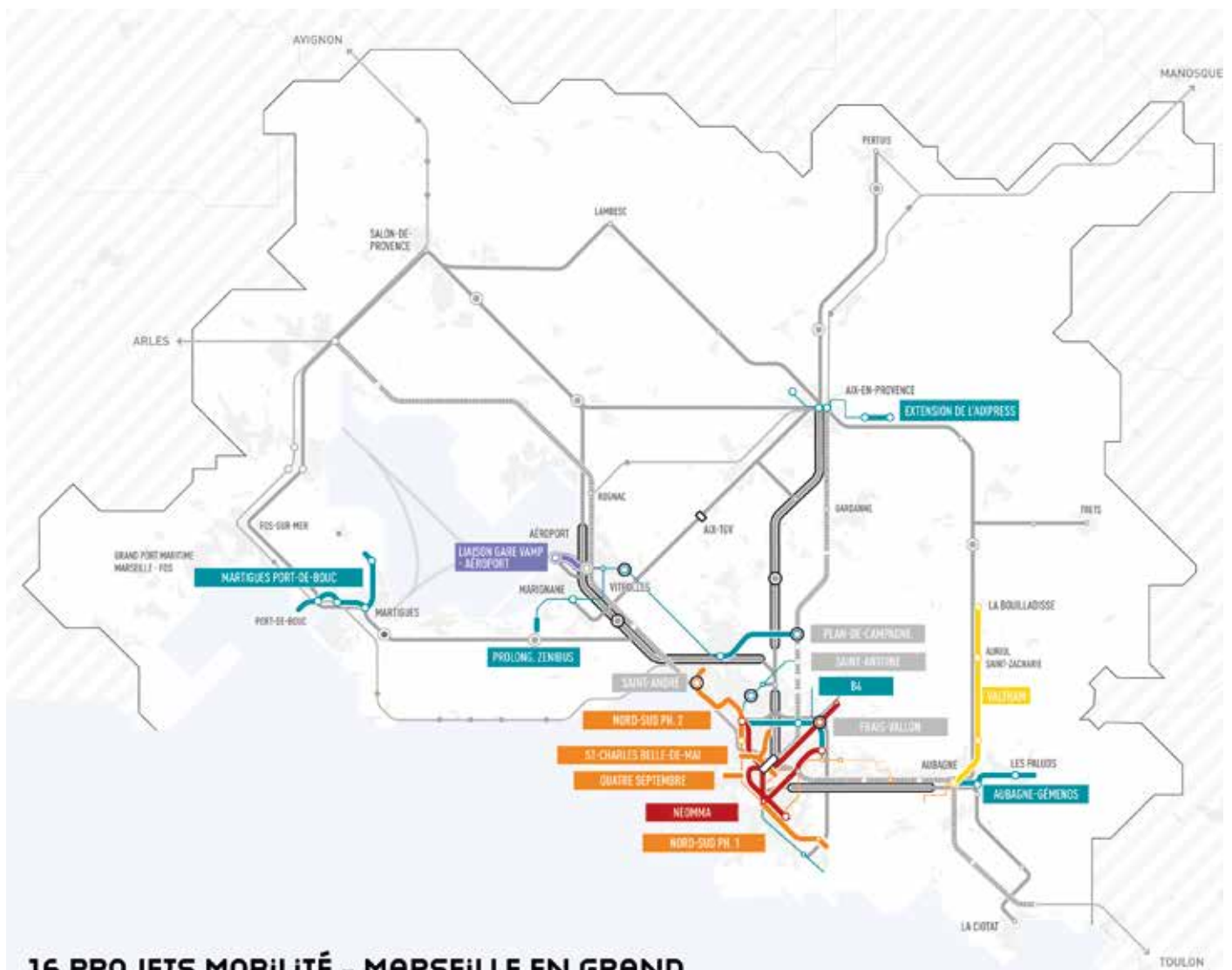


MARSEILLE EN GRAND
**LA MÉTROPOLE
ACCÉLÈRE LA RÉVOLUTION
DES TRANSPORTS**

MAI 2025

16 PROJETS POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ SUR TOUT LE TERRITOIRE



16 PROJETS MOBILITÉ - MARSEILLE EN GRAND

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

- Ferroviaire - ligne +
- Ferroviaire
- Car+
- Car+ avec voie réservée

LES TRANSPORTS EN SITE PROPRE

- Existant
- Projets

- Métro
- Tramway
- Tramway périurbain
- Cable
- Bus à Haut Niveau de Service

LES PÔLES D'ÉCHANGES

- Gares TGV et aéroport
- Pôles d'échanges existants
- Pôles d'échanges en projet

L'objectif de la Métropole est de faciliter les déplacements de 1,8 million d'habitants. En 2030, chaque Marseillais sera à 15 minutes d'un accès à un transport en commun. Marseille en Grand permet d'accélérer cet objectif. Dans le cadre de ce plan, le soutien de l'État s'élève, pour l'heure, à 1 milliard d'euros pour accélérer le

développement des transports à Marseille et sur le territoire métropolitain: 500 millions d'euros de subventions et 500 millions d'euros d'avances remboursables. Le coût total de ces 16 projets mobilité s'élève à 2 milliards d'euros.



SOMMAIRE

- Les 16 projets Marseille en Grand sur le territoire	2
- NEOMMA	4
- Extension du tramway nord-sud / phase 1	10
- Extension du tramway nord-sud / phase 2	14
- Val'tram	17
- Tramway 4-Septembre	20
- Tramway de la Belle de Mai	24
- Bus à haut niveau de service B4	28
- Bus à haut niveau de service ZENIBUS	31
- Bus à haut niveau de service Aubagne-Gémenos	34
- Bus à haut niveau de service Martigues-Port de Bouc	36
- Bus à haut niveau de service Aixpress	38
- Pôle d'échanges multimodal Saint-Antoine	41
- Pôle d'échanges multimodal Saint-André	42
- Pôle d'échanges multimodal Frais-Vallon	43
- Pôle d'échanges multimodal Plan de Campagne	45
- Transport par câble vers l'aéroport Marseille Provence	47



NEOMMA : RENOUVELLEMENT DU MÉTRO DE MARSEILLE

MISE EN SERVICE : PHASE 1 EN 2025
PHASE 2 EN 2027



CONTEXTE

La Métropole Aix-Marseille-Provence est propriétaire des rames et des systèmes d'exploitation du métro. Elle est donc responsable de leur renouvellement. L'opération NEOMMA a pour objectif ce renouvellement ainsi que la migration vers une exploitation en pilotage automatique intégral du métro marseillais.

Nouvelle rame de métro



LES ENJEUX

- Répondre au vieillissement et à l'obsolescence des rames actuelles,
- Maîtriser les coûts d'exploitation,
- Permettre l'accroissement de la fréquentation des lignes de métro par une augmentation de la capacité de l'offre de transport de 17% sur la ligne M1 et de 23% sur la ligne M2,
- Augmenter le nombre de places proposées (de 472 passagers par rames à 500 sur le nouveau matériel roulant),
- Réduire l'intervalle de la fréquence de passage des rames par l'automatisation de la ligne.

DESCRIPTIF

L'entreprise Alstom a été choisie pour assurer la construction des nouvelles rames ainsi que des systèmes d'exploitation en automatisation intégral. Leur maintenance sera réalisée par la RTM.

C'est l'entreprise franco-américaine Faiveley Transports à Tours qui est chargée de la fourniture et de l'installation des façades de quais permettant de garantir la sécurité des voyageurs. Ce chantier a été confié à la Métropole en transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage par la RTM.

Une équipe d'experts dédiée recrutée par la Métropole assure le pilotage global de ce projet complexe.



AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

Ce projet nécessite une coordination très précise entre les différents intervenants afin **d'assurer la continuité d'exploitation du réseau de métro durant toutes les phases** de déploiement et de migration des systèmes d'automatisation et du matériel roulant.

En effet, le matériel roulant existant doit faire l'objet d'une poursuite **d'exploitation en mixité avec le nouveau matériel**

roulant jusqu'à ce que le parc actuel de 36 véhicules soit remplacé par les 38 nouvelles rames. L'installation ainsi que la mise en service des façades de quais s'effectueront lorsque les anciens matériels roulants seront tous remplacés sur une ligne. **L'automatisation intégrale se fait ligne par ligne dès la mise en service des façades de quai sur chacune des lignes.**



Arrivée de la première rame à Marseille en juillet 2023.



Essais nocturnes de la rame - station La Rose



Découverte de l'intérieur du nouveau métro
Journées Européennes du Patrimoine 2024



Le planning de l'opération est découpé en plusieurs phases opérationnelles, pour assurer une continuité de service optimale :

<p>PHASE 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation avec le nouveau poste de signalisation de la Rose le 30 Juillet 2023. 	<p>PHASE 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation avec le poste de commande centralisé du nouveau réseau prévue fin 2024.
<p>PHASE 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation conjointe des matériels roulants nouveaux et anciens en mode de conduite semi-automatique sur la ligne M2 prévue fin 2025. • Exploitation conjointe des matériels roulants nouveaux et anciens en mode de conduite semi-automatique sur les deux lignes M1 et M2 prévue en août 2026. 	<p>PHASE 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exploitation de 17 nouvelles rames de matériel roulant en mode de conduite intégralement automatique (avec façades de quai) sur la ligne M2 prévue à l'été 2027. • Exploitation de l'ensemble des 38 nouvelles rames de matériel roulant en mode de conduite intégralement automatique (avec façades de quai) sur les deux lignes M1 et M2 prévue fin 2027.

MONTANT DE L'OPÉRATION
Le coût d'investissement global du projet est de **548 M€ HT**





TRAMWAYS

EXTENSION DU TRAMWAY NORD-SUD À MARSEILLE / PHASE 1: ARENCE > CAPITAINE GÈZE ET CASTELLANE > LA GAYE

MISE EN SERVICE : PHASE 1 EN 2025



La future place Castellane

CONTEXTE

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 de Marseille orientée nord-sud, de part et d'autre des terminus actuels. L'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze s'effectuera sur 1,8 kilomètre. L'extension sud entre la place Castellane et la Gaye est prévue sur 4,4 kilomètres.



LES ENJEUX

Les enjeux de mobilité se doublent d'une ambition de requalification urbaine : les places Castellane, Ferrié et le boulevard Schœsing seront entièrement reconfigurés.

Au nord, le nouveau tracé jusqu'à Capitaine Gèze accompagne l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée.

Au sud, cette extension permettra la desserte d'équipements structurants (renforcement de la desserte du stade Vélodrome et du Palais des sports, des hôpitaux sud, du parc du XXVI^{ème} centenaire), etc.

 **+6,2 km**
de nouveau tracé

 **+12**
nouvelles stations

 **+6,8 km**
d'aménagements
cyclables

 **~528**
arbres plantés

 **13 min**
Capitaine Gèze
>Belsunce

 **16 min**
La Gaye
>Castellane

 **93 700**
habitants desservis
en 2030

 **+18 000**
montées/descentes
station T3 Castellane
en 2030

 environ **93 000**
voyageurs sur ligne T3
en 2030



MONTANT DE L'OPÉRATION
350 M€ HT



DESCRIPTIF



Rue d'Anthoine.

L'extension nord-phase 1 traverse le périmètre de l'Opération d'intérêt National (OIN) Euroméditerranée.

Depuis le terminus actuel d'Arenc Le Silo, l'extension nord emprunte les voies suivantes :

- le boulevard de Paris,
- la rue d'Anthoine,
- la traverse du Bachas et la rue du Marché dans le sens sud vers nord et l'avenue Roger Salengro sud dans le sens nord vers sud,
- l'avenue Roger Salengro nord et la rue de Lyon.

L'extension sud – phase 1 prend son origine à la place Castellane et a son terminus à la Gaye.

Elle emprunte du nord au sud les voies suivantes :

- l'avenue Jules Cantini,
- le boulevard Schloesing,
- la rue Augustin Aubert,
- l'avenue Viton.



bd Schloesing - EN COURS

Le bâtiment Dromel Montfuron accueillera le site de maintenance et de remisage et un parking relais, de 600 places, sera implanté en bordure du boulevard Schloesing, entre l'avenue des tirailleurs et le boulevard de l'Huveaune.

Le terminus s'inscrit sur le début du chemin de la colline Saint-Joseph, à l'intersection avec le futur Boulevard Urbain Sud (BUS).

Un parking relais sera créé au terminus sud : le P+R La Gaye de grande capacité.



bd Schloesing - APRÈS

Site de maintenance et de remisage du tramway / P+R Dromel



La place Castellane - avril 2025

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

PROCÉDURES :

- ✓ Arrêté d'autorisation environnementale du projet signé le 3 mars 2021,
- ✓ Arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) signé le 15 juin 2021,
- ✓ Permis de construire du site de maintenance et de remisage délivré le 30 juillet 2021,
- ✓ Permis d'aménager place Castellane délivré le 1^{er} juillet 2022.

2021 - 2023 : TRAVAUX PRÉPARATOIRES

- Travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires, travaux préparatoires infrastructures et équipements, travaux de démolition, diagnostics archéologiques.
- Travaux de terrassement préalables du site de maintenance et de remisage.
- Livraison d'un pont sur l'Huveaune (fin 2023).

