MARSEILLE
1&7 ARR.
MAIRIE DU PREMIER SECTEUR

LA MAIRE

Marseille, le 4 octobre 2022

Madame Martine VASSAL
Présidente
Métropole Aix-Marseille Provence
2 Bis Boulevard Euroméditerranée
Quai d'Arenc
13002 MARSEILLE

Igec : 17104111/10101505
Nos réfs : SC/CP/ET/MLL/VH
Objet : Restructuration du réseau de bus – Lettre ouverte à la RTM -

Madame la Présidente,

La Métropole, Autorité Organisatrice de Transports, engage cette année une réflexion de restructuration de l'offre de bus. La mairie du premier secteur de Marseille se félicite de ce processus indispensable pour simplifier et optimiser les déplacements en transports en commun. Dans le cadre de la consultation, nous souhaitons porter à votre connaissance un certain nombre de principes et des propositions.

Nous avons l'information que la Métropole propose cette restructuration du réseau de bus « à budget constant ». Certes, nous sommes convaincus que des optimisations sont possibles, tant les défauts de ce réseau actuel sont nombreux, mais cette contrainte budgétaire va rapidement limiter les possibilités de cette refondation du réseau. Comment espérer une fréquence pus forte des bus le soir, le week-end ou même la nuit sans mobiliser des bus et des chauffeurs supplémentaires ? Comment mieux couvrir l'ensemble du territoire étendu de notre commune sans dépenser des ressources en plus ? Cette forte contrainte est d'autant plus surprenante à l'heure du projet de « Marseille en grand » qui apporte des fonds importants pour le développement des transports en commun à Marseille. Sans ignorer la différence entre investissements et fonctionnement, nous nous interrogeons l'équilibre des ressources entre les différents modes de transports, surtout qu'il faudra trouver des fonds pour réaliser la transition énergétique et financer le remplacent de la flotte de bus actuels en bus électriques. Il serait dommage de considérer le bus comme le « parent pauvre » des transports en commun alors qu'il représente une solution pertinente pour de nombreux quartiers difficiles à desservir en métro ou tramway.

Cette restructuration ne peut s'engager dès lors que dans une réflexion globale des déplacements à Marseille. Qu'en est-il de la construction des prochaines lignes de tramway ? D'après nos informations, l'État a confirmé la priorité de ses financements pour les projets dans les quartiers Nord. Dans notre secteur, cela se traduit par l'avancée du projet de tramway Belle de Mai par le boulevard National mais la question reste posée sur le projet de tramway Préfecture-Quatre-septembre, projet que la Métropole devra maintenant quasiment autofinancer. Nous rappelons notre proposition de remplacer ce projet de tramway par une ligne de Très Grand Bus électrique en site propre. Ce choix est un point substantiel d'une restructuration du réseau de bus dans le 7ème arrondissement de Marseille. Par ailleurs, les lignes de bus doivent s'articuler avec les projets de pistes cyclables. Nous demandons ce qu'il en est du plan vélo dans notre secteur ? Ces questions montrent que s'en tenir à un débat stricto sensu sur le bus, et à « budget constant », relève d'un manque de vision et d'ambition.

Dans notre secteur, comme dans tout Marseille, l'enjeu est d'améliorer la qualité du service, afin de les inciter à utiliser davantage le bus, et de recourir de moins en moins à une mobilité individuelle polluante. Premier élément essentiel à cette dimension : la vitesse commerciale des bus. L'un des freins à l'usage des bus par les

habitants est la lenteur de ces bus, notamment lorsqu'ils se retrouvent pris dans des embouteillages. Il nous parait là aussi dommageable de repenser le réseau de bus sans réfléchir à l'aménagement de voies réservées sur la chaussée, afin d'améliorer la vitesse commerciale. Nous sommes prêts à inclure ce sujet dans le débat et à envisager tout aménagement nécessaire pour lever les points noirs de circulation : création de voies réservées, feux prioritaires, mise en place de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

Dans notre secteur également, la ligne 83, saturée l'été, est emblématique. Vous trouverez en annexe de ce courrier un vœu du CICA de notre Conseil d'arrondissement. Des discussions avaient commencé pour la création d'une ligne Très Grand Bus, et même des travaux d'élargissement des arrêts de bus. Ce projet a été stoppé en raison de risques identifiés sur les ouvrages d'art (passage sur les ponts). Nous souhaiterions avoir confirmation de ce diagnostic et rediscuter avec vous des conditions nécessaire à l'amélioration de la desserte des plages, de la Corniche et de tout le littoral.

