



**1 MILLIARD D'EUROS  
POUR 15 PROJETS  
PRIORITAIRES**

LA MÉTROPOLE  
AIX-MARSEILLE-PROVENCE  
DÉVELOPPE LES TRANSPORTS  
DE DEMAIN AVEC L'ÉTAT

**DOSSIER DE PRESSE / JUILLET 2022**



# 1 MILLIARD D'EUROS POUR 15 PROJETS PRIORITAIRES

En décembre 2022, la présidente de la Métropole, Martine Vassal, et le Premier ministre, Jean Castex, ont signé le protocole d'engagement pour la création du Groupement d'intérêt public (GIP) Aix-Marseille-Provence Mobilités. Quinze projets structurants bénéficient aujourd'hui de l'aide de l'État pour développer la mobilité sur tout le territoire.

Lors de son déplacement officiel à Marseille, le Premier ministre, Jean Castex, a acté le soutien de l'État à hauteur de 1 milliard d'euros pour accélérer le développement des transports à Marseille et sur le territoire métropolitain : 256 millions d'euros de subventions et 744 millions d'euros d'avances remboursables inscrites dans la loi de finances 2022.

L'État et la Métropole ont ainsi identifié 15 projets prioritaires parmi lesquels l'automatisation du métro, la création ou l'extension de quatre lignes de tramway et de cinq BHNS.

La création d'un GIP Mobilités, présidé par la Métropole en association avec l'État, le Conseil régional, le Conseil départemental, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et des voyageurs, permet aujourd'hui un véritable suivi des projets engagés. Depuis 2018, la Métropole a engagé de nombreux chantiers sur son territoire : réalisation de l'aixpress, construction de pôles d'échanges sur l'ensemble du territoire, voies réservées aux bus sur autoroutes, transition écologique de sa flotte énergétique, etc. À travers son Plan de Mobilité qu'elle a adopté le 16 décembre 2021, la Métropole se fixe un objectif à atteindre : faire en sorte que 50 % des Métropolitains se situent à moins de 500 m d'un transport à haut niveau de service et que 95 % des habitants du territoire se trouvent à 15 minutes maximum d'un point d'accès à un transport en commun (maillage du territoire par des pôles d'échanges multimodaux).

***" Bâtir un réseau de transports digne de la deuxième métropole de France est une urgence absolue pour les habitants, et c'est ma priorité en tant que présidente de la Métropole. Grâce au soutien de l'État et du président de la République, nous pouvons financer 15 projets prioritaires pour le développement de la mobilité sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, je veux passer directement d'un mode de transports des années 1950 à celui de 2030."***



**Martine Vassal**  
**Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence**  
**Présidente du Conseil départemental**  
**des Bouches-du-Rhône**

# LES 15 PROJETS POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ SUR TOUT LE TERRITOIRE



## LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

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

## LES TRANSPORTS EN SITE PROPRE

-  Existant
-  Projets

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

## LES PÔLES D'ÉCHANGES

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

# MODERNISATION DES RAMES DU MÉTRO DE MARSEILLE

À partir de 2024, l'actuel métro de Marseille cédera sa place à un métro automatique sans conducteur, climatisé, connecté, accessible aux personnes à mobilité réduite depuis le quai, et bénéficiant des technologies de pointe améliorant la souplesse d'exploitation, la qualité de service et le confort des voyageurs.



Les équipes d'Alstom, de la Métropole et le designer marseillais Ora-ïto ont récemment finalisé le design extérieur et l'aménagement intérieur des nouvelles rames du métro de la deuxième ville de France.

Respectueuses de l'environnement, les nouvelles rames du métro de Marseille sont éco-conçues, permettant leur revalorisation en fin de vie à hauteur de 96 %. Grâce au freinage électrique jusqu'à 0 km/h, à l'éclairage LED et à d'autres optimisations, elles consommeront moins d'énergie que les rames actuellement en service.

Première rame en cours de fabrication  
à l'usine Alstom de Valenciennes.



Crédit photo : i@Alstom / Benoît Gombert

# MODERNISATION DES RAMES DU MÉTRO DE MARSEILLE

## LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU MÉTRO DE MARSEILLE

La modernisation du métro s'accompagne de nombreux chantiers menés pour la mise en accessibilité progressive des principales stations marseillaises. À l'horizon 2025, cinq stations (Vieux-Port, La Rose, Timone, Jules Guesde, Rond-Point du Prado, Saint-Charles) seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les 16 autres stations du réseau et la station Castellane, dont les travaux ont été différés pour ne pas interférer avec les travaux d'extension du tramway, entameront leur transformation à partir de 2026.

Des premières réalisations vont déjà dans ce sens : les stations entre La Blancarde et La Fourragère, la station Sainte-Marguerite, désormais équipée d'un ascenseur pour les personnes à mobilité réduite, et la station Capitaine Gèze, terminus de la ligne 2, ouverte depuis décembre 2019.



