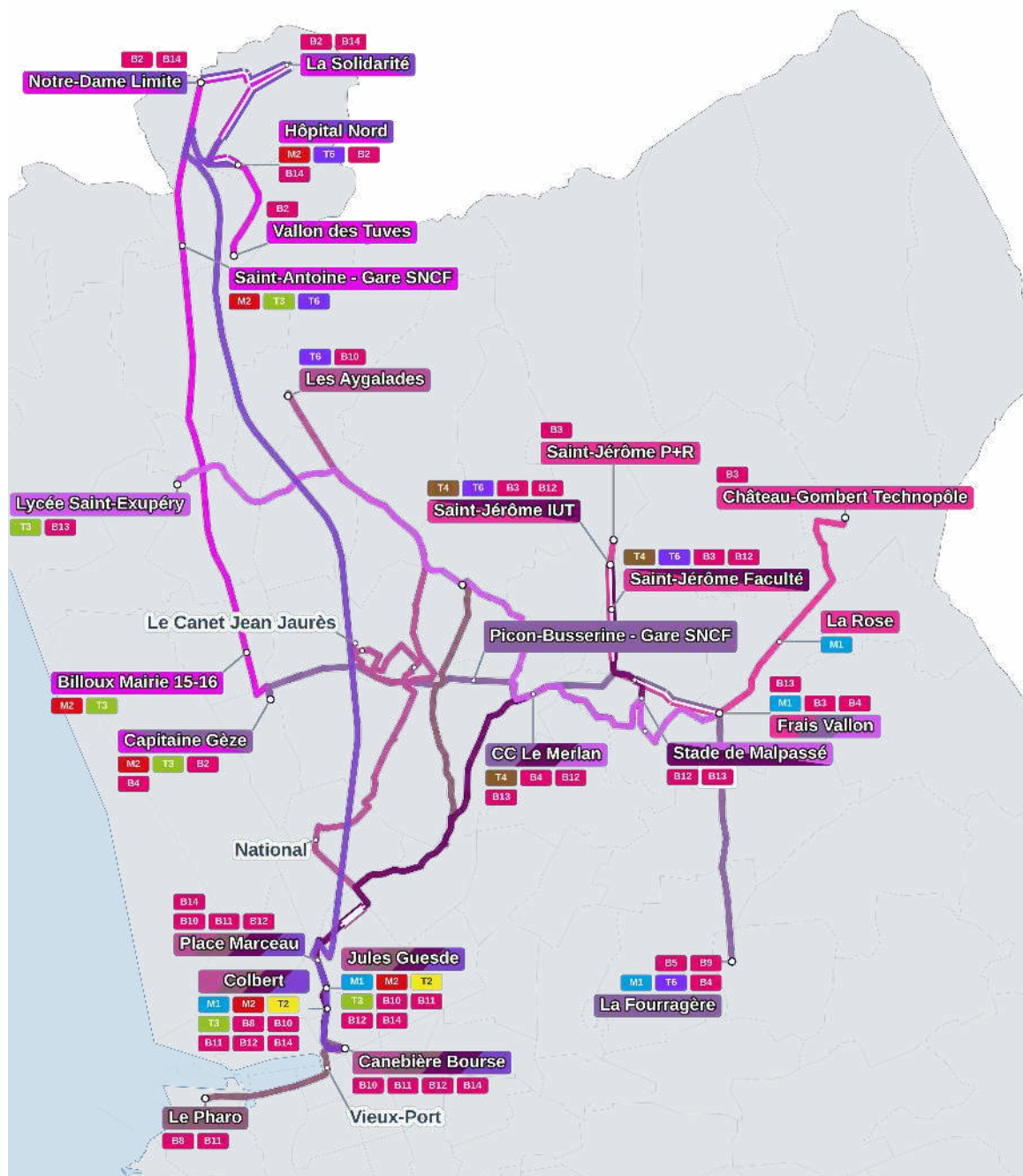
RER D Rognac ↔ Aix-en-Provence

Tracé en trait plein, chaque station à sa position réelle ; le statut de chaque section (acté, à l'étude, horizon) se lit sur le schéma de la ligne, rappelé ci-dessous. Les cartouches portent les correspondances de la station.

→ Le schéma d'ensemble des quatre RER est en partie 3.3.

