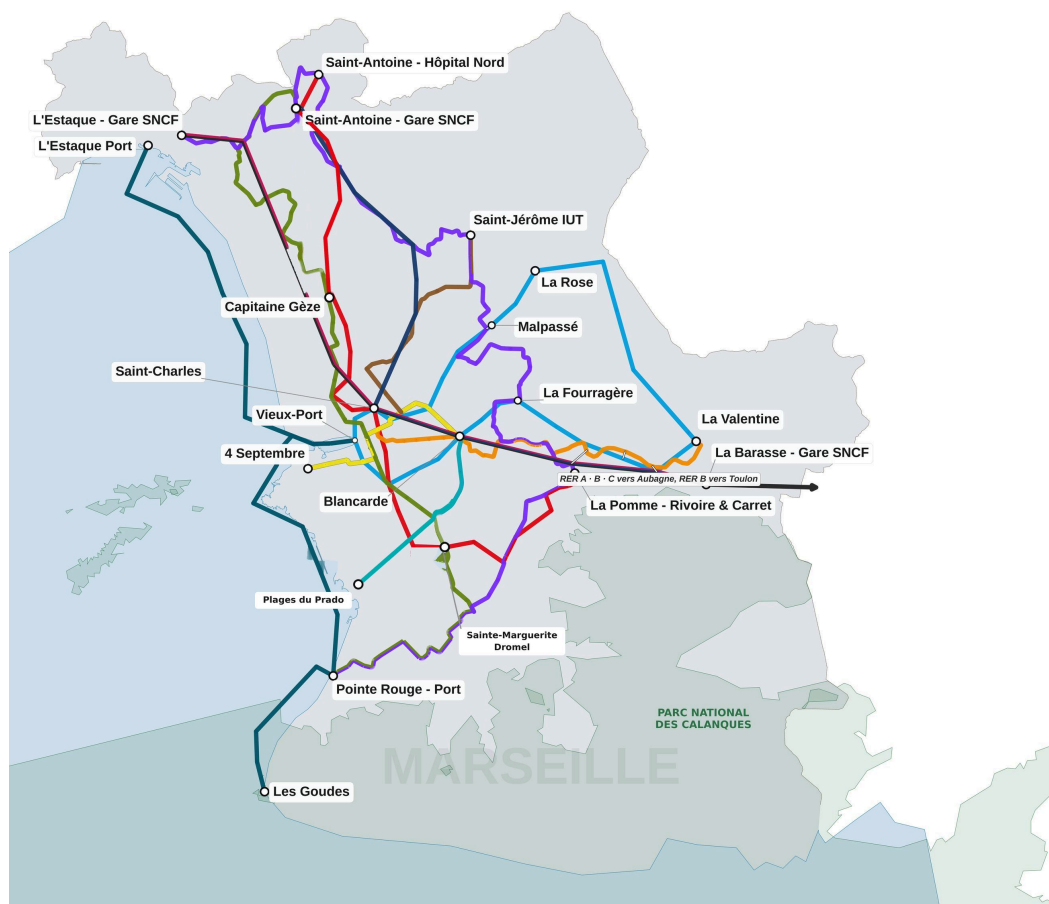


DOSSIER DE PRESSE

Le réseau de transport que Marseille peut avoir en 2040

Livre blanc citoyen, 116 pages et vingt-huit planches. Ce qui roule, ce qui a été voté, ce qui s'étudie et ce qui est proposé, jamais mélangés, et ce que ça coûte, priorité par priorité.



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

L'ESSENTIEL

Deuxième ville de France, Marseille exploite 22,7 km de métro pour 29 stations, soit la longueur du réseau de Rennes, onzième ville du pays. Le livre blanc propose **huit lignes lourdes, quatre RER** sur des voies existantes, **vingt et une lignes de bus structurantes et seize lignes de nuit**, et il classe ce qu'il propose en **trois priorités** : 3 066 M€, dont 2 721 M€ à trouver, soit 181 M€ par an sur quinze ans. Le document complet, ses vingt-huit planches et l'intégralité de ses sources sont sur marseillemobilite.fr.

- | | |
|------------------------------|---|
| 1 La démarche et la méthode | 5 Le service, les usages et le calendrier |
| 2 Le constat | 6 Le budget, priorité par priorité |
| 3 Le réseau métro et tramway | 7 Ce qui est demandé, et où trouver le document |
| 4 Le RER et les bus | 8 On parle de nous |

1 La démarche et la méthode

Un document citoyen, quatre statuts jamais mélangés, des cartes générées depuis les coordonnées réelles, et tout ouvert à la contradiction.

Marseille Mobilité 2040 est une démarche citoyenne, indépendante et bénévole, consacrée au réseau de transport de Marseille et de sa métropole. Aucune affiliation partisane, aucun financement, aucune commande, et aucun lien avec la RTM, la Métropole Aix-Marseille-Provence ou une quelconque institution. Le livre blanc qui en résulte compte vingt-huit planches, et il est en libre accès. Il n'appartient à personne : il est fait pour être repris.