DÉBUT 2022 À FIN 2025 : TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES ET VOIRIES

- **nord** : rue de Lyon, avenue Salengro et place Bougainville.
- **centre** : rue du Rouet, rue Basse Sainte-Philomène, avenues de Delphes et Cantini, place Castellane.
- **sud** : boulevards Schlœsing et Dromel, rues Aubert et Viton et place Ferrié. Aménagement du pôle d'échanges multimodal Dromel et du site de maintenance et de remisage des rames.

La pose des rails et les bétons désactivés sont en cours sur tous les secteurs. Les plantations des espaces verts et les plantations d'arbres d'alignement sont en cours.

La pose des rails dans le site de maintenance et de remisage du tramway T3 a démarré début 2024. Les travaux de second œuvre et d'équipement sont en cours.

Raccordement tramway T3 existant Arenc : **réalisé pendant l'été 2023.**

Raccordement tramway T3 existant Rome-Cantini : **avant l'été 2025.**

Mise en service du parking Dromel : **2^{er} trimestre 2025.**



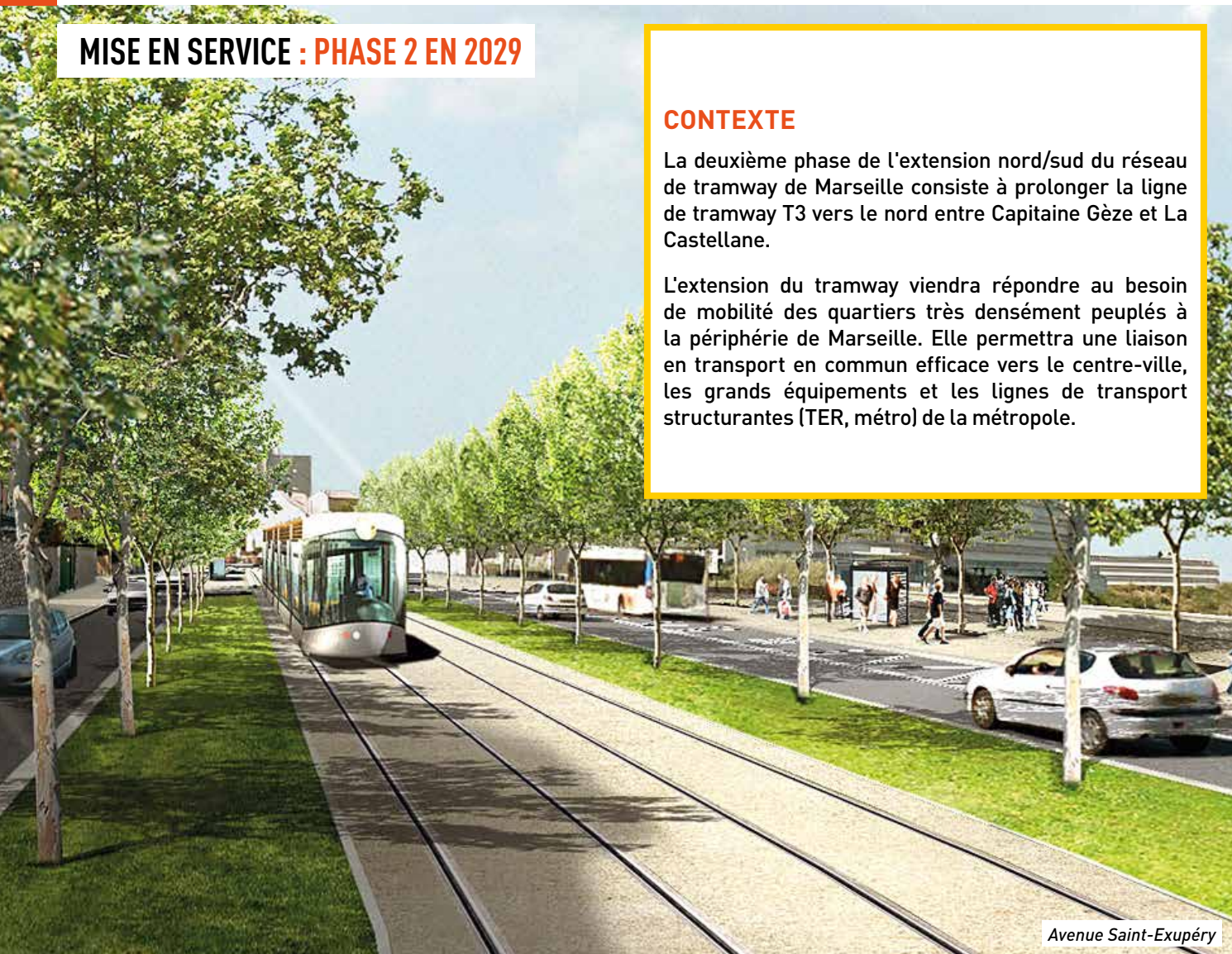
EXTENSION DU TRAMWAY NORD-SUD À MARSEILLE / PHASE 2 : CAPITAINE GÈZE > LA CASTELLANE

MISE EN SERVICE : PHASE 2 EN 2029

CONTEXTE

La deuxième phase de l'extension nord/sud du réseau de tramway de Marseille consiste à prolonger la ligne de tramway T3 vers le nord entre Capitaine Gèze et La Castellane.

L'extension du tramway viendra répondre au besoin de mobilité des quartiers très densément peuplés à la périphérie de Marseille. Elle permettra une liaison en transport en commun efficace vers le centre-ville, les grands équipements et les lignes de transport structurantes (TER, métro) de la métropole.



Avenue Saint-Exupéry

LES ENJEUX

Le projet permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires et participera au renforcement de l'attractivité économique du nord de la ville.



+ 11
nouvelles stations



+ de 7 km
infrastructures
nouvelles



+ 45 000
montées par jour



Un tramway toutes
les
5 min



25 min
Capitaine Gèze
>La Castellane



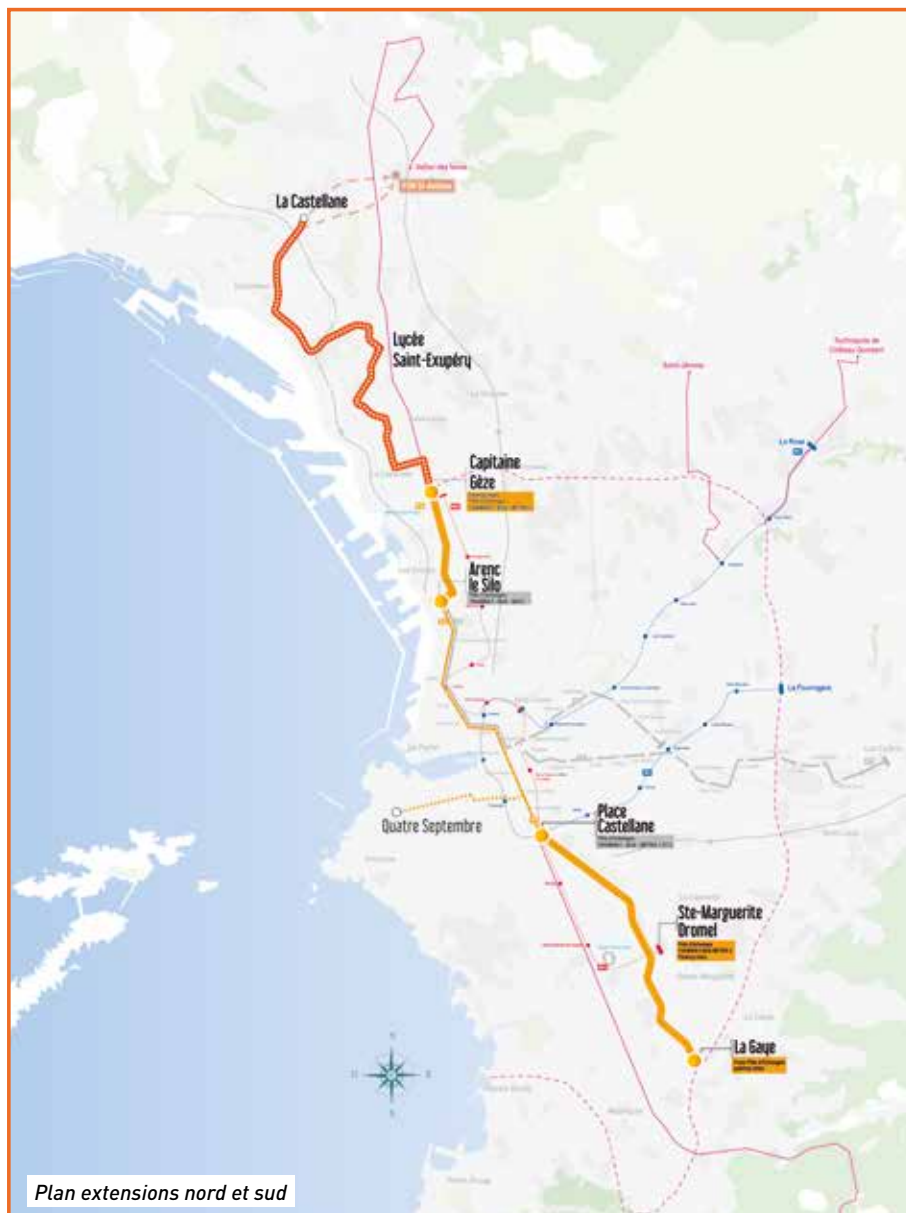
70 000
emplois desservis
en 2030



2 parkings relais
PEM Saint-André
P+R La Gaye



DESRIPTIF



Plan extensions nord et sud

TRACÉ AU NORD :

D'une longueur d'environ 7,1 km, le tracé de l'extension nord relie le futur terminus Capitaine Gèze à La Castellane et comprend 11 nouvelles stations.

- Depuis la station Capitaine Gèze, le tracé retenu à l'issue de la concertation préalable rejoint le lycée Saint-Exupéry via la rue de Lyon, le boulevard de la Méditerranée puis le chemin de la Madrague-Ville,
- Le tramway empruntera ensuite le chemin du Ruisseau Mirabeau, le chemin du Littoral puis l'avenue André Roussin pour rejoindre La Castellane,

- Le tramway sera connecté au futur pôle d'échanges multimodal de Saint-André, qui comprendra une nouvelle halte ferroviaire TER, un parking relais et plusieurs lignes de bus,
- En outre, le tramway s'inscrira dans un cadre paysager remarquable, au pied des massifs de l'Estaque et de l'Étoile.

MONTANT DE L'OPÉRATION

Une enveloppe prévisionnelle incluant le foncier, le matériel roulant, un site de remisage de quelques rames est actuellement évaluée à 453 M€ HT*.

**Ce montant sera actualisé à l'issue des études d'Avant-Projet.*





Place des Abattoirs

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

Concertation préalable réalisée du 1^{er} déc. 2022 au 16 janv. 2023.

Approbation du bilan de la concertation au Conseil de la Métropole du 29 juin 2023.

Concours de maîtrise d'œuvre (conception) : le lauréat désigné le 23/01/2024 par le jury est le groupement Systra, Ingérop STOA.

<p>2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Désignation du lauréat du concours pour la maîtrise d'œuvre de l'opération.
<p>FÉVRIER 2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Désignation du conducteur d'opération.
<p>2024-2025 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Études de maîtrise d'œuvre.

<p>2026 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Enquête publique Début des travaux de déviation des réseaux
<p>2027 - 2029 :</p> <ul style="list-style-type: none"> Arrêté d'Utilité Publique Travaux et première mise en service



VAL'TRAM : EXTENSION DE LA LIGNE DE TRAMWAY ENTRE AUBAGNE ET LA BOUILLADISSE

LIVRAISON À AUBAGNE : 2025
JUSQU'À LA BOUILLADISSE : 2026



Nouvelle rame de tramway

CONTEXTE

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway actuellement en exploitation sur la commune d'Aubagne dans la vallée de l'Huveaune, entre Aubagne et La Bouilladisse.

