



26 FEVRIER 2023

## CAHIER D'ACTEUR

Une approche nouvelle

Principale association d'usagers des transports publics sur la région, NOSTERPACA (membre FNE PACA) se bat pour une mobilité plus durable, répondant aux enjeux de la crise climatique, au bénéfice de l'équilibre et l'égalité des territoires, s'appuyant sur :

- une utilisation plus performante, fiable et efficace du réseau ferroviaire existant
- une articulation cohérente avec les transports urbains et les mobilités actives

Le réseau de bus de Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons constitue, avec les lignes de métro et de tramway, un des maillons de l'offre de transport public de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Son articulation avec les autres composantes de cette offre est essentielle, ainsi qu'avec les autres modes de transport collectif reliant la Métropole à l'extérieur (via l'aéroport, les gares ...).

Le réseau proposé s'appuie, plus que l'existant, sur les gares St-Charles, Arenc, St-Antoine, La Blancarde et La Barrasse.

NOSTERPACA souhaite rendre plus lisible encore cette complémentarité entre les modes de transport.

## Réseau express métropolitain

NOSTERPACA agit, comme d'autres associations, auprès de l'État, de la Région et de la Métropole pour faire émerger, dès 2025, l'amorce d'une **première ligne de RER**. Les récentes annonces gouvernementales permettent d'envisager des avancées. Sans attendre, NOSTERPACA demande un renforcement de la desserte des gares marseillaises de La Barrasse, St-Marcel, La Pomme, Marseille-Blancarde, Picon-Busserine, Ste-Marthe, St-Joseph et St-Antoine en utilisant pleinement les capacités offertes par les renforcements d'infrastructure des dernières années (troisième voie Aubagne-Marseille et doublement partiel de la ligne Aix-Marseille).

Comme en Suisse, il s'agit que, dans chaque pôle d'échanges multimodal (et chaque gare), les offres se répondent, avec des fréquences et une amplitude horaire cohérentes.

## Des gares à aménager

### La Barasse

Le projet prévoit que la gare de La Barrasse soit desservie :

- de 4h30 à 1h par la ligne B6 (terminus C.Commercial)
- de 5h30 à 21h par les lignes 140 et 150 (en passage)
- de 5h30 à 21h par les lignes 104 et 406 (terminus)

- de 6h30 à 19h par les lignes 182 et 183 (terminus).

Il conviendrait que les bus des lignes en terminus :

- bénéficient d'un aménagement permettant une connexion au plus près des voies ferrées
- arrivent quelques minutes avant l'instant de croisement des trains (arrêt simultané des trains dans les deux sens de circulation, chaque demi-heure) et en repartent quelques minutes après
- voient leur amplitude étendue jusqu'à 0h30, par exemple par la mise en place d'un transport à la demande zonal (tel que celui mis en œuvre depuis 15 ans dans la métropole toulousaine).

Il conviendrait également que les lignes 104, 140, 150 bénéficient de voies réservées dans un rayon d'un km autour du centre commercial La Valentine.

### **La Pomme**

La gare de La Pomme serait desservie par les lignes 112, 117 et 140 et la nouvelle ligne 106 en terminus.

Là aussi, il convient que les aménagements soient adaptés (site contraint), que la signalétique de/vers les arrêts soit lisible et les horaires coordonnés (notamment la ligne 106).

### **La Blancarde**

La gare de La Blancarde accueillerait en terminus les lignes 159 et 187 et surtout B16. La fréquence importante de cette dernière nécessite sans doute des aménagements adaptés.

Cette connexion prend tout son sens avec la mise en œuvre de la liaison RER directe de/vers Aix (et Aubagne), qui permettrait de lier efficacement les quartiers nord, est et sud de Marseille entre eux et avec les villes d'Aix et Aubagne.

### **Picon-Busserine**

La gare de Picon-Busserine assurerait un lien direct avec la ligne B4, ainsi que, de manière plus confidentielle, avec les lignes 128 et 138.

La connexion avec la faculté St-Jérôme (et même avec le Technopôle de Château Gombert) serait plus lisible à la gare de Ste-Marthe via la ligne 103 (à modifier pour éviter le doublon avec B11 de/vers Frais-Vallon par un itinéraire saturé).

### **Sainte-Marthe**

La gare de Ste-Marthe accueillerait en passage, face nord, les lignes B11 et 103, et en terminus, face sud, la ligne B9 pour laquelle un réaménagement adapté est sans doute nécessaire.

A haute fréquence et fort enjeu de qualité de service, elles méritent l'aménagement de voies réservées, notamment sur l'avenue de Ste-Marthe à St-Joseph. De même, le cheminement piétonnier mérite d'être simplifié, pour un accès direct du quai 1 de la gare (provenance Aix) à l'arrêt de bus vers Frais-Vallon (et St-Jérôme / Château Gombert).