CE QUE LA DÉMARCHÉ N'EST PAS

Ni un programme politique, ni un document officiel, ni une contre-expertise commandée par qui que ce soit. Aucune des propositions qui y figurent n'est présentée comme acquise, et aucune institution n'est engagée par ce qui s'y trouve écrit.

Quatre mots pour tout lire

Un lecteur pressé doit pouvoir se fier au seul mot employé pour savoir s'il a devant lui une décision ou une idée. Le document s'interdit tout autre vocabulaire, dans le texte comme sur les cartes.

STATUT	CE QUE LE MOT VEUT DIRE
En service	Ce qui roule aujourd'hui. Sur les cartes, il se dessine comme l'acté : c'est du certain.
Acté	Voté, financé ou en travaux. Ce n'est plus à démontrer : il reste à tenir les délais.
À l'étude	Inscrit dans un document de planification ou en cours d'étude. Défendable, mais rien n'est acquis.
Proposition	Proposé par ce document, et assumé comme tel. Cela demande un choix politique et un financement à construire.

Des cartes générées, des sources publiques

Les vingt-huit planches sont générées à partir des coordonnées réelles des stations et de la voirie réelle, puis régénérées à chaque correction. Couleurs de ligne, terminus, statuts et libellés descendent d'un référentiel unique : il n'y a pas deux vérités à tenir d'accord entre le texte, les cartes et le site. Délibérations, documents de planification, enquêtes publiques, INSEE, données ouvertes de la Métropole : chaque affirmation est rattachée à sa source, et aucun nombre n'est inventé.

La contradiction, organisée

Une erreur signalée est corrigée et la source est citée. Les pistes venues de l'extérieur sont déposées par le formulaire du site, instruites avec les règles du document, posées en question ouverte, puis tranchées par un sondage dont le résultat est publié. Une piste écartée reste affichée avec ses raisons. Deux exemples : la fermeture nord de la boucle du M1 par Allauch a été écartée sur mesures, 6 424 m et 133° de déviation contre 3 759 m sans déviation par Les Trois Lucs ; à l'inverse, l'ajout d'une station Saint-Marcel au T1 a été retenu, seul point du réseau proposé où un tramway, un métro et les trois RER du SERM se rejoignent. Le 17 septembre, trois propositions déposées par des lecteurs sont entrées dans le réseau : le M2 nord par Les Aygalades, le T5 prolongé aux Plages du Prado, le RER D d'Aix-en-Provence à Rognac.

28

PLANCHES

10

PARTIES

4

STATUTS

0 €

DE FINANCEMENT

2 Le constat

Deuxième ville de France, Marseille exploite un métro de la longueur de celui de Rennes, onzième ville du pays.

22,7 km

DE MÉTRO, 29 STATIONS

150 m

DE MÉTRO PAR AN DEPUIS 1987

3

LIGNES DE TRAMWAY

61 %

DES ACTIFS EN VOITURE

La ligne M1 a ouvert en 1977, la M2 en 1984. En près de cinquante ans, le réseau n'a connu que quelques prolongements ponctuels, le dernier en 2019 pour la M2, soit 900 mètres et une station. Il totalise aujourd'hui 22,7 km pour 29 stations, à peu de chose près sa taille d'origine, quand le métro de Lyon s'étend sur 34,4 km, celui de Toulouse sur 28,2 km et celui de Lille sur environ 45 km.

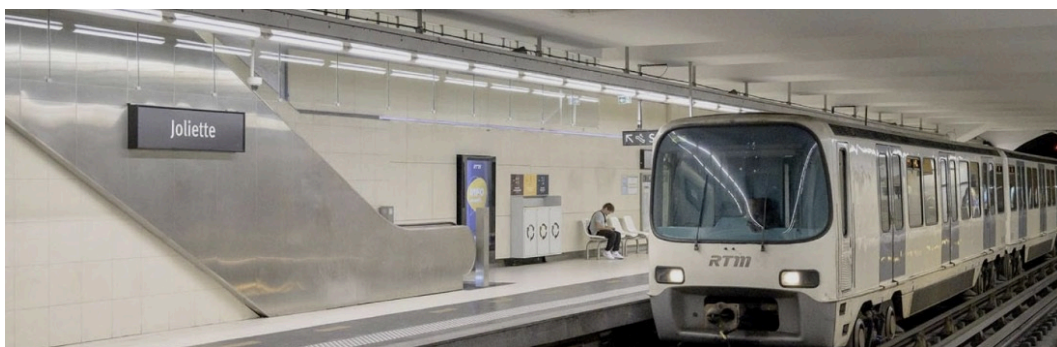
Depuis 1987, 4,9 km ont été ajoutés en trois prolongements, La Timone en 1992, La Fourragère en 2010 et Capitaine Gèze en 2019, soit cent cinquante mètres par an. Le tramway n'échappe pas à ce rythme : relancé en 2007, il en est à trois lignes, quand celui de Lyon, relancé six ans plus tôt, aligne huit lignes pour 61,8 km. Et 61 % des actifs du pôle d'Aix-Marseille se rendent au travail en voiture, contre 51 % à Lyon, le vélo ne représentant qu'environ 2 % des trajets domicile-travail.