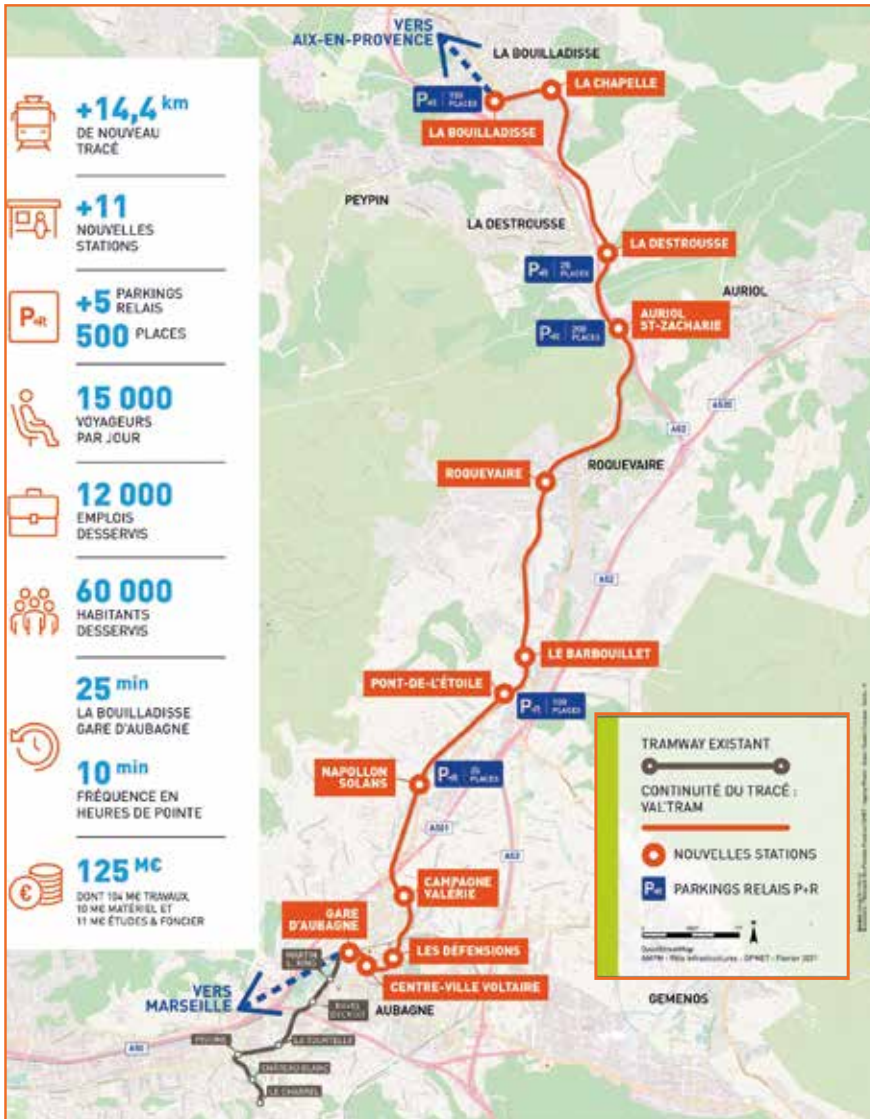
Le projet prévoit d'emprunter l'ancienne voie de Valdonne sur 13,2 km, puis de rejoindre la ligne de tramway existante via un tracé en centre-ville d'Aubagne, sur 1,2 km. La ligne existante dessert déjà le lycée, l'hôpital d'Aubagne et la gare.

LES ENJEUX

Le projet du Val'tram répond à plusieurs enjeux :

- Offrir une meilleure desserte du territoire en desservant la haute vallée de l'Huveaune vers la Bouilladisse et la vallée de la Sainte-Baume (Auriol/Saint-Zacharie). Les nouvelles stations entre Aubagne et la Bouilladisse irrigueront les bassins d'emploi et les zones d'emplois actuelles et futures.
- Développer l'intermodalité sur l'axe la Bouilladisse/Aubagne, dont le principal axe routier (RD96) est particulièrement engorgé aux heures de pointe. La diminution des circulations routières permettra d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière, de diminuer les nuisances sonores, les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.
- Favoriser l'écomobilité en créant des itinéraires pour encourager les modes doux.
- Réaménager et améliorer la qualité de l'espace public, en lien avec la création des stations.
- Valoriser un patrimoine d'exception en utilisant la voie désaffectée de Valdonne pour prolonger la ligne existante. Celle-ci est empruntée sur un tronçon de 13,2 km, avec de nombreux ouvrages existants : deux tunnels de 100 et 200 m et une cinquantaine de ponts rail.





Tracé du Val'tram



Gare de La Bouilladisse



Gare d'Aubagne

DESRIPTIF

Le projet comporte la création de :

- 11 stations situées sur 5 communes,
- 500 places de stationnement, 3 parkings relais principaux (La Bouilladisse, Auriol/Saint Zacharie, Pont de l'Etoile), avec possibilité d'extension.

MONTANT DE L'OPÉRATION
180 M€ HT

Les principes d'exploitation envisagés sont les suivants :

- À terme, une fréquence de 10 minutes en heure de pointe (au lieu de 1 bus par 20/30min),
- 120 passages de tramway par jour (actuellement 45 passages de bus pour La Bouilladisse, 62 pour Roquevaire),
- Capacité du système : 22 500 voyageurs/jour,
- Fréquentation attendue : 15 000 voyageurs/jour sur la ligne complète, 6 000 voyageurs/jour sur le tronçon La Bouilladisse – Aubagne,
- Une exploitation en voie unique avec des croisements en station.





Roquevaire

! AVANCEMENT DE L'OPÉRATION !

- Approbation de la Déclaration de Projet au bureau de la Métropole du 12 octobre 2023,
- Arrêté préfectoral autorisation environnementale : 6 novembre 2023,
- Arrêté préfectoral d'Utilité Publique : 20 décembre 2023,
- Démarrage des travaux le 4 mars 2024 – fin en octobre 2025 et engagement des essais
- Poursuite des travaux d'extension du dépôt tramways : début 2026

TRAMWAY 4-SEPTEMBRE À MARSEILLE : PLACE DE ROME > PLACE DU 4-SEPTEMBRE

MISE EN SERVICE : 2028

CONTEXTE

La mise en service de l'extension du tramway vers la Place du 4-Septembre figure dans le Plan de Mobilité Métropolitain approuvé le 16 décembre 2021 par le Conseil de la Métropole.



Projection Place du 4-Septembre



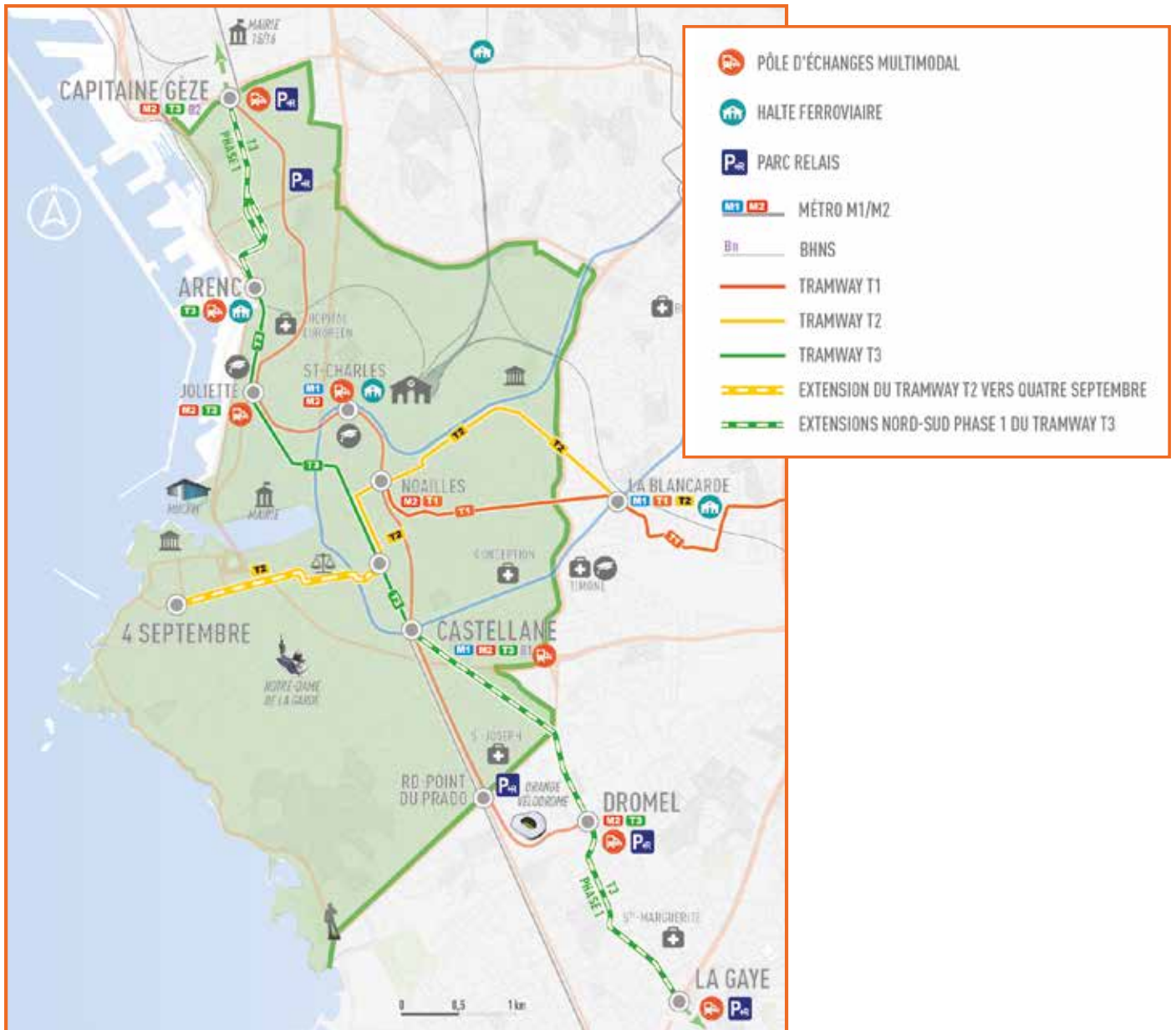
LES ENJEUX

- Le projet d'extension ouest du réseau répond aux forts enjeux de desserte des quartiers denses des 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille et d'accès à la colline du Roucas, essentielle pour un développement harmonieux du territoire marseillais.
- Près de 42 000 habitants et près de 27 000 emplois seront desservis par le tramway dans un rayon de 500 m autour du tracé.
- L'extension du réseau de tramway contribuera à l'apaisement de l'espace public et à la valorisation du patrimoine urbain, architectural et paysager d'un des axes les plus emblématiques de Marseille : Puget/Corderie/Corse. L'extension du réseau de tramway s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus.

DESCRIPTIF

- Le projet consiste à réaliser une extension du réseau de tramway de Marseille selon l'axe Est-Ouest de la future ligne T2, sur un linéaire d'environ 2,1 km depuis la rue de Rome jusqu'à la place du 4-Septembre,
- Quatre stations supplémentaires seront créées, dont une en correspondance avec le métro (Estrangin),
- Le tracé débute en se connectant au réseau existant rue de Rome au niveau de la Préfecture ; il passe le long de la Préfecture puis emprunte le boulevard Peytral, le cours Pierre Puget, le boulevard de la Corderie, l'avenue de la Corse jusqu'à la Place du 4-Septembre,
- La création d'un parking "résidents" est également prévue au niveau de la rue Dessemond, pour compenser en partie la disparition de places de stationnement en surface,
- La trame circulatoire prévoit la mise en sens unique de l'axe Corse/Corderie, permettant ainsi de maintenir l'accès actuel à la rampe Saint-Maurice et d'aménager un itinéraire cyclable sécurisé.







Projection de la place Monthyon

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Marché de conduite d'opération notifié en mars 2022,
- Marché de maîtrise d'œuvre notifié en juillet 2022 au groupement Ingérop Conseil et Ingénierie / Egis Rail / Ilex Paysage et Urbanisme / Rougerie-Tangram,
- Concertation préalable organisée du 22 mars au 30 avril 2023. Approbation du bilan de la concertation par le Conseil de la Métropole du 12 octobre 2023,
- 2^{ème} semestre 2023 : études complémentaires de circulation,
- COPIL pour valider les études préliminaires et le lancement de la poursuite des études : 6 novembre 2023,
- Avant-projet en cours de finalisation,
- 2 années d'études et de procédures administratives seront nécessaires (notamment autorisations environnementales),
- Il faudra également prévoir 2 à 3 années de travaux (y compris travaux de dévoiement de réseaux préalables),

MISE EN SERVICE : PRÉVUE EN 2028.

MONTANT DE L'OPÉRATION

76 M€ HT



TRAMWAY DE LA BELLE DE MAI : EXTENSION DU TRAMWAY VERS LE BOULEVARD NATIONAL/ARENC/BELLE DE MAI

MISE EN SERVICE : 2030



Projection gare Saint-Charles

CONTEXTE

Le projet du tramway de la Belle de Mai, inscrit au plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence, est l'expression d'une volonté de combler le déficit de transports collectifs en modes lourds des quartiers densément peuplés du périmètre National/Belle de Mai et Plombières. Ce secteur qui est au cœur d'un ambitieux projet de requalification urbaine est en lien direct avec la future gare souterraine de Saint-Charles prévue dans le cadre du projet de la Ligne nouvelle (LNPCA) à horizon 2030 pour la première phase et 2035 pour la livraison de la gare souterraine.