### **Saint-Antoine**

La gare de St-Antoine accueillerait :

- en passage sur l'avenue de St-Antoine la ligne B2
- en terminus les lignes 132 et 851.

Il serait judicieux de valoriser la connexion piétonne, *via* l'avenue de Roquefavour (chemin piéton) vers l'avenue du Bosphore et les lignes 103, 130 et 131. Par ailleurs, il est primordial que le parking de ce pôle d'échanges multimodal soit propre et sécurisé.

Par ailleurs, il est préconisé d'inverser les branches nord des lignes 123 (pour desservir Kallisté) et B12 (ex 97, à équiper de cars) pour desservir Septèmes.

## **L'Estaque**

La gare de St-Antoine pourrait constituer le point de départ (et arrivée) du transport à la demande 190 qui, chaque quart d'heure, si possible coordonné avec le train, pourrait desservir les arrêts des lignes 125, 132 et 135 puis les Hauts de l'Estaque.

## **Arenc**

Amené à jouer un rôle majeur dans les déplacements métropolitains, le pôle d'échanges Arenc accueillerait en terminus les lignes à forte fréquence B13, B14, B19 et B22. Passeraient à proximité les lignes 129, 135, 136 et 188 (terminus de cette dernière, « la Belle Navette », à ramener sur Arenc – Le Silo ?).

Cela nécessite une refonte complète de la signalétique de ce pôle d'échanges et un soin particulier à apporter aux cheminements piétonniers, en intégrant sans doute le repositionnement probable de la halte ferroviaire au pied de la tour CMA-CGM (cf. projet LN PCA).

## **St-Charles**

La gare routière St-Charles accueillerait, outre toutes les lignes interurbaines actuelles et la liaison 136 vers le Terminal Croisières, les lignes à forte fréquence B12, B17 et 158.

Cette perspective paraît peu judicieuse à plusieurs égards :

- le terminus actuel de la ligne 97 (future B12) à Centre Bourse (*via* stations M1 M2) est très apprécié
  - la ligne B17 emprunterait un axe engorgé (Lieutaud) et un itinéraire difficile d'accès à la gare St-Charles, qui se traduirait par un gaspillage d'argent public pour un service offert très peu efficient
  - la ligne 158 est redondante avec de nombreuses lignes desservant le centre-ville de Marseille
- et surtout :
- la gare routière St-Charles est déjà passablement saturée par les lignes interurbaines
  - malgré son réaménagement actuel, la connexion avec le métro est proche (15%) de ses limites de capacité.

La ligne B12 pourrait toutefois voir son itinéraire modifié pour s'approcher de la gare (bd Nédélec). A l'inverse, le prolongement, *via* St-Charles, de la ligne B19 des Cinq Avenues vers Arenc paraît superflu et source de perturbation et de surcoût.

De même, à l'est de la gare, le prolongement de la ligne B8 vers l'encombré boulevard Lieutaud. Un terminus conjoint aux Réformés, avec les lignes B21 et 133 apparaîtrait plus judicieux (+ fléchage !).

Tout autre renforcement du pôle St-Charles apparaît donc irréaliste et mal venu, d'autant que dans un système RER tel que ci-avant décrit, l'ensemble des gares précitées peut jouer un rôle complémentaire efficace dans le maillage du réseau de transport métropolitain.

## **Intégration tarifaire**

Outre le soin à apporter à l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, et à l'information voyageurs, y compris en temps réel, sur l'ensemble des modes de transport collectif, il importe de mettre en œuvre une tarification simple et adaptée à tous les publics.

S'inspirant du Klimat Ticket allemand et de l'annonce récente, par le ministre français des transports, d'un 'titre unique', NOSTERPACA préconise la mise en œuvre de 'Pass' à l'échelle locale et métropolitaine, permettant l'emprunt de tous les transports publics :

- pour une personne : Pass local 1 jour (2 €), 3 jours (5 €), 7 jours (10 €), 1 mois (32 €), 1 mois pour les moins de 18 ans et les plus fragiles (0 €)

- pour un mini-groupe (6 personnes maxi) : Pass local 1 jour (8 €)

- pour une personne : Pass métropolitain (et régional) 1 jour (8 €), 3 jours (15 €), 7 jours (30 €), 1 mois (64 €), 1 mois pour les moins de 18 ans et plus fragiles (0 €)

- pour un mini-groupe (6 personnes maxi) : Pass métropolitain (et régional) 1 jour (25 €).

## Conclusion

La refonte du réseau de bus de Marseille (et des communes limitrophes) offre une occasion à ne pas manquer de donner une véritable dimension intermodale aux transports collectifs métropolitains, s'appuyant sur l'armature ferroviaire existante, véritable colonne vertébrale des transports massifiés.