RÉSEAU	LONGUEUR	RANG DE LA VILLE	OUVERTURE
Paris	245,6 km	1 ^e	1900
Lille	environ 45 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.

LE RETARD N'EST PAS UNE FATALITÉ GÉOGRAPHIQUE

Il est le produit de décisions différées, et trois villes le montrent, aucune des trois parisiennes : à Toulouse, la ligne C est en travaux, un métro entièrement neuf de vingt-sept kilomètres et vingt et une stations, pour une mise en service annoncée fin 2028 ; à Bordeaux, le tramway roule jusqu'à l'aéroport depuis le 29 avril 2023, quatre kilomètres sept de prolongement et cinq stations nouvelles ; à Lyon, la ligne E n'est pas enterrée, elle est débattue : abandonnée en octobre 2022 au profit d'un tramway express de l'ouest lyonnais, elle a été relancée après les élections métropolitaines de mars 2026, le tramway abandonné à son tour. Un chantier en cours, une ligne déjà livrée, un débat qui se rouvre : dans les trois cas, la question est posée et tranchée.



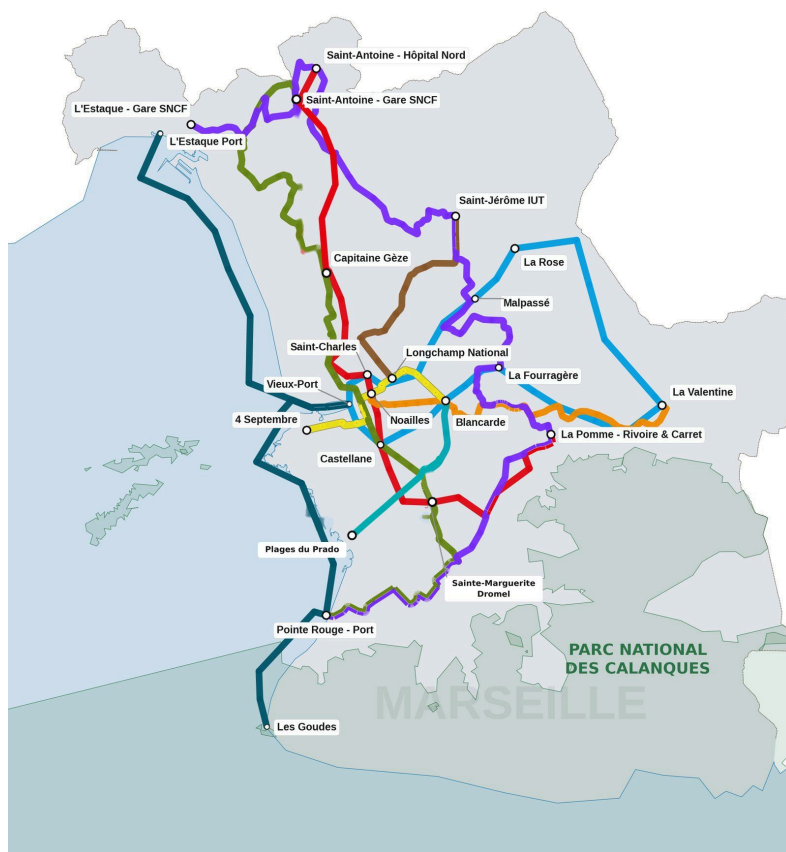
Station Joliette, ligne M2. Le matériel MPM 76 circule depuis l'ouverture du réseau : près de cinquante ans de service pour un réseau de 22,7 km.

CE QUE CE RETARD COÛTE

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 des grandes villes françaises. Comme le relève l'Agam, l'absence d'alternative réelle à la voiture pèse directement sur l'attractivité du territoire.

3 Le réseau métro et tramway

Huit lignes lourdes, et huit situations différentes. Une ligne n'a pas un statut mais plusieurs : ici, chaque tronçon porte le sien.



Le réseau métro, tramway et maritime proposé pour 2040, à sa position réelle. Planche générée à partir des coordonnées des stations.

LIGNE	CE QUI EST EN JEU	STATUT
M1	Bouclage par Les Trois Lucs, Les Olives et La Croix-Rouge	Proposition
M2	Prolongement nord de Gèze à Saint-Antoine - Hôpital Nord, par La Delorme et Les Aygalades	Proposition
M2	Prolongement de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme, voté en 2016 et jamais financé	À l'étude
T1	Extension des Caillols à La Valentine, par Saint-Marcel	Proposition
T2	Prolongement de la rue de Rome au 4 Septembre, vers les Catalans	Acté
T3	Prolongement de Gèze à La Bricarde	Acté
T3	Extension de La Bricarde à Saint-Antoine Gare, horizon 2035	À l'étude
T3	Extension de La Gaye à Pointe Rouge - Port, première phase de la rocade	Proposition
T4	Tracé de Longchamp National à Place Burel, approuvé fin 2024	À l'étude
T4	Prolongement de Place Burel à Saint-Jérôme IUT	Proposition
T5	Liaison de la Blancarde à Place Ferrié, sur l'emprise du « train des poubelles »	À l'étude
T5	Prolongement de Place Ferrié aux Plages du Prado	Proposition
T6	Ligne nouvelle de L'Estaque à Pointe Rouge, la rocade	Proposition