Par ailleurs, nous aurions aimé disposer de tous les indicateurs d'activité et de fréquentation du réseau de la RTM : carte d'ensemble, fréquentation actuelle du réseau, nombre d'abonnements, origines/destinations des usagers du réseau actuel, carte scolaire, amélioration démontrée du service rendu... Il est difficile de raisonner sans ces données importantes, même si nous avons une connaissance locale, mais forcément partielle, de l'usage de ce réseau.

La régularité et la fréquence des bus sont également deux facteurs essentiels de la qualité du service de ce transport public. Savoir que le bus de son quartier passe toutes les heures à partir de 20h, ou ne passe plus à partir de 21h,est un frein évident à son usage. Il est indispensable de revoir les horaires des lignes structurantes, en assurant une desserte plus large, de 5h30 du matin à 0h30 du matin, et en garantissant une fréquence plus forte, que ce soit aux heures de pointe (toutes les 5 min), mais également le soir et le week-end (toutes les 15 min). Nous sommes d'ailleurs étonnés que la réflexion ne propose pas la création de quelques lignes la nuit (comme c'est le cas dans de très nombreuses villes de France). Nous insistons également pour mettre fin à cette pratique ancienne des « horaires de vacances scolaires » qui compliquent considérablement l'information et l'usage des bus pour les habitants. Il est également urgent d'envisager des lignes avec horaires de passages multipliés, voir lignes des plages, pour absorber la fréquentation touristique et le nombre croissant d'usagers du bord de mer en été.

Autre principe structurant notre réflexion : éviter les lignes trop longues. L'ambition de réaliser de longues lignes pour relier des quartiers éloignés est louable. Mais la longueur de ces lignes présente le défaut majeur de nuire à sa régularité, il est difficile d'arriver aux horaires indiqués dans les dernières stations alors que le bus vient de traverser de nombreux quartiers, subissant fréquemment des retards dûs à des congestions, des travaux, des accidents, etc. Il nous semble largement préférable de limiter les lignes les plus longues à un trajet de 40 minutes, et de mettre l'accent sur des pôles d'échange pour faciliter les changements d'un transport public à un autre.

La question de la gestion de l'offre lors des grands événements (au Vélodrome, au Vieux Port et autres) n'est pas non plus évoquée. Si la RTM est en mesure de proposer une offre spéciale de métros lors de ces événements, elle devrait être en mesure de faire de même avec les bus pour compléter l'offre de transports publics. Notre mairie de secteur organise régulièrement aussi des événements comme des concerts au théâtre Silvain. Nous regrettons la difficulté à échanger avec vos services sur la mise en place d'un service renforcé de transport à ces occasions.

Enfin, il ne faut négliger tout un ensemble de facteurs qui contribuent à l'amélioration du service : clarté et optimisation de l'information du réseau (temps d'attente et horaires du passage des bus à chaque station, mise à jour en continu de l'application sur les téléphones, annonce des retards éventuels ou des arrêts de services pour cause de travaux, manifestations ou grève), accès PMR (Personnes à Mobilité Réduite) garanti à chaque station de bus, simplification des abonnements et tarifs, voire possibilité de paiement via l'application, coordination des passages de bus avec les autres transports publics (métro, tramways).

Le débat est donc large. Il répond à de fortes attentes de nos habitants, à condition de revoir les ambitions de cette restructuration à la hausse, de penser cette restructuration dans une réflexion globale des mobilités et déplacements à Marseille, et de proposer une vraie concertation avec les associations et habitants, autour de principes forts que nous synthétisons ci-dessous :

- Augmenter fortement le budget alloué au réseau de bus, en incluant cette restructuration dans l'opération

« Marseille en grand »

- Garantir des conditions de circulation idéales avec aménagement de voirie (site propre intégral ou partiel)
- Assurer sur les lignes de bus principales des amplitudes de 5h30 à 0h30 tous les jours, avec une fréquence minimale de 15 min le soir et weekend, de 7 à 8 minutes en temps normal, et de 5 minutes en heure de pointe.
- Mettre fin aux « horaires vacances »
- Créer quelques lignes structurantes de bus de nuit
- Eviter les lignes de bus trop longues, dont le trajet dure au-delà de 40 min
- Mettre l'accent sur la qualité du service rendu en termes d'information claire et transparente
- Rendre toutes les lignes et toutes les stations accessibles aux PMR
- Accentuer l'offre pour des événements spécifiques
- Rendre toutes les données disponibles pour une concertation informée et claire avec les habitants de Marseille

Enfin, même si la question posée st celle de l'offre de transport, une réflexion sur la grille tarifaire, les abonnements, et des gratuités possibles pour les jeunes ou les publics défavorisés nous semble aussi nécessaire.

Restant assurée de l'attention que vous voudrez bien porter à ces observations,

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Sophie CAMARD
Maire du 1er secteur de Marseille

Etienne TABBAGH
Ajoint du 1er secteur délégué aux Mobilités