LES LIGNES B • NORD

Les huit lignes B de ce secteur : le **B2** vers Vallon des Tuves, le **B3** vers Château-Gombert Technopôle, le **B4** vers La Fourragère, le **B10** vers Les Aygalades, le **B11** vers Sainte-Marthe, le **B12** vers Saint-Jérôme IUT, le **B13** vers Lycée Saint-Exupéry, le **B14** vers Notre-Dame Limite.

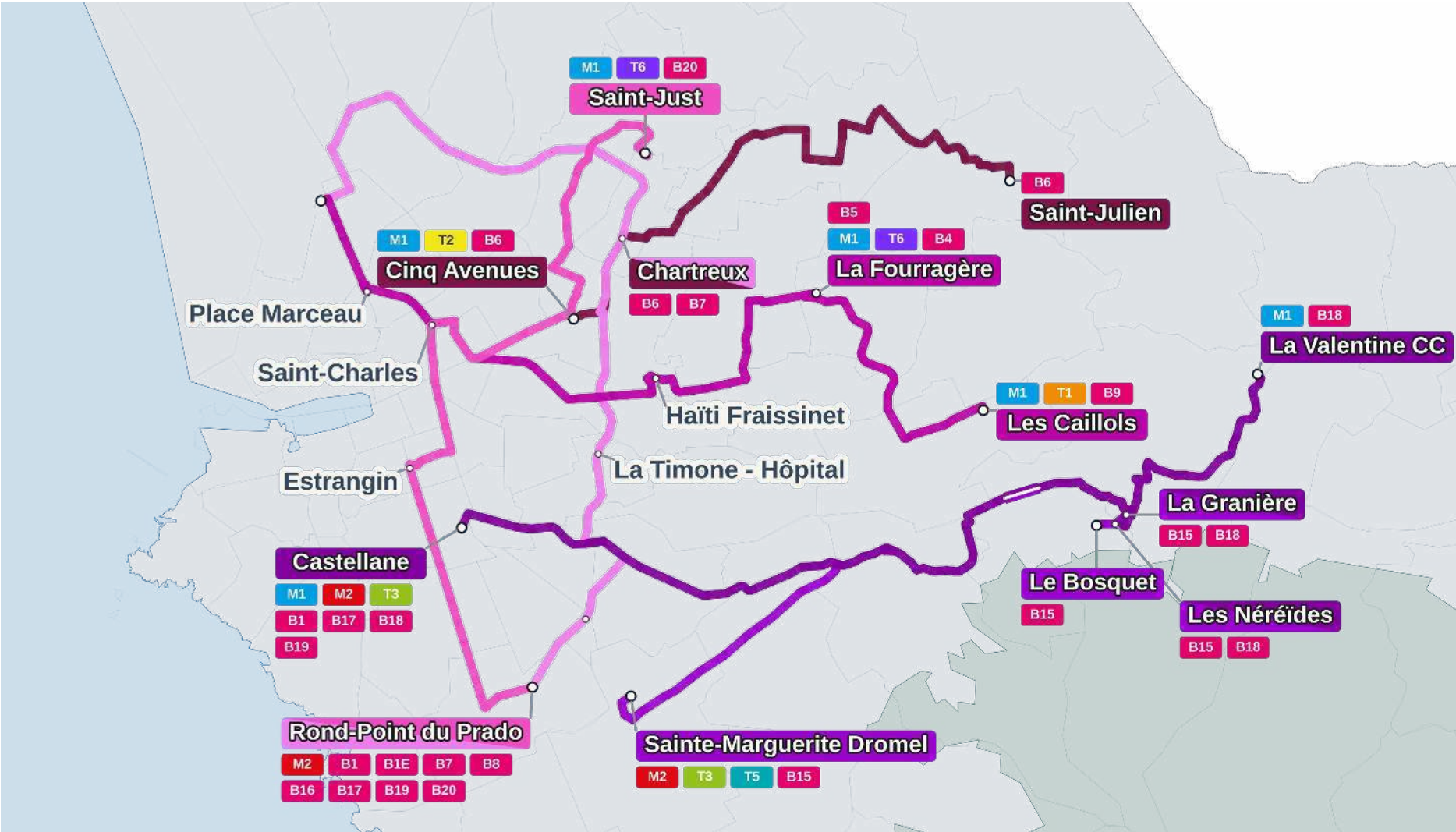


LÉGENDE • TERMINUS ET STATUT DE CHAQUE LIGNE

B2	Capitaine Gèze ↔ Vallon des Tuves (en service)	B3	Saint-Jérôme P+R ↔ Château-Gombert Technopôle (en service)
B4	Capitaine Gèze ↔ La Fourragère (en service)	B10	Canebière Bourse ↔ Les Aygalades (horizon)
B11	Le Pharo ↔ Sainte-Marthe (horizon)	B12	Canebière Bourse ↔ Saint-Jérôme IUT (horizon)
B13	Frais Vallon ↔ Lycée Saint-Exupéry (horizon)	B14	Canebière Bourse ↔ Notre-Dame Limite (en service)