Deux chantiers seulement sont aujourd'hui validés et engagés : le prolongement du T3 de Gèze à La Bricarde, dont l'enquête publique glisse à 2027, et celui du T2 jusqu'au 4 Septembre, acté et financé, enquête publique favorable le 9 juillet 2026 et travaux annoncés pour avril 2027. Ce second chantier, le document ne le juge pas prioritaire : il propose d'en reporter le financement sur les priorités. Tout le reste, même déjà évoqué publiquement, n'a jamais fait l'objet d'un engagement formel, et le document le traite comme une proposition à justifier plutôt que comme un acquis à annoncer.

4 Le RER et les bus

Quatre lignes de RER sur des voies qui existent déjà, vingt et une lignes de bus structurantes le jour et seize lignes la nuit.

Le service express régional métropolitain marseillais est inscrit dans la loi du 27 décembre 2023 et labellisé depuis juillet 2024. Le scénario de référence se décide au second semestre 2026. Les trois lignes du SERM empruntent des corridors existants sur toute leur longueur ; la quatrième, le RER D, est une proposition de ce document sur une ligne bâtie et fermée aux voyageurs.

LIGNE	PARCOURS	CE QUI MANQUE
RER A	Arles et Aubagne, par Martigues et la Côte Bleue	Le cadencement. Aucune infrastructure nouvelle : la ligne existe sur toute sa longueur.
RER B	Aix-en-Provence et Toulon, par Gardanne, Plan de Campagne et les quartiers nord	Le cadencement, et la réouverture de la halte de Saint-Barthélemy, fermée aux voyageurs depuis 2007, en correspondance avec le T4.
RER C	Miramas et Aubagne, par Rognac, Vitrolles Aéroport, Pas-des-Lanciers et L'Estaque	La fréquence, et le dernier kilomètre : la gare de 2008 s'arrête à 1,5 km des terminaux, où seuls les bus et les cars entrent ; le téléphérique, acté et annoncé pour 2030, le fera.
RER D	Rognac et Aix-en-Provence, par Velaux - Coudoux, Roquefavour, Saint-Pons et Les Milles	Rouvrir 25 km à voie unique, déjà bâtis, fermés aux voyageurs et sans fret depuis 2022. Aucune gare à Marseille : une proposition de ce document, hors du SERM.

Les fréquences visées sont de quinze minutes en heures de pointe, vingt minutes en heures creuses et trente minutes après 21 h et jusqu'à 1 h ; à voie unique, le RER D ne peut pas les offrir, c'est une limite technique. Le téléphérique reliant la gare de Vitrolles à l'aéroport est acté (convention de février 2025, 43 M€), ses travaux n'ont pas commencé ; mise en service visée en 2030.

LE STATUT, SANS SE RACONTER D'HISTOIRES

Les RER A, B et C sont à l'étude. Un programme labellisé n'est ni un chantier ni une mise en service, et les dates de ce dossier ont déjà glissé plusieurs fois. C'est néanmoins le seul levier ferroviaire de cette ampleur ouvert au territoire. Le RER D, lui, est proposé ici : la ligne est bâtie, sa réouverture aux voyageurs reste entièrement à décider.

Les bus, le jour et la nuit

Entre les branches du réseau ferré, des corridors entiers portent des flux qui justifient un service lourd sans justifier un rail. Sept lignes B roulent aujourd'hui, les deux dernières depuis le 31 août 2026 ; les quatorze autres viennent du projet de réseau soumis à la concertation en décembre 2022 puis mis en pause. Le document les nomme pour ce qu'elles sont, des lignes structurantes : au sens strict du BHNS, couloir réservé, priorité aux feux, amplitude de 4 h 30 à 1 h et fréquence de six à dix minutes en pointe, les trois quarts n'y sont pas encore. Le standard est posé comme l'objectif vers lequel les porter, ligne après ligne.

UN RÉSEAU CONÇU PAR MARSEILLE TRANSPORTS

Les vingt et une lignes B et les seize lignes de nuit ne sont pas dessinées par ce livre blanc. Leur numérotation, leurs itinéraires et leurs terminus viennent du projet de PDU « fictif » publié par Marseille-Transports.com, adossé pour les lignes B au projet soumis à la concertation en décembre 2022 puis mis en pause. Le livre blanc reprend cette proposition telle quelle et lui apporte ce qui lui manquait pour être discutée : les tracés posés sur la voirie réelle, les arrêts relevés au référentiel de la Métropole, les correspondances calculées station par station. La conception de ces deux réseaux revient à Marseille Transports.