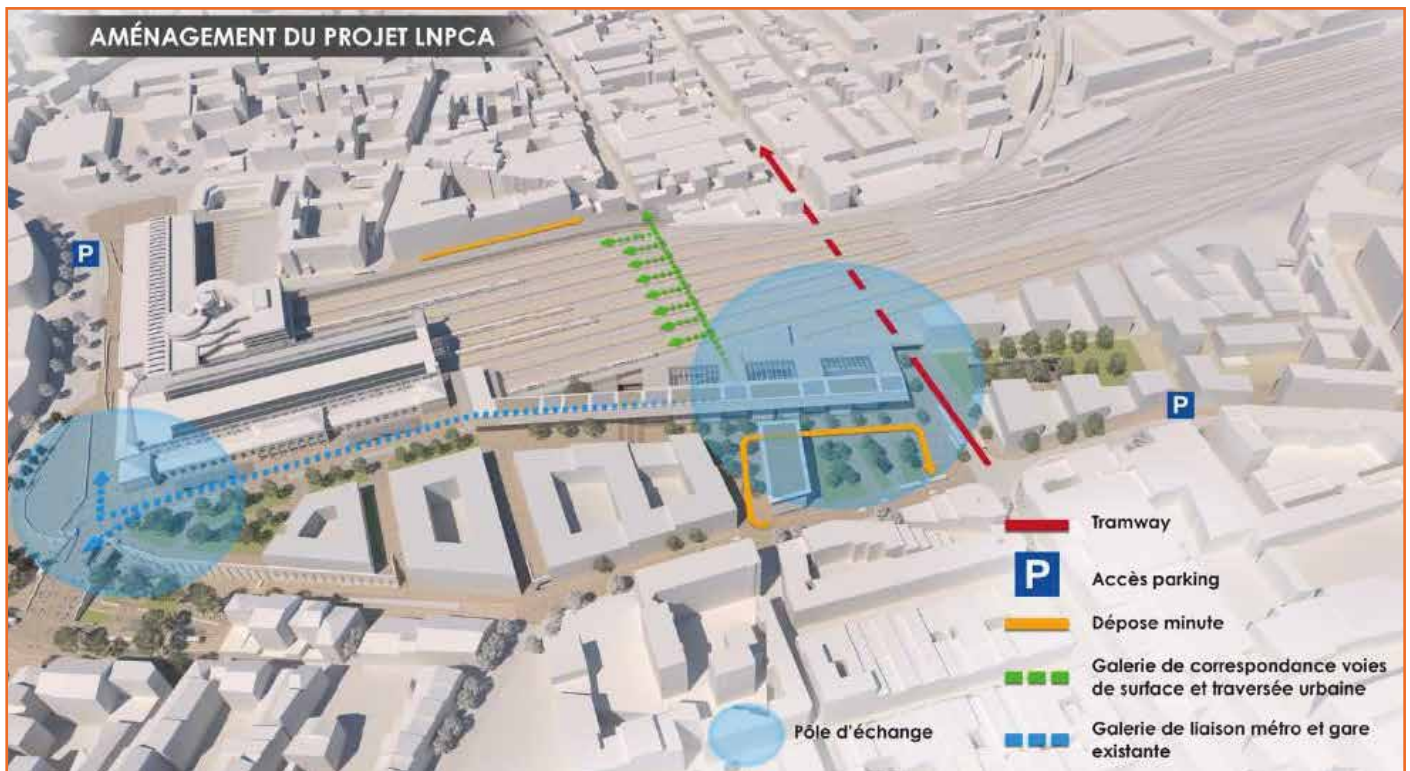
Le projet de tramway devra être réalisé indépendamment de la réalisation de la gare souterraine pour ce qui concerne la traversée du quartier de la Belle de Mai et la liaison vers la gare d'Arenc assurant ainsi la desserte du quartier vers le centre-ville.

Les études intègrent donc toutes les contraintes techniques, juridiques et financières liées aux interfaces avec le projet de gare souterraine.

Par ailleurs, le traitement des modes actifs et l'accessibilité au tramway sont inclus dans le programme de l'opération.

Enfin, l'ambition est de prolonger le tramway vers le nord-est en offrant une liaison depuis la place Burel vers Saint-Jérôme.

La validation du tracé du futur tramway permettra d'engager les études urbaines qui viendront accompagner l'insertion de celui-ci, notamment au niveau du quartier de la Belle de Mai, du boulevard National et de la future gare souterraine.



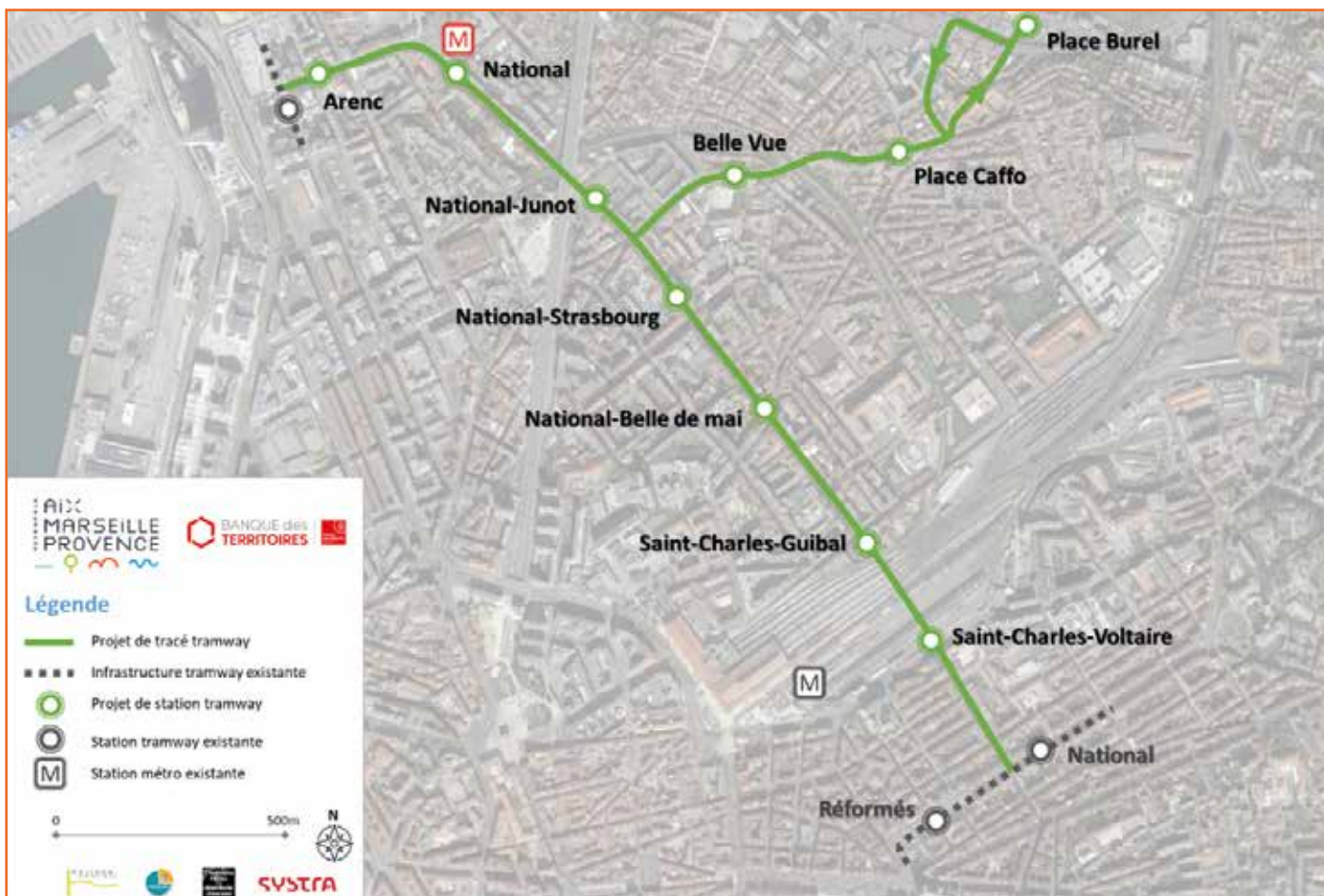
LES ENJEUX

- Desservir le quartier densément peuplé de la Belle de Mai,
- Assurer une liaison directe entre la gare Saint-Charles et le pôle d'échanges multimodal d'Arenc, porte d'entrée nord de la ville, à proximité du quartier d'affaires d'Euroméditerranée,
- Accompagner dans une démarche de long terme le projet de requalification urbaine en connexion avec la nouvelle gare Saint-Charles,
- Développer l'offre en transports en commun, limiter le trafic routier et favoriser les mobilités actives, avec une trame cyclable sécurisée et performante,
- Requalifier les espaces publics pour favoriser la marche et améliorer la qualité de vie,
- Poursuivre les études de faisabilité de prolongement du tramway entre la place Burel et Saint-Jérôme.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

- Le tracé préférentiel retenu à l'issue des études de faisabilité comprend 10 stations avec un passage par le boulevard National, une connexion au nord à Arenc et un terminus partiel place Burel sur un linéaire de 5 km environ,
- Un gain de fréquentation de 25 % supplémentaire du réseau de tramway est attendu avec la mise en service du barreau de la Belle de Mai.





Insertion du tramway sur le bd National en interface avec la gare souterraine

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- 2020/2021 : Études d'opportunité,
 - 2022/2023 : Études de faisabilité,
 - 20 décembre 2023 : Comité de pilotage qui valide le tracé préférentiel,
 - 2024 : Engagement des études de faisabilité pour une extension vers Saint-Jérôme,
 - 5 décembre 2024 : Adoption du programme au Conseil métropolitain,
 - 2025/2026 : Études de conception,
 - 2027/2028 : Désignation des entreprises de travaux,
 - 2028/2030 : Travaux et mise en service,
 - Phasage de mise en service : contraintes liées au chantier de la LNPCA
- Phase A /**
Réalisation de la section Arenc – Place Burel jusqu'au PRA National
- Phase B /**
Durant la phase 2 de LNPCA (après travaux de génie civil de la gare souterraine) Réalisation de la section boulevard Longchamp – Guibal

MONTANT DE L'OPÉRATION

Coût prévisionnel :

176 M€ HT Foncier inclus



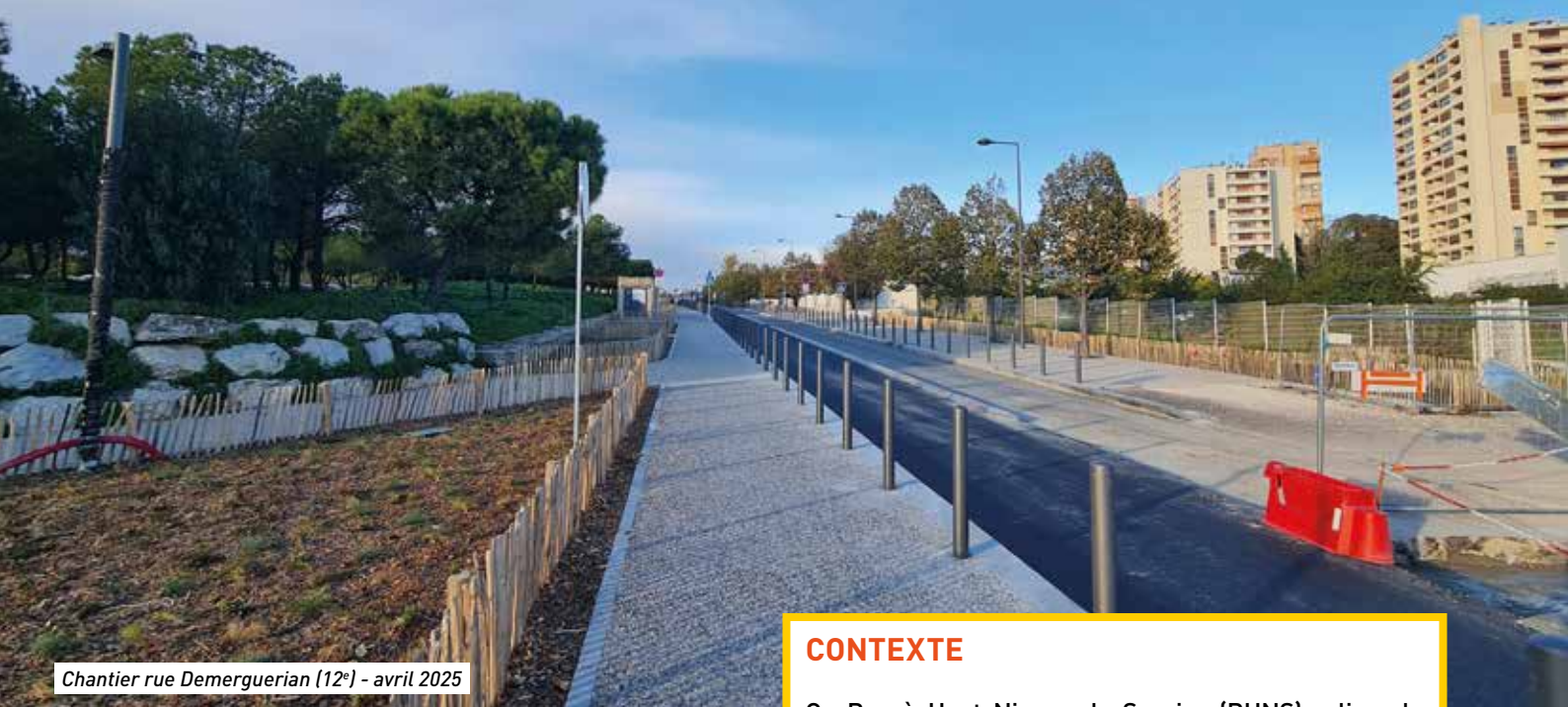


BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE À MARSEILLE

LE B4

MISE EN SERVICE : 2025



Chantier rue Demerguerian (12^e) - avril 2025

CONTEXTE

Ce Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliera le métro Capitaine Gèze au Pôle d'échanges multimodal de la Fourragère en empruntant des sections de voies nouvelles ou réaménagées sur la rocade L2 nord.