LES LIGNES B · CENTRE ET EST

Les six lignes B de ce secteur : le **B6** vers Saint-Julien, le **B7** vers Rond-Point du Prado, le **B9** vers Les Caillols, le **B15** vers Le Bosquet, le **B18** vers La Valentine CC, le **B20** vers Rond-Point du Prado.



LÉGENDE · TERMINUS ET STATUT DE CHAQUE LIGNE

- B6

Cinq Avenues ↔ Saint-Julien (horizon)
- B9

Arenc Euromed ↔ Les Caillols (horizon)
- B18

Castellane ↔ La Valentine CC (horizon)
- B7

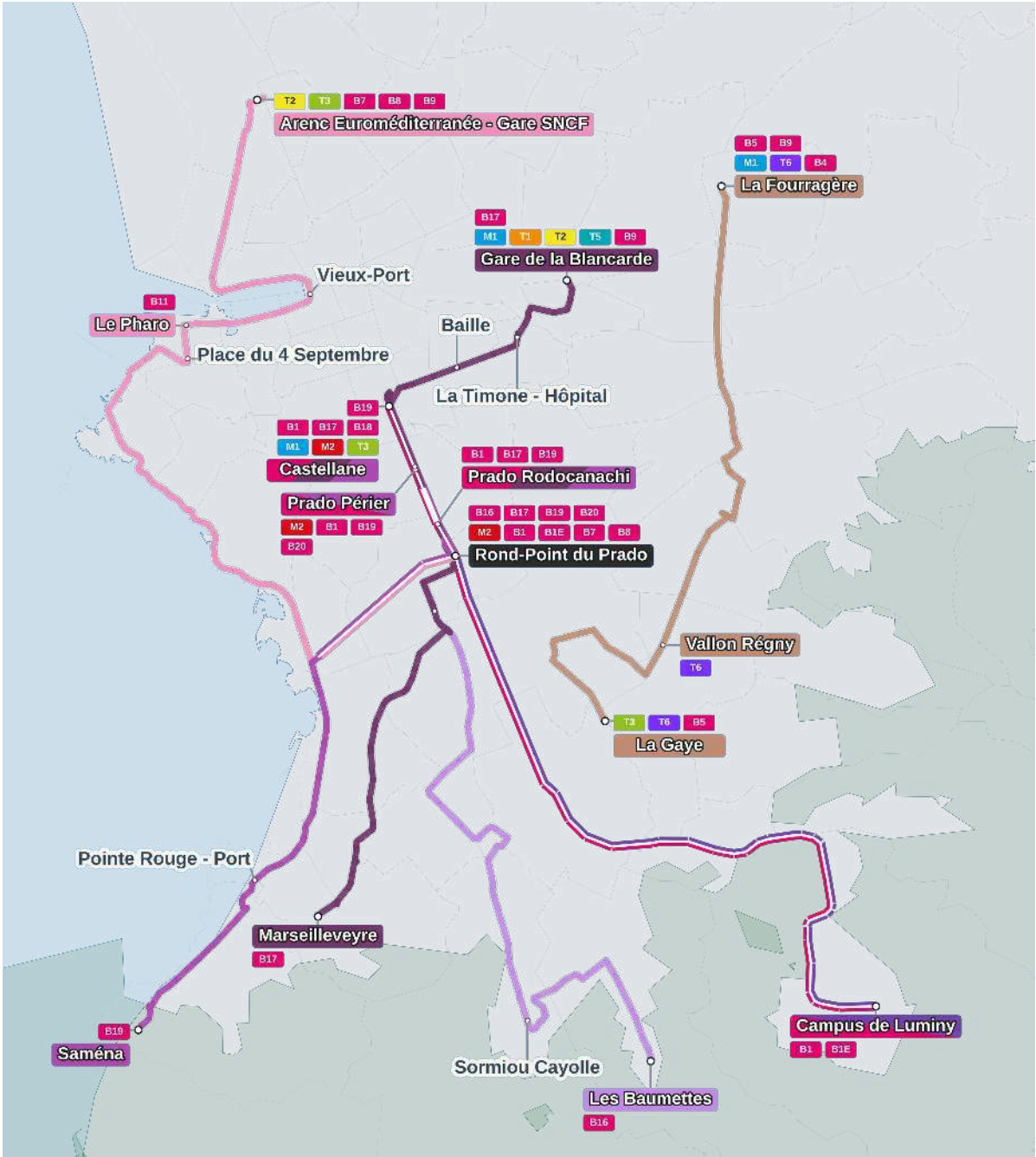
Arenc Euromed ↔ Rond-Point du Prado (horizon)
- B15

