

Un livre blanc citoyen pour le réseau de transport marseillais

Huit lignes de métro et de tramway, quatre lignes de RER sans un mètre de tunnel neuf, vingt et une lignes de bus structurantes, seize lignes de nuit : le réseau que Marseille peut avoir en 2040, ligne par ligne, et son budget, priorité par priorité. Le livre blanc est en libre accès sur marseillemobilite.fr.

28

PLANCHES

10

PARTIES

8

LIGNES LOURDES

21

LIGNES B

16

LIGNES DE NUIT

3 066 M€LES TROIS
PRIORITÉS

Une démarche citoyenne consacrée aux transports marseillais publie un livre blanc de vingt-huit planches, en libre accès sur marseillemobilite.fr, avec son budget priorité par priorité. La démarche est indépendante et bénévole : sans affiliation partisane, sans financement, sans commande, et sans lien avec la RTM, la Métropole Aix-Marseille-Provence ou une quelconque institution.

Le constat est public et chiffré. 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, 4,9 km ont été ajoutés 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 qui est proposé. Un réseau lourd à huit lignes en son cœur : deux lignes de métro prolongées et six lignes de tramway, dont trois restent à créer. Quatre lignes de RER cadencées sur des voies qui existent déjà, sans un mètre de tunnel neuf. Vingt et une lignes de bus structurantes, dont sept roulent aujourd'hui. Seize lignes de nuit, dont quatorze au départ de Canebière Bourse. Avec ce réseau, 105 des 111 quartiers officiels ont un arrêt structurant à moins de 250 mètres. Et les sujets traités d'ordinaire comme des appoints : tarification, accessibilité, vélo, parkings-relais, information voyageur, sécurité, service d'été.

Une règle de lecture, tenue de bout en bout. Quatre mots, et jamais un cinquième : en service, acté, à l'étude, horizon. Ce qui roule, ce qui a été voté, ce qui s'étudie et ce qui est proposé ne sont jamais mélangés, sur les cartes comme dans le texte. Les planches sont générées à partir des coordonnées réelles des stations et de la voirie réelle ; chaque affirmation est rattachée à sa source publique.

Le chiffrage est posé, et il est classé. Trois priorités, dans l'ordre où les lancer : le T3 nord et le T4, 691 M€ dont 346 M€ à trouver ; le T5 et le M2 sud, 995 M€ ; le M2 nord, le T3 sud et le T1 est, 1 380 M€. Soit 3 066 M€, dont 2 721 M€ restent à trouver, y compris ce qui est déjà voté : 181 M€ par an sur quinze ans. Seul le T3 jusqu'à La Bricarde est acté et financé ; le T2 vers les Catalans, acté et financé lui aussi, n'est pas jugé prioritaire, et le document propose d'en reporter le financement sur les priorités. Le bouclage du M1 et la rocade T6 restent à un horizon plus lointain. Le levier existe : le versement mobilité porté au niveau de Paris et de la petite couronne, 3,20 % au lieu de 2 %, rapporterait 260 M€ de plus par an, un relèvement que la Métropole demande elle-même.

Ce qui est demandé. Le document 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 discutées plutôt qu'écartées d'un revers de main. Tout y est ouvert à la contradiction : une erreur signalée est corrigée, et la source est citée.

OÙ CONSULTER LE LIVRE BLANC

Le document se lit et se télécharge sur marseillemobilite.fr, qui en reprend l'intégralité : le constat, les huit lignes lourdes, le RER, les lignes B, le réseau de nuit, le service, les usages, le calendrier, le budget priorité par priorité et les vingt-huit planches. La démarche se suit ensuite sur X, @MrsMobilite, et sur Bluesky, marseillemobilite.bsky.social.

Heddy Aouad

INITIATEUR DE LA DÉMARCHE