21

LIGNES B

7

EN SERVICE

16

LIGNES DE NUIT

105

QUARTIERS SUR 111 DESSERVIS

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, de 1 h à 5 h du matin, de 2 h à 5 h les vendredis et samedis. Aujourd'hui, 72 des 111 quartiers officiels ont un arrêt structurant à moins de 250 mètres ; avec le réseau proposé, le métro, le tramway et les RER en atteignent 89, les lignes B en ajoutent 9 et le réseau de nuit 7, soit 105. Les six qui restent sont nommés : Carpiagne, La Treille, Les Mourets, Les Îles, Éoures, Les Goudes.

CE QUE LA NUIT GARANTIT

Métro et tramway jusqu'à 1 h, 2 h les vendredis et samedis, les lignes B fermant avec eux ; le réseau N de 1 h à 5 h ; le métro dès 5 h. Aucune coupure, et un point de correspondance central : Canebière Bourse, où quatorze des seize lignes se retrouvent.

La refonte du réseau de bus, annoncée pour janvier 2025, a été repoussée au-delà des municipales de mars 2026 : elle revient depuis ligne par ligne, et le document demande qu'elle soit menée à son terme.

5 Le service, les usages et le calendrier

Un tracé ne fait pas un service, et un réseau ne vaut que par ce qu'il rend accessible. Puis l'ordre dans lequel tout cela arrive.

L'information, et les doublons de numéros

Le fichier de référence de la Métropole compte 453 numéros de ligne distincts, dont 105 employés par plus d'un réseau, sur douze réseaux concernés : dire « je prends le 15 » ne désigne rien de précis. Une règle de numérotation métropolitaine est proposée, avec des séries réservées, B pour les lignes structurantes, N pour la nuit, C pour les cars. S'y ajoute la fiabilité de l'affichage en temps réel, présent partout sur le métro et le tramway, à étendre aux arrêts structurants.

La sécurité, une condition d'usage

En 2024, les forces de l'ordre ont enregistré 3 374 victimes de violences sexuelles dans les transports, en hausse de 86 % depuis 2016, dont 91 % de femmes. Un réseau qu'on n'ose pas prendre le soir n'est pas un réseau complet. L'automatisation du métro supprimera le conducteur, dernier agent à bord : le document demande que le gain d'effectifs finance le retour d'agents en station.

Le prix : neuf grilles, et le trajet entre deux réseaux

La métropole n'a pas une tarification, elle en a neuf : 0,80 € le voyage à La Ciotat, 1,40 € à Marseille, et rien du tout à Aubagne, gratuit depuis 2009, dont la fin a été annoncée le 24 septembre 2026 et que le document demande de maintenir. Ce qui manque n'est pas la couverture, c'est le trajet entre deux réseaux. Trois familles de pass sont proposées, dont un pass à la carte où l'on choisit ses réseaux, et un abonnement à l'échelle de Marseille, seule commune de la métropole à n'en avoir aucun ; la gratuité est étendue aux étudiants et aux demandeurs d'emploi, pas à tous.

L'accès, le vélo, la voiture

Le tramway est de plain-pied, environ 840 arrêts de bus, un sur trois, sont aménagés, et le métro reste largement inaccessible, ce qui rend le calendrier des ascenseurs déterminant. Le vélo pèse 2 % des déplacements domicile-travail et attend un service fiable ; le parking-relais, lui, décide de l'endroit où la voiture s'arrête, donc de tout ce qui suit.

Le calendrier, dans l'ordre des priorités

PÉRIODE	CE QUI SE JOUE
2026 à 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 à 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 à 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 à 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 à 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.

6 Le budget, priorité par priorité

La question qui fâche : avec quel argent. Trois priorités, dans l'ordre où les lancer, ce qu'elles coûtent, et d'où l'argent peut venir.

PRIORITÉ	LIGNE	SECTION	LONGUEUR	COÛT
Priorité 1 · le T3 nord et le T4				691 M€, dont 346 M€ à trouver
T3		Gèze ↔ Saint-Antoine Gare (acté et financé)	9,1 km	345 M€
T4		Longchamp ↔ Saint-Jérôme IUT	7,3 km	346 M€
Priorité 2 · le T5 et le M2 sud				995 M€
T5		Blancarde ↔ Plages du Prado	5,0 km	195 M€
M2		Sainte-Marguerite Dromel ↔ La Pomme	5,0 km	800 M€
Priorité 3 · le M2 nord, le T3 sud et le T1 est				1380 M€
M2		Gèze ↔ Saint-Antoine - Hôpital Nord	6,0 km	967 M€
T3		La Gaye ↔ Pointe Rouge - Port	5,2 km	236 M€
T1		Les Caillols ↔ La Valentine	3,9 km	177 M€
Les trois priorités				3066 M€, dont 2721 M€ à trouver
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€
Horizon plus lointain · le bouclage du M1 et la rocade T6				
M1		Bouclage La Fourragère ↔ La Rose	12,0 km	1924 M€
T6		La rocade, L'Estaque ↔ Pointe Rouge	26,6 km	1195 M€