Sainte-Marguerite Dromel ↔ Le Bosquet (horizon)
- B20

Saint-Just ↔ Rond-Point du Prado (horizon)

LES LIGNES B • SUD

Les sept lignes B de ce secteur : le **B1** vers Campus de Luminy, le **B1E** vers Campus de Luminy, le **B5** vers La Gaye, le **B8** vers Rond-Point du Prado, le **B16** vers Les Baumettes, le **B17** vers Marseilleveyre, le **B19** vers Saména.



LÉGENDE • TERMINUS ET STATUT DE CHAQUE LIGNE

- B1**

Castellane ↔ Campus de Luminy (en service)
- B5**

La Fourragère ↔ La Gaye (en service)
- B16**

Rond-Point du Prado ↔ Les Baumettes (horizon)
- B19**

Castellane ↔ Saména (horizon)
- B1E**

Rond-Point du Prado ↔ Campus de Luminy (en service)
- B8**

Arenc Euroméd ↔ Rond-Point du Prado (horizon)
- B17**

Gare de la Blancarde ↔ Marseilleveyre (horizon)

LE RÉSEAU N · NORD

Les quatre lignes de nuit de ce secteur : la N1 vers Resquiadou Tunnel, la N2 vers Vallon des Tuves, la N3 vers La Savine, la N4 vers Château Gombert.



LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

- N1

Canebière Bourse ↔ Resquiadou Tunnel
- N3

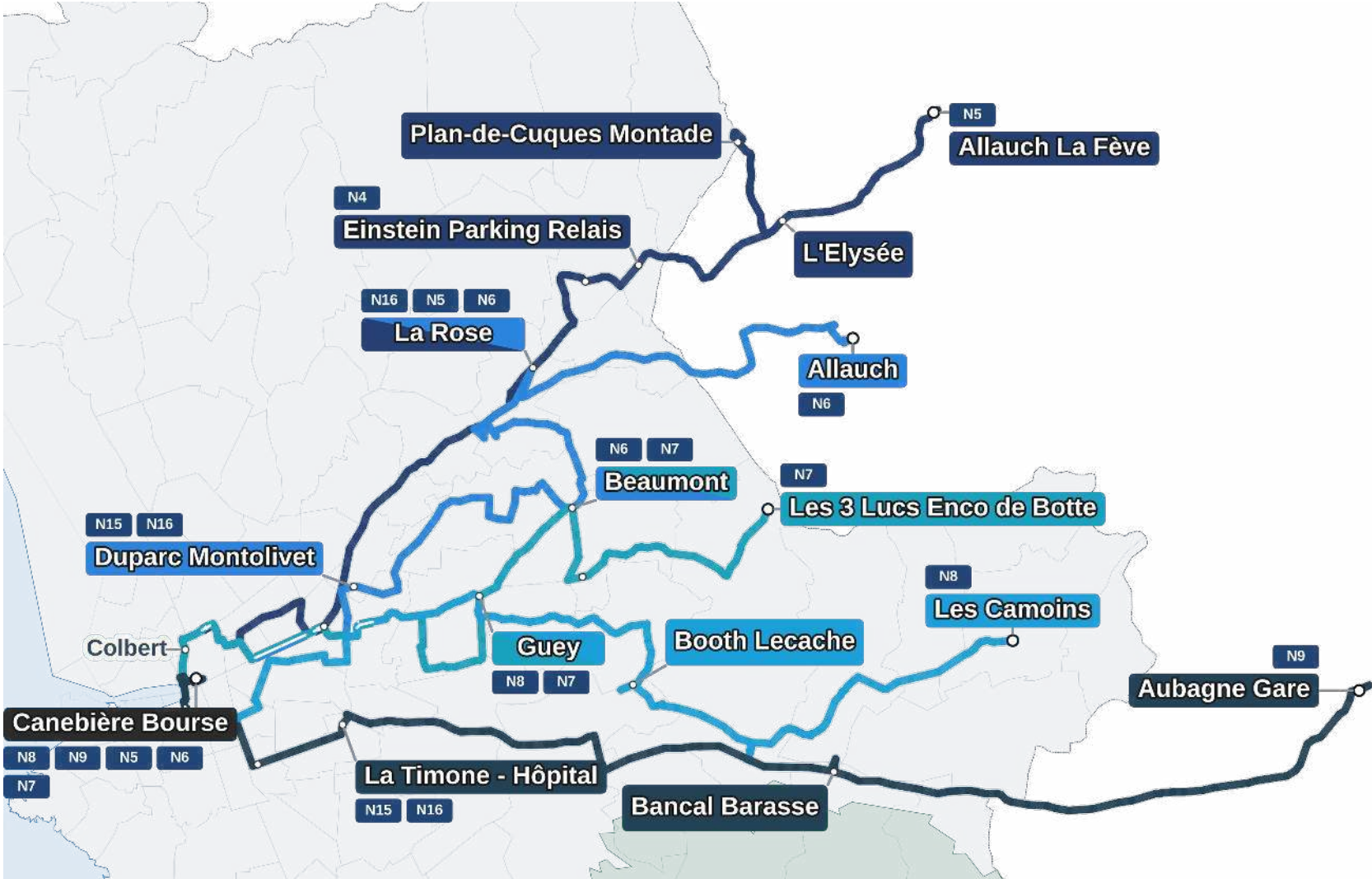
Canebière Bourse ↔ La Savine
- N2

Canebière Bourse ↔ Vallon des Tuves
- N4

Canebière Bourse ↔ Château Gombert

LE RÉSEAU N · EST

Les cinq lignes de nuit de ce secteur : la N5 vers Allauch la Fève, la N6 vers Allauch Village, la N7 vers Les 3 Lucs Enco de Botte, la N8 vers Les Camoins, la N9 vers Aubagne Gare.



LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

- N5

Canebière Bourse ↔ Allauch la Fève
- N6

Canebière Bourse ↔ Allauch Village
- N7

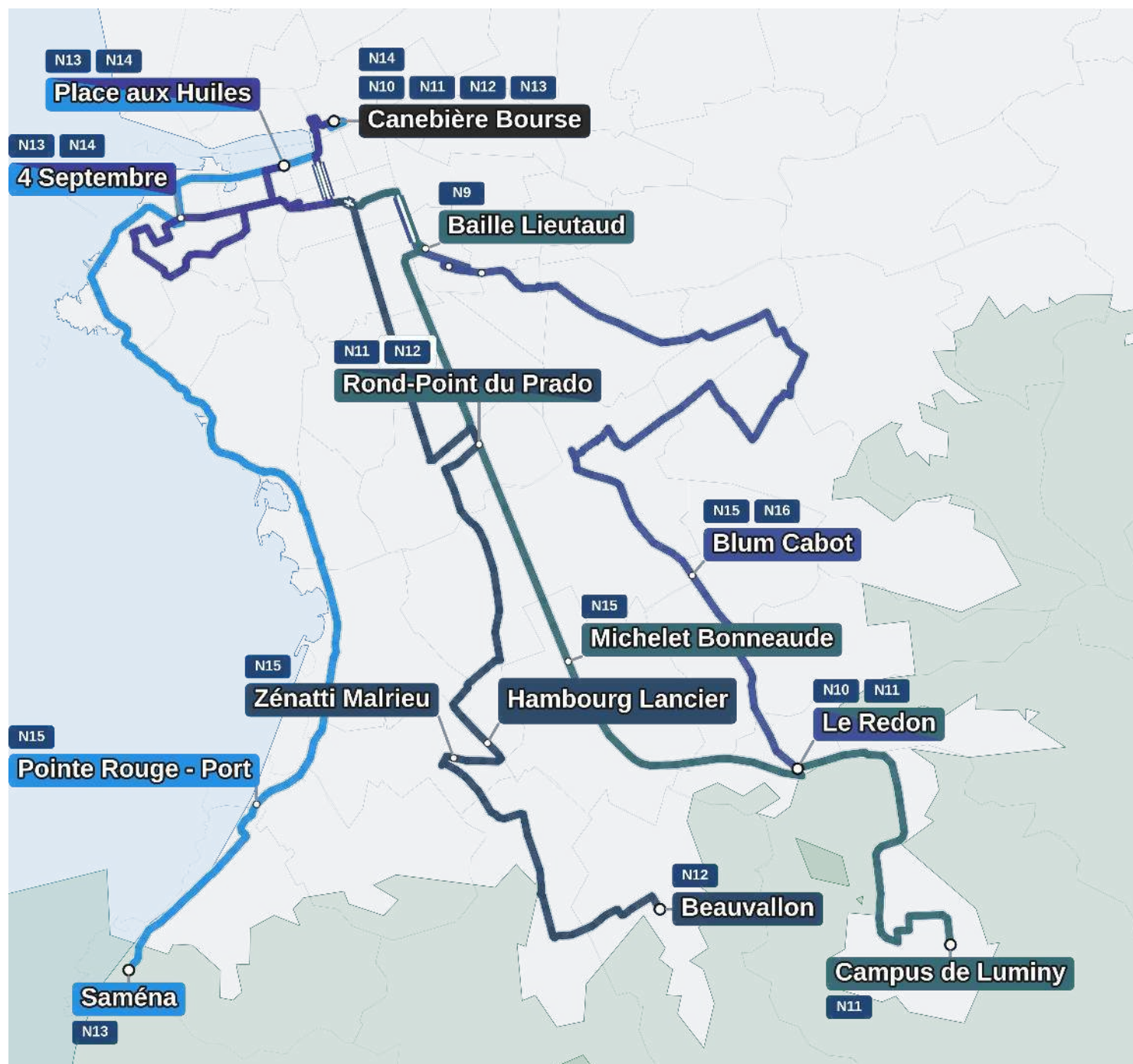
Canebière Bourse ↔ Les 3 Lucs Enco de Botte
- N8

Canebière Bourse ↔ Les Camoins
- N9

Canebière Bourse ↔ Aubagne Gare

LE RÉSEAU N • SUD

Les cinq lignes de nuit de ce secteur : la **N10** vers Le Redon, la **N11** vers Campus de Luminy, la **N12** vers Beauvallon, la **N13** vers Saména, la **N14** vers Canebière Bourse.



LÉGENDE • TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

N10	— Canebière Bourse ↔ Le Redon	N11	— Canebière Bourse ↔ Campus de Luminy
N12	— Canebière Bourse ↔ Beauvallon	N13	— Canebière Bourse ↔ Saména
N14	— Canebière Bourse ↔ Canebière Bourse		

LE RÉSEAU N · LA ROCADE

Les deux lignes de nuit de ce secteur : la N15 vers Pointe Rouge Port, la N16 vers Campus de Luminy.



LÉGENDE · TERMINUS DE CHAQUE LIGNE

- N15

Joliette ↔ Pointe Rouge Port
- N16

Technopôle de Château Gombert ↔ Campus de Luminy

À PROPOS

CE PROJET VOUS APPARTIENT

MARSEILLE MOBILITÉ 2040



Marseille Mobilité 2040 est une démarche citoyenne indépendante, sans affiliation partisane et sans lien avec la RTM, la Métropole ou une quelconque institution. Son ambition : proposer une lecture honnête et lisible du réseau de transport marseillais, en distinguant clairement ce qui existe, ce qui se discute et ce qui relève d'un horizon plus lointain.

Ce document est une base de travail, ouverte à la discussion, à la contradiction et à l'amélioration continue. **Il n'a pas vocation à rester la propriété de qui l'a écrit** : reprenez-le, citez-le, contestez-le, servez-vous-en pour porter la question là où elle se décide.

LE SITE

marseillemobilite.fr

ÉCRIRE

contact@marseillemobilite.fr

SUR X

[@MrsMobilite](https://twitter.com/MrsMobilite)

SUR BLUESKY

marseillemobilite.bsky.social

UNE VILLE

UNE AMBITION

UN RÉSEAU À LA HAUTEUR DES DÉFIS DE NOTRE SIÈCLE

MARSEILLE MOBILITÉ 2040

Initié par Heddy Aouad