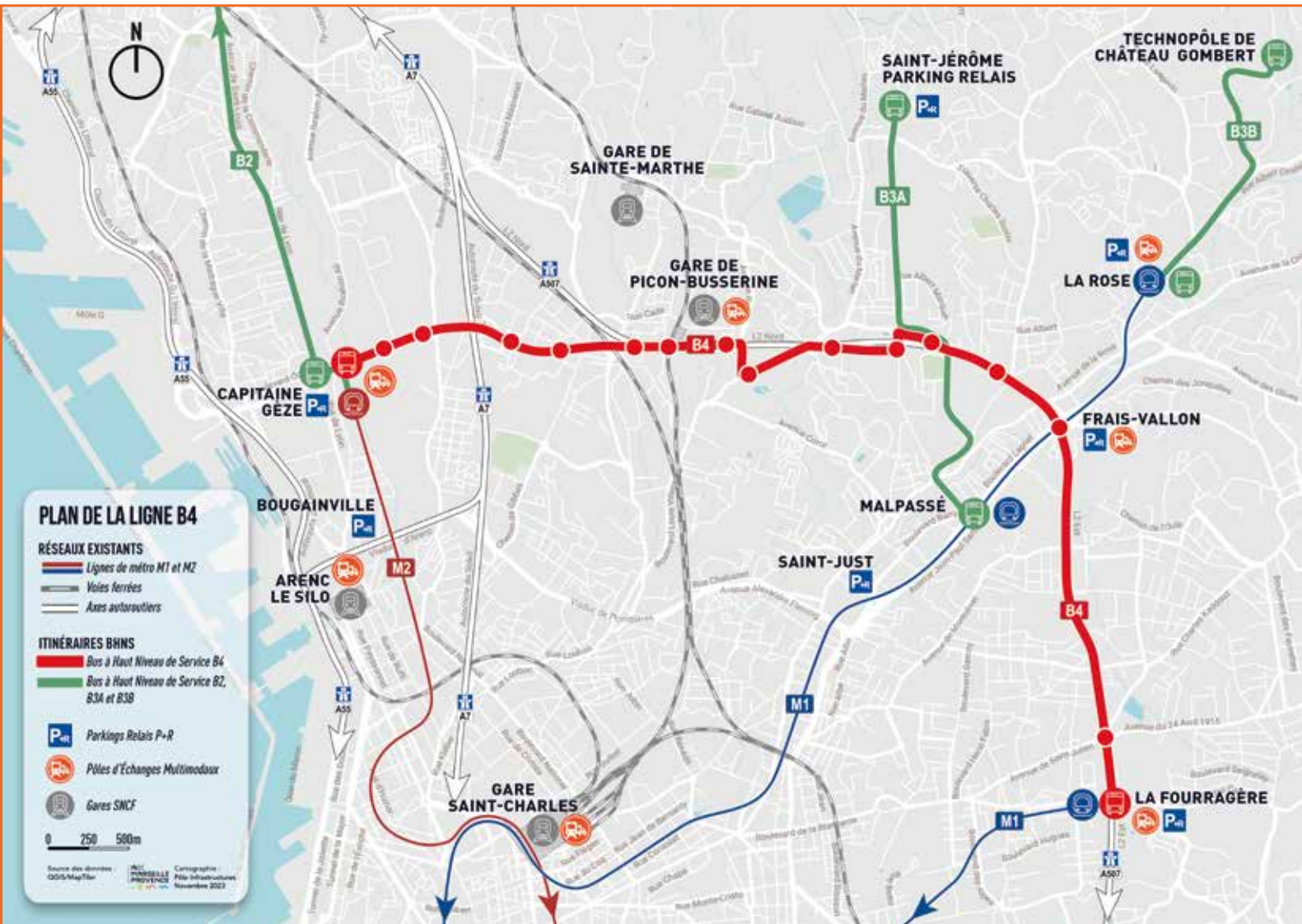
LES ENJEUX

- Cette ligne de rocade a vocation à devenir la ligne la plus empruntée du réseau de transport en commun léger. Elle permettra de mettre en connexion les quartiers périphériques et reliera les quartiers Nord et Est de Marseille en évitant le centre-ville (desserte des quartiers Gèze, Campagne Larousse, Fontvert, Picon, Busserine, Saint-Jérôme, Malpassé, Frais Vallon et la Fourragère).
- Elle assurera la correspondance avec les lignes 1 et 2 du métro, ainsi qu'avec d'autres lignes de bus ou cars métro express de la Métropole.



Boulevard Capitaine Gèze (14^e) - septembre 2024

DESRIPTIF



Le projet consiste à aménager une ligne de bus à haut niveau de service entre le pôle d'échanges multimodal Capitaine Gèze et le pôle d'échanges multimodal de La Fourragère (livré en septembre 2023).

- 8 km de ligne, dont 4,7 km de site propre et 2 km en tunnel, soit environ 80 % de site propre en dehors de la section en tunnel,
- 16 stations,
- 29 900 voyageurs / jour,
- 46 600 habitants et 15 600 emplois desservis,
- Fréquence : 6 min en heures de pointe / 10 min en heures creuses.

MONTANT DE L'OPÉRATION

31 M€ HT





Station Frais Vallon



Station Sévigné



Capitaine Gèze et rocade L2 nord

Suivant les secteurs traversés et les contraintes de site, le BHNS B4 circule dans un site propre ou s'intègre dans la circulation générale, avec des couloirs d'approche aux carrefours.

- L'opération comporte, outre l'infrastructure de transport pour le BHNS B4 et les équipements associés (priorité aux feux, 16 stations BHNS, signalisation), le réaménagement du pôle d'échanges de La Fourragère, la création de pistes cyclables et de voies piétonnes, et des aménagements paysagers.
- **Secteur Gèze / A7 (14^{ème} arrondissement)** : mise en place de couloirs d'approche aux carrefours, dans l'attente de la requalification de l'axe Cap Pinède / Capitaine Gèze par Euroméditerranée.
- **Secteur A7 / échangeur Saint-Jérôme** : les travaux de requalification de l'avenue Arnavon, intégrant les voies de bus en site propre, sont en cours. À partir de l'échangeur de Sainte-Marthe, les voiries du BHNS ont déjà été réalisées dans le cadre des aménagements de surface de la rocade L2 nord (travaux réalisés entre mai 2019 et mars 2022).
- **échangeur Saint-Jérôme / Frais Vallon (13^{ème} arrondissement)** : l'opération consiste ici à réaliser un projet d'aménagement intégrant toutes les fonctionnalités : espaces piétons apaisés, continuité cyclable, aménagements paysagers de qualité, notamment devant l'établissement scolaire Sévigné.
- **Frais Vallon / La Fourragère (12^{ème} arrondissement)** : le BHNS B4 emprunte le tunnel de Montolivet de la L2 et ressort au demi-échangeur de Saint-Julien. Il poursuit ensuite son itinéraire dans des couloirs en site propre jusqu'au pôle d'échanges de La Fourragère, dont le parking relais modernisé et agrandi a été ouvert au public en septembre 2023.

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Notification du marché de maîtrise d'œuvre au groupement Setec International /Gautier+Conquet : juillet 2019. Études Avant-Projet (AVP),
- Concertation préalable organisée au printemps 2021. Approbation du bilan de la concertation par le Conseil de la Métropole du 7 octobre 2021,
- Études PRO et DCE : 2021/2022,
- Appels d'offres travaux (8 lots : 3 lots VRD, 3 lots d'équipements urbains, et 2 lots d'aménagements paysagers) : 1^{er} semestre 2023. Marchés de travaux attribués à l'été 2023,
- Dernier COPIL le 20 décembre 2023,
- Les travaux ont démarré entre fin janvier et début février 2024 sur les 3 sections : Gèze ; Sévigné-Frais Vallon ; Saint-Julien/La Fourragère,
- Les travaux sur l'avenue Arnavon sont terminés depuis avril 2024,
- Marché spécifique de mise en œuvre de la priorité aux feux sur la ligne B4 notifié en octobre 2024.



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE : EXTENSION DU ZENIBUS

MISE EN SERVICE : 2025



Le bus+ ZENIBUS

CONTEXTE

Le Plan de Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit de la réalisation du projet d'extension de la ligne de BHNS ZENIBUS :

- à l'est, vers Plan de Campagne,
- au sud vers le Technoparc des Florides à Marignane.

Ce projet d'extension de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) se traduit par le remplacement de la ligne actuelle par 2 nouvelles lignes à savoir :

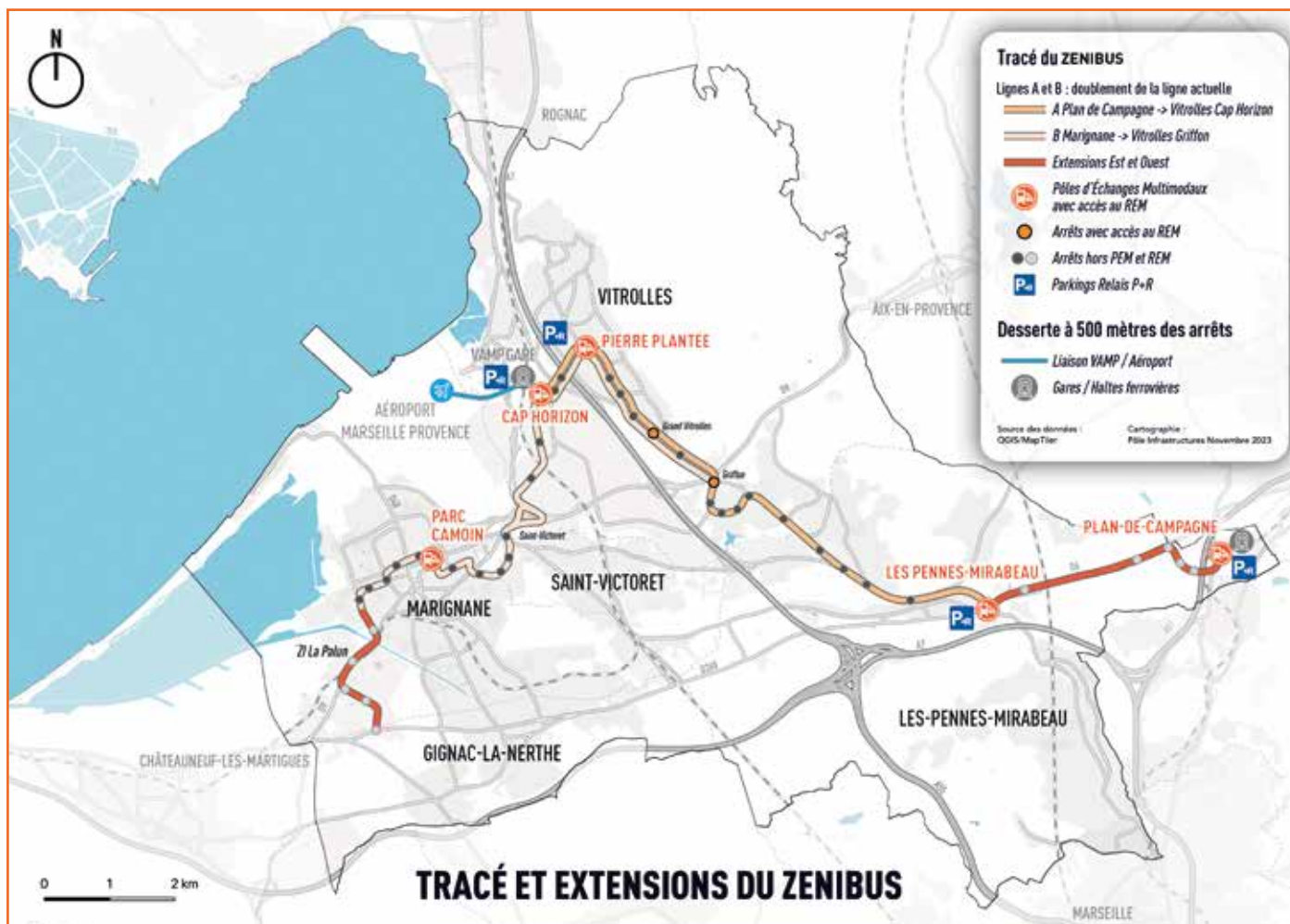
- La ligne ZEN A : Plan de Campagne <> ZI des Estroublans à Vitrolles,
- La ligne ZEN B : Technoparc des Florides à Marignane <> Griffon Clinique à Vitrolles.

LES ENJEUX

- Le projet d'extension du ZENIBUS s'inscrit dans la dynamique de développement du bassin de proximité Marignane-Vitrolles qui regroupe les territoires des 5 communes de Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau, Saint-Victoret, Marignane et Gignac-la-Nerthe et compte 105 000 habitants (donnée 2017) et 60 000 emplois.



DESRIPTIF



L'exploitation de la ligne prolongée s'articule autour de 2 lignes (ZEN A et ZEN B) avec une partie en tronc commun sur la commune de Vitrolles qui concentre aujourd'hui une part importante des voyageurs.

Caractéristiques des 2 lignes :

- Ligne A (Cap Horizon – PEM Plan de Campagne) : 14,5 km, dont 4,4 km d'extension,
- Ligne B (ZAC Florides – Griffon Clinique) : 12,3 km, dont 2,5 km d'extension,
- Linéaire de tronc commun : 4 km sur la commune de Vitrolles,
- Linéaire total de voies réservées : 7,5 km (dont 4,5 km portés par le projet d'extension),

- Nombre de stations : 33 actuellement. 12 stations créées ou déplacées et 11 stations allongées,
- La fréquentation totale du ZENIBUS sur l'ensemble des 2 lignes est estimée à 13 500 voyageurs/jour à l'horizon 2030,
- Le report modal de la voiture est quant à lui estimé à 1 630 voitures/jour.