3 066 M€

LES TROIS PRIORITÉS

2 721 M€

À TROUVER, VOTÉ COMPRIS

181 M€

PAR AN SUR 15 ANS

+ 260 M€

PAR AN, LE VERSEMENT
MOBILITÉ AU TAUX DE PARIS

Seul le T3 jusqu'à La Bricarde est acté et financé : tout le reste est à trouver, y compris ce qui est déjà voté. Le T2 vers les Catalans, acté et financé, n'est pas jugé prioritaire : le document propose d'en reporter le financement sur les priorités. Le bouclage du M1 et la rocade T6 au-delà de sa première phase restent à un horizon plus lointain. Les longueurs viennent des tracés du document, le coût au kilomètre de projets locaux déjà chiffrés, 160 M€/km pour le métro et 45 M€/km pour le tramway ; un tronçon partagé par deux lignes n'est compté qu'une fois. Ce que le document demande s'ajoute aux 350 M€ par an que la Métropole reconnaît elle-même devoir trouver rien que pour tenir son PDU 2020-2030 : l'entretien du réseau existant et le rattrapage déjà accumulé, une obligation ordinaire de la collectivité.

D'où l'argent peut venir. Deux leviers d'abord. Le versement mobilité, la contribution des employeurs de onze salariés et plus, est à 2 % à Aix-Marseille-Provence, le plafond que la loi autorise hors Île-de-France ; à Paris et dans la petite couronne, il est à 3,20 %. Ce taux porterait son produit de 438 à environ 700 M€ par an, 260 M€ de plus : il couvrirait les 181 M€ annuels des trois priorités, avec 79 M€ de reste, et c'est un relèvement que la Métropole demande elle-même. Puis la hausse du pass permanent de 40 à 50 € par mois, dont la moitié prise en charge par l'employeur. Ensuite le contrat de plan État-Région, les fonds européens et la valorisation foncière le long des tracés. Ce document ne décide pas d'un taux : il n'en a pas le pouvoir.

VOTÉ N'EST PAS FINANCÉ : TROIS CAS POUR S'Y RETROUVER

Acté et financé : le T3 de Gèze à La Bricarde, 345 M€, enquête publique début 2027. Le seul projet dont l'argent est là : il compte dans le total, pas dans ce qui est à trouver.

Voté, jamais financé : le M2 de Sainte-Marguerite Dromel à La Pomme, 800 M€, délibération du 20 juin 2019, saisine de la CNDP. Voter n'est pas payer : les 800 M€ sont à trouver.

Tracé approuvé, aucune étude : le T4 de Longchamp à Place Burel, 173 M€, tracé approuvé fin 2024, pas une étude lancée depuis. Là aussi, tout est à trouver.

SUR L'OBJECTION LA PLUS FRÉQUENTE

« Il faudrait d'abord entretenir l'existant » est un faux dilemme. Le budget d'exploitation et de maintenance de la RTM est distinct des crédits d'investissement mobilisables pour des extensions, FEDER, versement mobilité, subventions de l'État et de la Région. Entretien et investissement neuf ne sortent pas de la même ligne budgétaire.

7 Ce qui est demandé, et où trouver le document

Trois demandes vérifiables, et tout part du site : c'est là que le livre blanc se lit, se télécharge et se vérifie.

- Que les décisions déjà prises soient tenues. Une part significative de ce qui manque est déjà votée, financée ou labellisée, et n'attend que d'être exécutée.
- Que les projets à l'étude soient tranchés. Un projet étudié depuis quarante ans sans décision coûte plus cher qu'un projet écarté proprement.
- Que les propositions de long terme soient discutées, plutôt qu'écartées d'un revers de main. Les tracés, les statuts et les sources sont ouverts, vérifiables et contestables.

L'objectif tient en une phrase : qu'un habitant, un journaliste, une association ou un élu puisse 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.

Le site, les réseaux, les visuels

marseillemobilite.fr reprend l'intégralité du livre blanc, partie par partie : le constat, les huit lignes lourdes, le RER, les lignes B, le réseau de nuit, la navette maritime, le service, les usages, le calendrier, le budget priorité par priorité et les vingt-huit planches. Le document complet s'y télécharge en un clic. Le site est statique : aucun cookie, aucun traceur, aucune mesure d'audience, aucune ressource tierce. Une page y mérite l'attention : « Vos propositions », où les pistes déposées de l'extérieur sont retenues ou écartées avec leurs raisons, et tranchées par un sondage dont le résultat est publié.

La démarche se suit ensuite sur X, @MrsMobilite, et sur Bluesky, marseillemobilite.bsky.social, où les publications reprennent les planches du document avec la source de chaque chiffre.

Les visuels disponibles

- Les vingt-huit planches du document, en haute définition, avec leur légende et leur statut.
- Le livre blanc complet en PDF, version écran et version impression.
- Le logo et l'avatar de la démarche, dans leurs déclinaisons claires et sombres.

Ces éléments peuvent être repris avec la mention « Marseille Mobilité 2040 ». Les données utilisées, référentiels de la Métropole, GTFS, OpenStreetMap, INSEE, restent la propriété de leurs producteurs et sont citées dans le document. Toute demande passe par contact@marseillemobilite.fr.

REPÈRE	DÉTAIL
Le document	Livre blanc citoyen, vingt-huit planches, dix parties. Édition du 8 octobre 2026.
Le site	marseillemobilite.fr , lecture en ligne et téléchargement libre.
Les réseaux	X, @MrsMobilite. Bluesky, marseillemobilite.bsky.social .
La reprise	Textes, cartes et schémas citables avec la mention « Marseille Mobilité 2040 ».
Les visuels	Les vingt-huit planches en haute définition, sur demande.

Est-ce un programme politique ?

Non. La démarche est sans affiliation partisane, sans financement et sans commande. Elle ne soutient aucune liste et ne demande aucun mandat : elle demande que des décisions publiques soient tenues, tranchées ou discutées.

Les cartes sont-elles officielles ?

Non, et le document le dit sur chaque planche. Les couleurs des cinq lignes en service sont celles du référentiel de la RTM ; les trois tramways proposés et les quatre RER n'ont aucune couleur officielle, et leurs teintes sont des propositions du document.

Qui a financé ce travail ?

Personne. Aucun financement, aucune commande, aucune contrepartie. Le seul coût est celui de l'hébergement du site.

8 On parle de nous

Deux titres ont consacré un article à la démarche, repris ici en entier. La Provence, en ligne depuis le mardi 8 septembre 2026 et en kiosque le samedi 12, sous la signature de Quentin Choquer. La Marseillaise, dans son édition papier du vendredi 11 septembre, sous celle de Mathis Bricout. Les chiffres qu'ils citent sont ceux du communiqué du 7 septembre : le document a depuis classé ses propositions par priorité.

LA PROVENCE · MARSEILLE · TRANSPORTS

PARUTION EN LIGNE MARDI 8 SEPTEMBRE 2026 · ÉDITION PAPIER SAMEDI 12
SEPTEMBRE 2026

Tram de l'Estaque à la Pointe-Rouge, métro à la Valentine... Ce « citoyen marseillais » imagine les transports du futur

EXCLUSIF. Dans un dossier de 113 pages, Heddy Aouad, un communicant marseillais, présente un plan sourcé et chiffré afin d'accélérer la « révolution des transports » marseillaise. Le document, qui va être soumis aux élus, suggère la création de plusieurs lignes de tramway, et un ambitieux prolongement du métro.

Un tramway reliant l'Estaque à la Pointe-Rouge. Un métro M1 effectuant une boucle, en passant par la Valentine, correspondant avec le T1 lui aussi prolongé. Un vrai réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) porté à 22 lignes, assorties de 16 nouveaux bus de nuit. Pour l'heure à Marseille, cela relève de la science-fiction. Mais dans l'esprit d'Heddy Aouad cela pourrait, à l'horizon 2040, devenir réalité.

Ce Marseillais de 37 ans, conseiller en communication et en relations publiques, a publié mardi 8 septembre un « livre blanc » intitulé « Marseille mobilité 2040 ». Le document de 113 pages, que La Provence a pu consulter en exclusivité, vise à livrer « un regard citoyen sur la mobilité marseillaise », imaginant à quoi ressemblerait le réseau de transports marseillais si les pouvoirs publics menaient à bien tous les projets existants, et transformaient en réalité plusieurs propositions argumentées.

Avec d'abord un constat : Marseille, 2e ville de France, « exploite 22,7 kilomètres de métro pour 29 stations, soit la longueur du réseau de Rennes, 11e ville du pays », pointe le livre blanc qui suggère donc la formation de « huit lignes lourdes, trois RER sur des voies existantes, 21 lignes de bus structurantes et 16 de nuit, pour 4,8 milliards d'argent neuf, soit 319 millions d'euros par an sur 15 ans ».

Un tram « rocade » d'un bout à l'autre de Marseille

Parmi les propositions les plus marquantes, le projet demande la réalisation du prolongement, étudié en 2016, du métro M2 jusqu'à la Pomme, et le prolongement du M1 pour former une boucle via Château-Gombert, les Trois-Lucs, la Valentine.

Côté tramway, il inclut bien sûr les extensions vers la place du 4-Septembre, vers la Bricarde et vers la Belle-de-Mai, mais suggère aussi un prolongement du T1 vers la Valentine en passant par Saint-Marcel, la formation d'une liaison entre la Blancarde et Sainte-Marguerite Dromel, ainsi que la création d'une ambitieuse ligne reliant l'Estaque à la Pointe-Rouge en passant non pas par le littoral

mais plutôt par Saint-Antoine, Saint-Jérôme, Malpassé, la Pomme, la Gaye pour devenir une rocade sur rails.

Du côté des bus, il propose notamment des BHNS entre Castellane et la Valentine, entre Canebière Bourse et l'IUT de Saint-Jérôme, entre Frais-Vallon et le lycée Saint-Exupéry, ou même entre Arenç-Euroméditerranée et le rond-point du Prado.