MONTANT DE L'OPÉRATION

26,5 M€ HT



AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Enquête publique unique portant sur l'Utilité Publique, le parcellaire et les autorisations environnementales du 12 février au 13 mars 2024,
- 12 septembre 2024 : arrêté préfectoral Déclaration d'Utilité Publique
- 16 septembre 2024 : démarrage des travaux
- Fin de dévoiement des réseaux concessionnaires,
- Mise en service programmée pour fin 2025.

La livraison du pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne étant prévue fin 2026, la mise en service du ZENIBUS se fera avec un terminus provisoire, face au cinéma de Plan de Campagne.

- Organisation de 8 comités de pilotage entre avril 2021 et fin 2024.



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE : AUBAGNE-GÉMENOS

MISE EN SERVICE : 2025



CONTEXTE

Le Plan de Mobilité approuvé en décembre 2021 par la Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit la création de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dans les villes moyennes comme Aubagne. Ces lignes bus+ assureront des liaisons performantes entre les pôles d'échanges multimodaux et les secteurs d'activités et de services. Le BHNS Aubagne-Gémenos se substituera à la ligne 1, ligne la plus fréquentée du réseau de bus urbain, en empruntant son tracé et en améliorant sa cadence et sa fiabilité.

LES ENJEUX

La ligne du BHNS Aubagne-Gémenos permettra de mettre en connexion le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Aubagne, la zone commerciale de La Martelle, les zones industrielles des Paluds et du parc d'activités de Gémenos ; ces différents pôles d'activités étant fréquentés quotidiennement par 12 000 salariés.

Elle offrira une liaison directe et rapide entre ces différents secteurs et desservira le futur P+R de Camp de Sarlier en sortie de l'autoroute A52 depuis Aix-en-Provence.

Elle assurera également une correspondance avec le Val'Tram (extension du tramway d'Aubagne) depuis la gare jusqu'à la Bouilladisse, ainsi qu'avec d'autres lignes de bus ou cars express de la Métropole.

DESRIPTIF

Le projet consiste à aménager une ligne de BHNS de 6,5 km entre le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Aubagne et le parc d'activités de la Plaine de Jouques à Gémenos.

Suivant les secteurs traversés et les contraintes de site, le BHNS Aubagne-Gémenos circule dans des couloirs en site propre sur 3 km, soit 50% du tracé.

Outre l'infrastructure de transport et les équipements associés (priorité aux feux, stations accessibles, signalisation, éclairage), l'opération comporte le réaménagement du pôle d'échanges de la gare d'Aubagne avec :

- la création de 4 quais bus accueillant les cars express métropolitains,
- l'aménagement de voies vertes cyclables et piétonnes,
- la requalification des trottoirs dans les zones d'activités
- l'organisation du stationnement,
- la désimperméabilisation de 26 000m²
- des aménagements paysagers.

Le matériel roulant sera constitué de véhicules de nouvelle génération, équipés de moteurs au gaz naturel de ville hybrides, de WIFI et de prises de recharge USB.

L'opération comprend également :

- Un parking relais « P+R » à Camp de Sarlier de 150 places, assurant les correspondances et échanges entre le BHNS et le Réseau Express Métropolitain de cars, en sortie de l'autoroute A52.
- La création d'une nouvelle voirie à l'est du pôle d'échanges de la gare SNCF d'Aubagne sur des anciens terrains SNCF acquis par la Métropole. Cette voirie sera composée de trois voies de circulation dont une réservée aux lignes de transport en commun. Elle améliorera les temps de parcours des lignes de transport en commun existantes et du BHNS.

Route de Gémenos





AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Concertation préalable organisée en octobre 2019. Approbation du bilan de la concertation par le Conseil de la Métropole du 18 décembre 2019.
- Notification du marché de maîtrise d'œuvre BHNS au groupement Egis/Ilex : mai 2021, études AVP en 2021.
- Études projet en 2022 et validation en Comité de pilotage le 16 septembre 2022 puis DCE BHNS : 2022/2023.
- Démarrage des travaux en mai 2023 dans le centre-ville d'Aubagne.
- Marchés de travaux : voirie réseaux divers, éclairage public et aménagements paysagers attribués au 2^e semestre 2023.
- Mise en service de la voie nouvelle d'accès au pôle d'échanges de la gare SNCF d'Aubagne en octobre 2023.
- Démarrage des travaux de voirie réseaux divers (VRD) le 17 janvier 2024.
- Dernier COPIL : 29 novembre 2024.
- Lancement d'une enquête publique DUP pour la maîtrise foncière totale.
- **Mise en service du BHNS prévue en septembre 2025.**
- Mise en service du P+R Camp de Sarlier prévue en 2027.



En bref :

- 6.5 km de ligne, dont 3 km de couloir bus en site propre
- 12 stations
- 3 700 voyageurs/jour
- 12 000 emplois desservis
- Fréquence : 10 min en heures de pointe. 15 min en heures creuses
- Parking relais de 150 places en première phase
- 4 km de voie verte

MONTANT DE L'OPÉRATION

35 M€ HT



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE :

MARTIGUES > ESCAILLON > PORT DE BOUC > AIGUES DOUCES

MISE EN SERVICE : 2027

CONTEXTE

Au niveau métropolitain, le développement de l'intermodalité passe par la mise en œuvre de lignes locales de transport collectif efficaces et coordonnées avec les modes lourds comme les TER ainsi que les lignes du Réseau Express Métropolitain (REM). C'est dans cette logique, afin de compléter la chaîne de déplacements, que s'inscrit le projet de ligne de BHNS Martigues/Port-de-Bouc. A l'échelle du bassin de vie, cette ligne à haut niveau de service sera une solution d'intermodalité pour les usagers de la future voie de contournement entre Fos et Salon.

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Martigues/Port-de-Bouc a pour objectif d'améliorer le tracé, l'offre et la performance de la ligne L22, l'une des trois lignes structurantes du réseau de transport Ulysse, à l'ouest de l'Etang de Berre. C'est un maillon essentiel dans l'évolution et la modernisation du réseau de bus de l'ouest Etang de Berre.

Sont ainsi prévus :

- Des aménagements de sites propres ouverts ciblés sur les sections où la perte de temps des bus est la plus forte, principalement en amont des carrefours
- La mise en place de dispositifs de priorité à tous les carrefours à feux des itinéraires et l'implantation de feux tricolores équipés de dispositifs de priorité sur les carrefours giratoires les plus stratégiques
- La réalisation systématique d'aménagements cyclables sur les voies où sont réalisés des travaux en faveur des transports en commun
- L'aménagement de stations accessibles et équipées d'information voyageurs
- La réalisation ou le renforcement des pôles d'échanges tels que le PEM Danielle Casanova de Martigues livré en septembre 2021 ainsi que les gares SNCF de Port-de-Bouc et de Croix-Sainte, visant à développer l'intermodalité entre les différents modes de transport.

LES ENJEUX

Le BHNS permettra une desserte renforcée de 4 quartiers de la politique de la ville à Martigues et à Port-de-Bouc avec un accès à moins de 500 m à pied pour près de 70 % des habitants à ces quartiers.

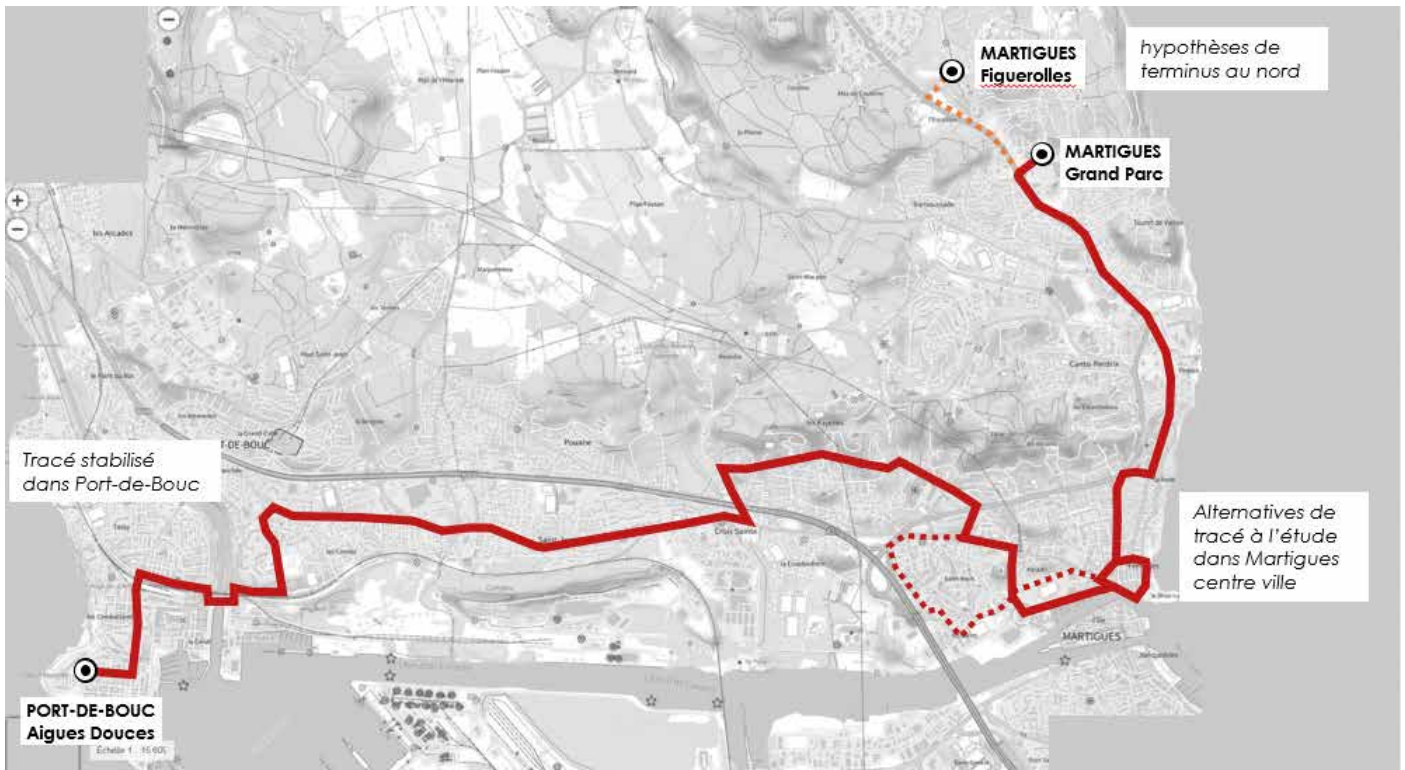
Il assurera également la desserte des 2 centres-villes ainsi que de plusieurs grands équipements ou générateurs de déplacements tel que l'hôpital de Martigues, les établissements scolaires (lycées et collèges), ou les principaux secteurs commerciaux tels que Clément Mille à Port-de-Bouc et Canto-Perdrix à Martigues.

DESCRIPTIF TECHNIQUE :

- Longueur : 13.5 km
- 27 stations
- Fréquence : 10 minutes en heures de pointe ; 20 minutes en heures creuses
- Fréquentation projetée : 7700 voyageurs (soit le double de la fréquentation de la ligne 22 actuelle)



TRACÉ PRÉVISIONNEL



AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- 2017/2018 : Désignation de l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage et démarrage des études de faisabilité
- 2025 : Validation du tracé définitif dans Martigues et poursuite des discussions avec la commune de Port-de-Bouc
- 2024/2025 : Etude de restructuration du réseau de transport urbain à partir du PEM de Martigues Hôtel de Ville
- 2024 : Etudes de faisabilité en cours
- 2026 : Désignation du maître d'œuvre, études de conception, concertation et dépôt des dossiers réglementaires (étude cas par cas autorisations d'urbanisme, etc.)
- 2026/2027 : travaux

MONTANT DE L'OPÉRATION

17M€ auxquels s'ajoutent le matériel roulant complémentaire et les aménagements connexes d'intermodalité (accès à la halte ferrée de Croix-Sainte à Port-de-Bouc notamment..)



EXTENSION DU BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE AIXPRESS MALACRIDA > VAL SAINT-ANDRÉ

MISE EN SERVICE : 2028



CONTEXTE

En 2019, la Métropole inaugurait l'Aixpress, le BHNS 100 % électrique d'Aix-en-Provence. La ligne s'étend sur 7,2 km et comprend 19 stations positionnées tous les 350 m. La ligne dessert le centre-ville, les grands équipements et tous les sites universitaires d'Aix-en-Provence. Sa fréquence de passage est de 7 minutes. Son parcours est effectué à plus de 80 % en site propre indépendamment du trafic routier. Ce qui lui permet d'assurer un service fiable, rapide et régulier.

La Métropole va prolonger ce BHNS jusqu'au quartier en pleine expansion du Val Saint-André.

Cette extension permettra une desserte pour près de 9000 habitants et 4000 salariés. La Métropole profitera de cette extension pour procéder au renouvellement partiel de la flotte de bus toujours entièrement électriques, passant ainsi de 12 à 18 m de long, atteignant ainsi une capacité de 115 places dont 28 assises et 87 debout. Comme pour le tracé d'origine, cette extension accordera une place aux modes actifs avec le prolongement des pistes cyclables.

DESRIPTIF

- Longueur totale : 2,1km
- Longueur du site propre : 1,8km
- 5 nouvelles stations
- Fréquentation attendue par jour : + 5 100 voyageurs à moyen terme
- Type de matériel roulant utilisé : bus Irizar électriques d'une capacité de 115 places
- Fréquence de passage des véhicules : 7 min en heures de pointe
- Amplitude horaires : 5h30 – 23h30 (00h30 la nuit du vendredi au samedi)
- Temps de parcours : environ 6 min pour l'extension
- Estimation du bilan carbone : économie de 6 498 tonnes de CO2



LES ENJEUX

- Desserte des quartiers denses du sud-est d'Aix-en-Provence et de ses équipements sportifs et universitaires
- Connexion au pôle d'échanges multimodal (PEM) de Malacrida pour rejoindre le centre-ville
- Intermodalité forte avec le réseau express métropolitain, la gare SNCF et le PEM Krypton
- Amélioration de la desserte des Quartiers Prioritaires de la Ville d'Encagnane et du Jas de Bouffan

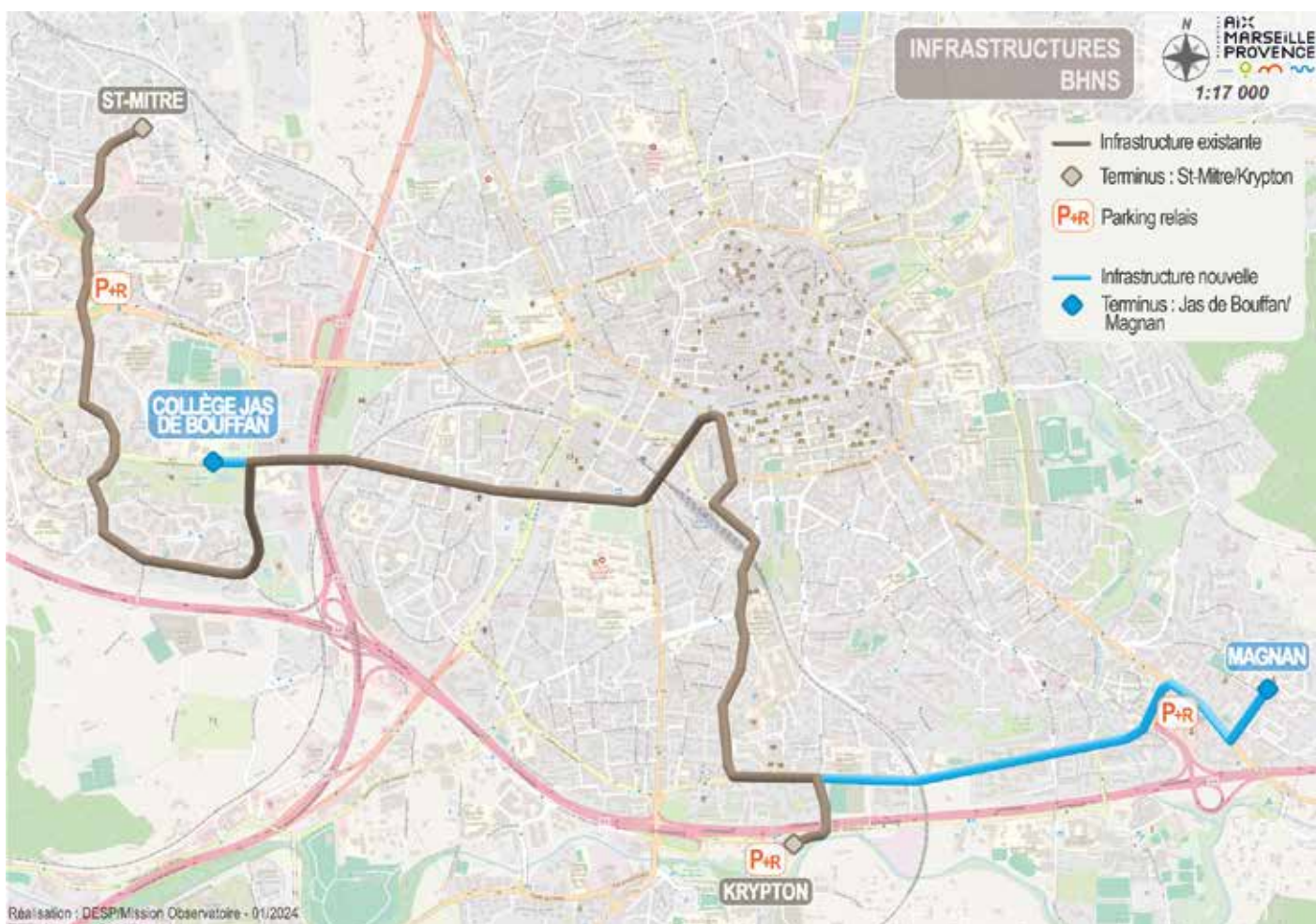
AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Les études de faisabilité ont été validées au COPIL du 11 octobre 2023
- Le programme a été adopté au Conseil de la Métropole du 22 février 2024

MONTANT DE L'OPÉRATION

25,2 M€ HT

TRACÉ PRÉVISIONNEL

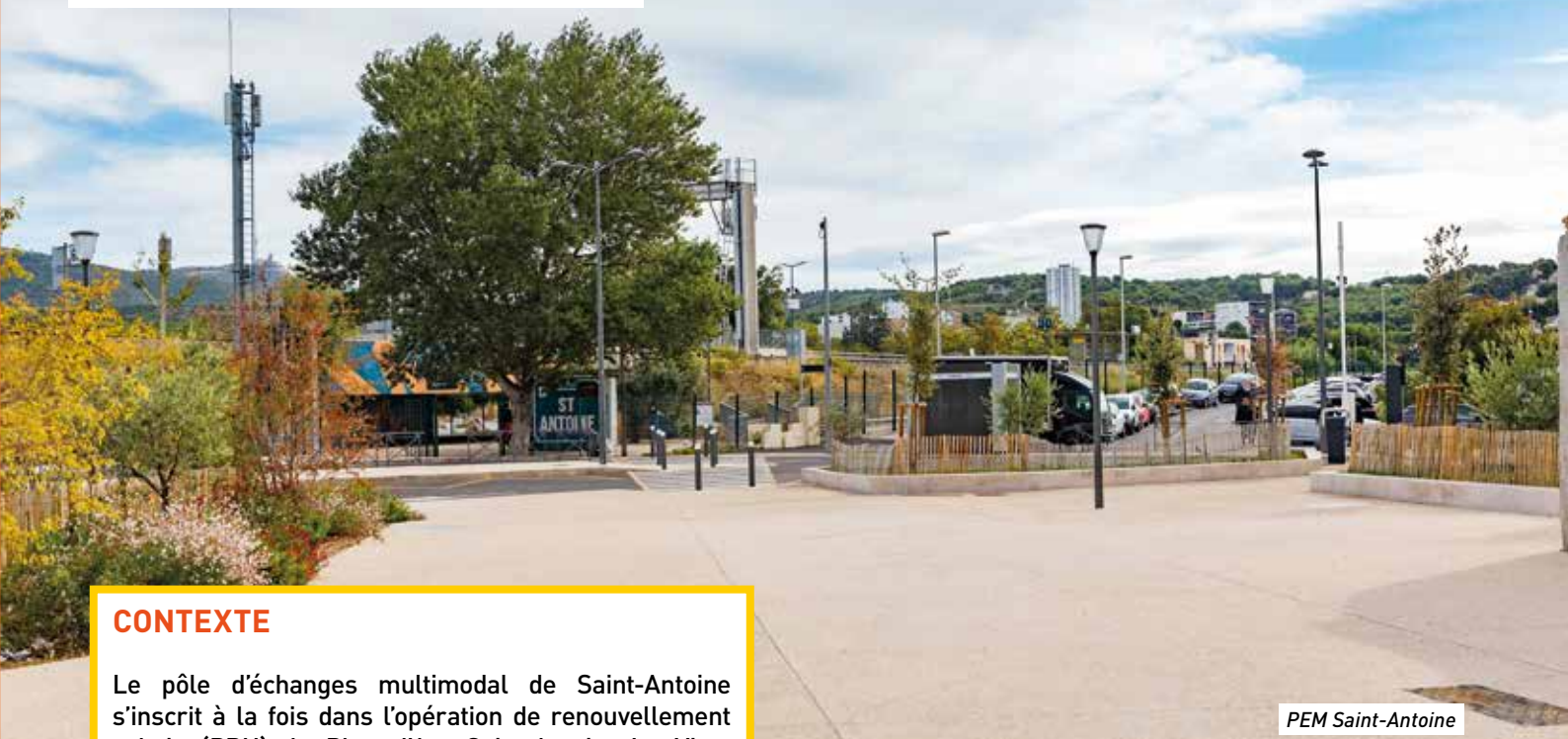




PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL SAINT-ANTOINE

MISE EN SERVICE : PHASE 2 EN 2025



PEM Saint-Antoine

CONTEXTE

Le pôle d'échanges multimodal de Saint-Antoine s'inscrit à la fois dans l'opération de renouvellement urbain (PRU) de Plan d'Aou-Saint-Antoine-La Viste signé en 2005 et dans le projet de Plan de Mobilité (PDM) de la Métropole arrêté en 2021.

Le PEM Saint-Antoine fait partie du réseau express métropolitain et connaîtra une montée en puissance en lien avec le dédoublement des voies de la future gare Saint-Charles (ex : Aubagne – Vitrolles via Saint-Antoine).

LES ENJEUX

- Depuis décembre 2021, un train toutes les 15 minutes en heures de pointe vers Marseille Saint-Charles et Aix-en-Provence via Gardanne
- La desserte locale sera assurée par 4 lignes de transport en commun dont le BHNS B2 reliant les quartiers nord de Marseille au métro Capitaine Gèze
- Une ligne interurbaine vers les Pennes-Mirabeau sera également en terminus au PEM Saint-Antoine

DESRIPTIF

- Le programme de l'aménagement du pôle d'échanges comprend :
- La démolition de quatre bâtiments existants ;
- La réalisation d'une esplanade entre la gare et l'avenue de Saint-Antoine comprenant cinq quais bus et des éléments bâtis ;
- La mise du périmètre sous vidéoprotection

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

Une réception partielle des équipements du PEM a été effectuée en octobre 2022, le reste des aménagements sera réalisé en 2025, après l'éviction des occupants du dernier bâtiment commercial.

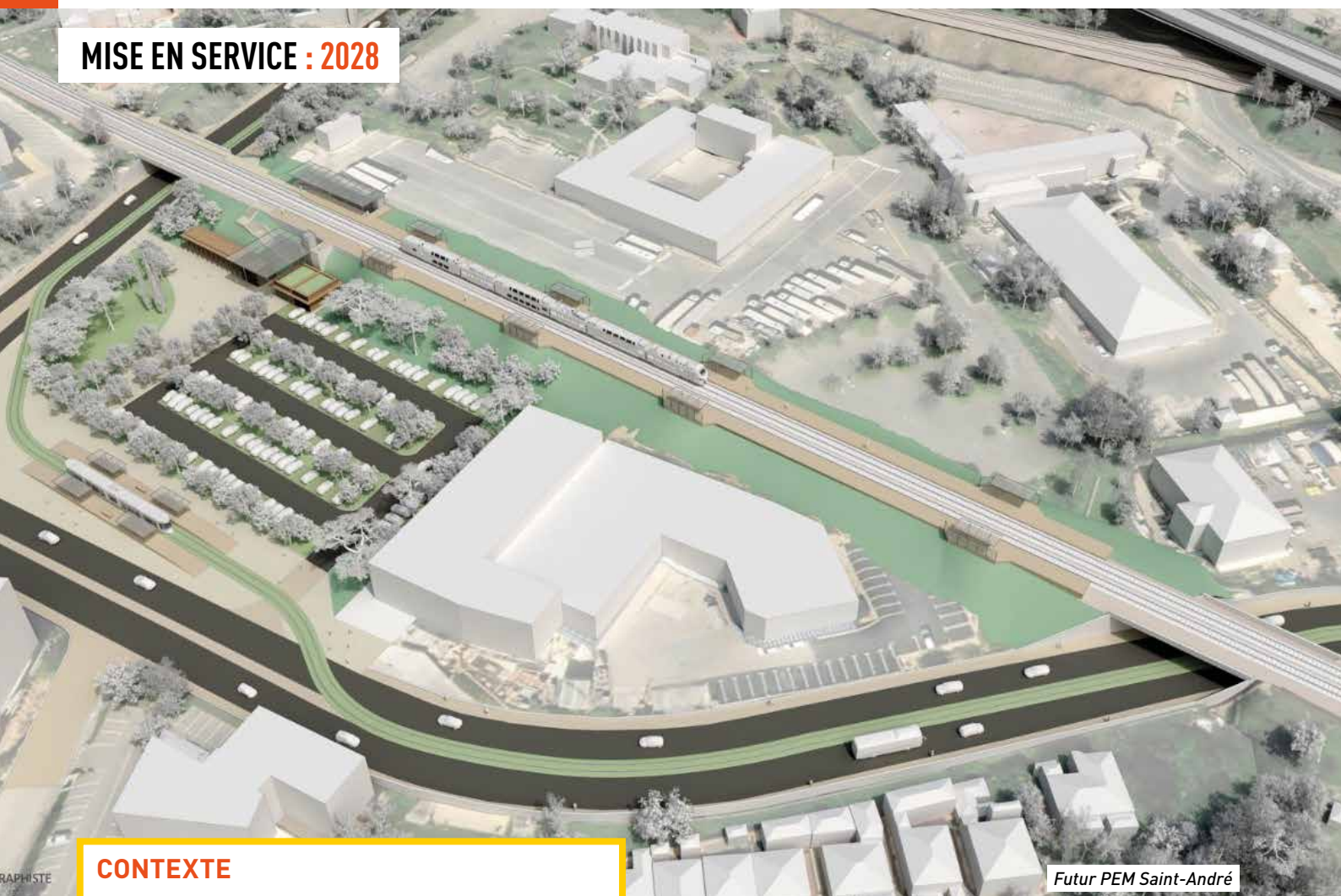
MONTANT DE L'OPÉRATION

21 M€ HT



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL SAINT-ANDRÉ

MISE EN SERVICE : 2028



CONTEXTE

Le pôle d'échanges multimodal Saint-André revêt un caractère stratégique pour la desserte et le désenclavement des quartiers nord de Marseille.