Heddy Aouad, qui dit avoir passé « tout l'été » sur ce projet, va même plus loin que le simple réseau marseillais puisqu'il imagine des lignes connectées aux futurs RER métropolitains, basés en grande partie sur des infrastructures « déjà existantes ». Eux sont bien une réalité : le projet de la Métropole Aix-Marseille-Provence a été labellisé par le gouvernement, et devrait si tout se passe bien voir le jour à l'horizon 2040, à la condition que la gare Saint-Charles souterraine soit livrée en temps et en heure.

Un investissement de 4,8 milliards d'euros

Tout cela a évidemment un coût. « Une fois écartés les tronçons déjà actés, l'investissement neuf demandé s'élève à 4,8 milliards d'euros, soit 319 millions par an sur 15 ans », affirme le communiqué de presse du projet, dont près de 2 milliards estimés pour le prolongement du M1, 1,26 milliard pour le T6, et un milliard pour le M2. Le projet s'appuie par ailleurs sur le versement mobilité, que Samia Ghali veut rehausser, ainsi que sur le contrat de plan État-Région, sur les fonds européens, sur la valorisation foncière le long du tracé, et sur une éventuelle « hausse du pass permanent » de 40 à 50 euros par mois.

Heddy Aouad prévoit de soumettre ce manifeste aux élus marseillais, « cabinet du maire, présidence de la RTM, de la Métropole, tous les élus qui ont plus ou moins un pied dans la mobilité », et invite les internautes à proposer des choses eux aussi, en ligne, afin d'apporter leur pierre à l'édifice. La plateforme contributive, ainsi que le livre blanc sont accessibles sur le site www.marseillemobilite.fr.

Quentin Choquer, La Provence

CE QU'IL EN DIT, CITÉ PAR LA PROVENCE

Pourquoi partir de l'existant ?

« J'ai choisi de me baser sur l'existant, sur les choses qui ont déjà été proposées, votées, et qui n'ont jamais été faites. Le but, c'est de lancer le débat, une réflexion collective, faire réagir. Il y a des idées qui sont facilement déployables, comme les bus à haut niveau de service, qui ont été avortés 6 mois avant leur lancement. »

Avec quel argent ?

« On sait qu'on n'a pas d'argent magique. Il faudrait 319 millions d'euros par an, c'est considérable mais c'est le prix du retard qu'on a accumulé. C'est aussi à l'État de se saisir du sujet. Il a prouvé qu'il savait le faire avec le plan Marseille en grand, mais on ne peut pas dire que tout l'argent du plan a été fléchi vers des projets prioritaires. Pour moi, le T2 vers les Catalans ne l'est pas. Il faudrait un plan Marseille en grand 2. »

Un livre blanc pour un projet citoyen des transports publics métropolitains

Heddy Aouad est l'auteur d'un « livre blanc » sur les transports publics offrant une vision de leur évolution à l'horizon 2040. Aperçu.

Partir de l'Estaque pour aller se balader à la Pointe Rouge en tram ? Un RER direct reliant Aix-en-Provence et Toulon en passant par le nord de Marseille ? Heddy Aouad, un Marseillais de 37 ans travaillant dans les relations publiques a lancé un projet qui vise à révolutionner le réseau des transports actuel mis en place par la métropole. Marseille Mobilité 2040 représente un livre blanc de 113 pages, accessible en ligne, qui explore en long et en large une vision futuriste et, selon son créateur « réaliste », de ce à quoi pourrait ressembler le paysage urbain autour et au cœur de la cité phocéenne.

« Le but c'est de lancer une réflexion collective et de mettre les élus face à leurs responsabilités pour qu'ils comprennent que Marseille n'est pas condamnée », explique l'auteur de ce livre blanc. « On ne peut pas laisser la 2e ville de France gérée par des gens incompétents qui font n'importe quoi de l'argent public. »

Une vision qui a pour but de restructurer les transports métropolitains tout en dénonçant un certain laxisme. Et de promouvoir un fort développement du réseau du métro et du tramway. Avec, par exemple, le prolongement de la ligne M1 en passant par La Valentine, Les Olives et La Croix-Rouge. Concernant la M2, elle serait également prolongée jusqu'à Saint-Antoine. Pour les tramways, le plan vise l'extension des lignes T1 et T3. De plus 3 lignes seraient ajoutées dont le « T6 », reliant la gare de l'Estaque à la Pointe Rouge. Pour le réseau ferroviaire, trois lignes de RER feraient leur apparition. Elles ne nécessiteraient aucune construction d'infrastructure. Une fiction qui pourrait peut-être donner des idées à la métropole.

Légende de la photographie : « Le T3 irait de la gare de Saint-Antoine jusqu'au port de la Pointe Rouge sur ce projet. » Photo Y. S.

Mathis Bricout, La Marseillaise

CONTACT

Heddy Aouad · 06 63 42 51 18 · contact@marseillemobilite.fr · marseillemobilite.fr

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

Les planches et les visuels du livre blanc peuvent être repris avec la mention « Marseille Mobilité 2040 ».