En maillant l'extension du tramway nord/sud avec la création de la halte ferroviaire de Saint-André, il participe pleinement à la mise en œuvre du RER métropolitain avec un objectif de report modal vers les transports en commun. Ce PEM sera doté d'un parking relais d'environ 250 places.

Sa réalisation est concomitante à la réalisation de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), horizon 2029/2030.

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

Démarrage des études de faisabilité au premier trimestre 2024

MONTANT DE L'OPÉRATION

10 M€ HT



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL FRAIS-VALLON

MISE EN SERVICE : 2027



Pôle d'échanges multimodal Frais-Vallon

CONTEXTE

Le pôle d'échanges multimodal Frais-Vallon à Marseille constitue un des pôles d'échanges du réseau express métropolitain (REM), en intermodalité avec les bus à haut niveau de service B3, B4, B5 et le métro M1.

Il s'inscrit également dans le cadre du projet de requalification urbaine du quartier de Frais-Vallon.

LES ENJEUX

Situé à proximité des Quartiers Prioritaires Frais Vallon, la Rose et le Petit Séminaire, inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), il représente une réelle opportunité pour :

- désenclaver ces quartiers ;
- compléter les dispositifs en matière de mobilité (covoiturage, modes actifs...) ;
- améliorer l'attractivité résidentielle pour y attirer de nouvelles populations (accessibilité renforcée, requalification des espaces publics) ;
- faire de la proximité avec des pôles métropolitains dynamiques (le campus universitaire de Saint-Jérôme et le technopôle de Château Gombert) un facteur de développement économique.

Ce projet, qui rend le quartier plus attractif, réalise une couture urbaine au niveau de l'échangeur de la L2. Il facilite l'accès aux différents modes de déplacement : transports en commun et modes actifs à moins de 500 mètres autour du pôle d'échanges. Des liaisons vers le métro Frais-Vallon sont également aménagées et améliorées en termes d'accessibilité.

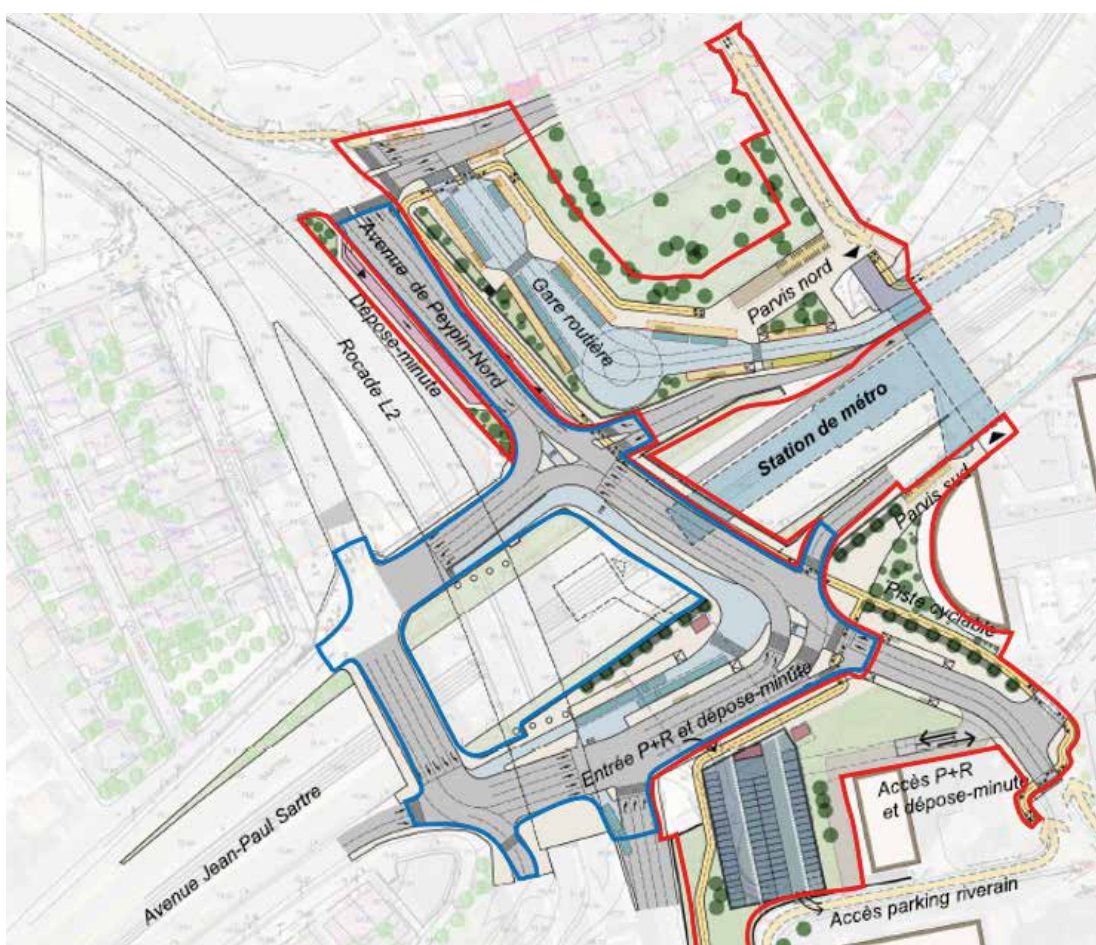


DESRIPTIF

Le projet prévoit la création d'une nouvelle gare routière et d'un parking relais de 150 places. Le pôle d'échanges dispose de 13 quais et d'arrêts de passage, permettant d'accueillir 2 lignes du réseau express métropolitain (REM) : Aix/Malacrida - Saint-Loup ; Aubagne-Aéroport, mais aussi 6 lignes du réseau urbain, ainsi que les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B3 et B4 en passage, et le B5 en terminus. Il comprend notamment les raccordements à la voirie (voie, modification de carrefour), en lien avec l'échangeur de Frais-Vallon, des stationnements (abris-vélo sécurisés, parkings relais), ainsi que des espaces d'attente confortables pour les voyageurs.

En bref :

- Une nouvelle gare routière composée de 13 quais et de 4 arrêts sur voirie,
- Un nouveau P+R, avec des capacités adaptées (150 places),
- L'insertion d'un site propre permettant la circulation des bus à contre-sens sur l'échangeur,
- L'aménagement d'un axe structurant et sécurisé pour les modes actifs en traversée nord/sud du site, ainsi que la création d'abris-vélos sécurisés,
- Les raccordements à la voirie (voie, modification de carrefour), en lien avec l'échangeur de Frais-Vallon.



AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- Programme de l'opération approuvé en 2023
- Notification des marchés de la maîtrise d'œuvre pour la gare routière et le P+R : été 2024
- Études techniques : 2025-2026
- Début des travaux : 2026

MONTANT DE L'OPÉRATION

21 M€ HT

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

PLAN DE CAMPAGNE

MISE EN SERVICE : 2027



Vue d'ensemble du PEM

CONTEXTE

Dans le cadre de la 2^e phase du projet de modernisation de la ligne ferrée Aix-Marseille, l'État, la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence ont décidé de financer la réalisation d'une halte ferroviaire et d'une gare routière à proximité de la zone commerciale de Plan de Campagne, à l'est de l'A51 en bordure de la RD543, sur la commune des Pennes-Mirabeau.

LES ENJEUX

Ce pôle d'échanges apportera une accessibilité nouvelle au territoire, en se situant sur une zone de rabattement pertinente par rapport à l'autoroute, tout en desservant un pôle commercial et d'activités majeur.

Il s'agit de la première zone métropolitaine de chalandise.

MONTANT DE L'OPÉRATION

14 M€ HT

DESSCRIPTIF

Le projet de pôle d'échanges multimodal comprend :

- 11 quais répartis dans une gare routière au niveau droit de la halte ferroviaire (services urbains et interurbains) et le long de la RD543,
- Un point billetterie et services,
- Deux parkings en surface de part et d'autre des voies ferrées, de 118 places au sud et 170 places au nord,
- Stationnement véhicules électriques : 15 places (5% équipées et 20% pré-équipées)
- Places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite
- Parvis et cheminements piétons accessibles,
- Local à vélos - stationnement deux-roues sécurisé

Cette gare routière sera desservie par le bus à haut niveau de service ZENIBUS reliant Marignane aux Pennes-Mirabeau dans le cadre de la prolongation de la ligne existante.

Le projet de halte ferroviaire qui nécessite la mise en place d'un passage souterrain impacte l'ordonnancement des travaux du PEM.





Vue du bâtiment voyageurs et de services

AVANCEMENT DE L'OPÉRATION

- 2021 : désignation du maître d'oeuvre et démarrage des études de conception
- Concertation publique en mars 2022 et approbation du bilan par le Conseil de Métropole le 30 juin 2022
- 2023 : études projet. Elaboration de l'étude d'impact et procédures d'instruction du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- 2024 : procédure d'appels d'offres travaux en cours.
- 2025 : procédures d'enquête publique, travaux de démolition afin de libérer l'emprise de la halte ferroviaire pour la Région

COPIL

- 15 décembre 2021 : études préliminaires
- 5 juillet 2022 : études d'avant-projet
- 2 décembre 2022 : études de projet
- 8 septembre 2023 : pré-rédaction des dossiers de consultation des entreprises
- Dernier COPIL : 19 juin 2024



ÉTUDES DE FAISABILITÉ FINALISÉES

MISE EN SERVICE : 2029



Futur transport par câble

CONTEXTE

Compte tenu des enjeux économiques du secteur aéroportuaire, de la complexité de la desserte de ce bassin et des nombreux projets de développement économique en cours ou à l'étude, il y a lieu de créer les conditions nécessaires à l'amélioration de la desserte de ce secteur dans sa globalité. Et ce, en développant largement le report modal vers les transports en commun ferroviaires et routiers.

Le transport ferroviaire propose une offre de bonne qualité à l'échelle des déplacements métropolitains depuis les corridors marseillais et salonnais, mais aussi à l'échelle régionale, depuis Avignon, Arles et Montpellier, pour les besoins de l'aéroport. Pour autant, la qualité de cette offre de service est mise à mal par une accessibilité à la gare plus qu'insuffisante.

Le programme d'aménagement vise à réaliser un transport public en site propre et à haut niveau de service, entre la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP), Airbus Helicopters et l'aéroport Marseille Provence.

Après analyse et étude visant à définir le mode de transport en commun en site propre le mieux adapté, il s'avère qu'une liaison par câble satisfait aux exigences du niveau d'offre attendu, de régularité, de fiabilité et répond aux contraintes du site en terme de topographie.

LES ENJEUX

- Répondre aux objectifs du Plan de mobilité métropolitain en contribuant au report modal ainsi qu'à la diminution des émissions de gaz à effet de serre.
- Mieux connecter l'aéroport Marseille Provence au territoire (notamment vers les principaux centres urbains)
- Favoriser l'accès de l'aéroport, d'Airbus Helicopters, des Estroublans et de Cap Horizon par des modes alternatifs à la voiture

DESSCRIPTIF

Le projet consiste à installer 3 stations sur un parcours d'un kilomètre entre la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence, Airbus Helicopters et l'aéroport jusqu'au terminal T1.

Il comprend 3 cabines en ligne, capables de transporter jusqu'à 120 personnes aux heures de pointe le matin (105 personnes avec bagages). Il est accessible aux personnes à mobilité réduite, quai à quai avec les TER de la gare VAMP, et connecté au T1 devant l'aérogare de l'aéroport récemment rénové.

Le trajet est réalisé en 6 minutes et présente l'avantage de ne pas compromettre d'éventuels projets routiers nécessaires à l'aménagement de nouvelles zones économiques.

MONTANT DE L'OPÉRATION

43 M€ HT



Pour en savoir plus :
ampmetropole.fr



<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Marseille-en-grand>