Pour la première fois en France, la Métropole et la RTM équiperont en 2022 les 29 stations du métro de Marseille d'une solution de guidage à destination des voyageurs malvoyants utilisant des balises Bluetooth via l'application Evelity, développée par la société Okeenea Digital.



## LA STATION DE MÉTRO SAINT-CHARLES EN PLEINE RESTRUCTURATION

La station de la gare Saint-Charles accueille plus de 20 millions de voyageurs par an. Il s'agit de la station de métro la plus fréquentée du réseau RTM et du 1<sup>er</sup> pôle d'échanges de la Métropole. Jusqu'en 2023, la station se modernise : élargissement des quais, installation de 4 ascenseurs, changement de tous les escaliers mécaniques et rénovation des espaces de vente.



2023 : livraison de la première rame



2015 :  
début du projet

Mise en service :  
à partir de 2024

# EXTENSION NORD-SUD DU TRAMWAY À MARSEILLE

Dans le cadre du développement du réseau de transports collectifs en site propre de Marseille, la Métropole Aix-Marseille-Provence étend son réseau de tramway vers le nord et vers le sud. Le futur tracé s'étendra de La Castellane, dans les quartiers nord, à la Rouvière, au sud, et constituera ainsi la colonne vertébrale de la mobilité de l'agglomération marseillaise. Un projet d'ampleur, très attendu par les habitants, qui concilie qualité de vie, requalification urbaine et enjeux environnementaux pour proposer une alternative au tout-voiture et faciliter le quotidien des Marseillais.



## 1<sup>RE</sup> PHASE D'EXTENSION DU TRAMWAY : ARENÇ - CAPITAINÉ GÈZE, AU NORD / PLACE CASTELLANE - LA GAYE, AU SUD

Cette première phase permettra notamment de connecter des quartiers denses et/ou en projet (EuroMed 1 et 2, au nord ; Le Rouet, La Capelette, Dromel, les hôpitaux et le pôle d'activités attenant, au sud). La place Castellane fera, elle, l'objet d'une requalification complète à l'occasion du prolongement du tracé vers le sud. Elle s'étendra :

- Au nord sur 1,8 km entre Arenc et Capitaine Gèze, en connexion avec le métro et une dizaine de lignes de bus.
- Au sud sur 4,4 km entre la place Castellane et la Gaye, à proximité des hôpitaux sud.

## 2022 : travaux de réseaux et d'aménagements



## EXTENSION NORD-SUD DU TRAMWAY À MARSEILLE

Depuis plusieurs mois, les travaux préparatoires (réseaux et libérations d'emprises foncières) ont démarré et continuent pour permettre ensuite les chantiers en surface. Les travaux d'infrastructures (voirie et système de transport) ont commencé, début 2022, et se poursuivront de façon progressive jusqu'en 2025.

Cette extension s'accompagne de travaux de requalification importants qui transformeront plusieurs sites emblématiques : place Castellane, place Général Ferrié, boulevard Schloesing, rue de Lyon... Les travaux s'accompagneront de la création d'aménagements cyclables, et plus de 500 arbres supplémentaires seront plantés le long du parcours.



### LE PARKING RELAIS SAINTE-MARGUERITE FAIT PEAU NEUVE !

Un nouveau site de maintenance et de remisage est prévue dans le cadre de la première phase d'extension du tramway, pour accueillir les nouvelles rames du tramway sur le site de Dromel.

Fin 2024, un nouveau parking relais verra le jour sur le même site. Bien que les travaux nécessitent la fermeture totale de l'ancien parking relais, pour garantir la sécurité pendant toute la durée du chantier, le fonctionnement du pôle d'échanges et de la station de métro Sainte-Marguerite Dromel est maintenu.

**D'une capacité de 600 places**, le futur parking relais Sainte-Marguerite Dromel sera géré par la RTM et permettra le stationnement des véhicules sur trois étages. Il comprendra 14 places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite ainsi que 38 places équipées de bornes de recharge des véhicules électriques. Un système de guidage à la place permettra aux automobilistes de trouver facilement une place dès leur arrivée.

**Ce parking relais sera écoresponsable** : il consommera moins d'énergie grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques sur le toit. Afin de préserver les ressources en eau, les installations les plus consommatrices, comme le nettoyage des rames, seront équipées d'un système de recyclage, permettant de réduire sensiblement la consommation.

# EXTENSION NORD-SUD DU TRAMWAY À MARSEILLE



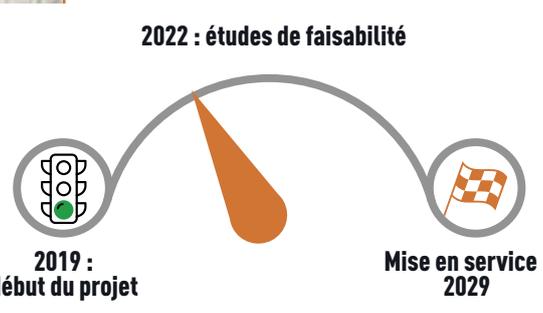
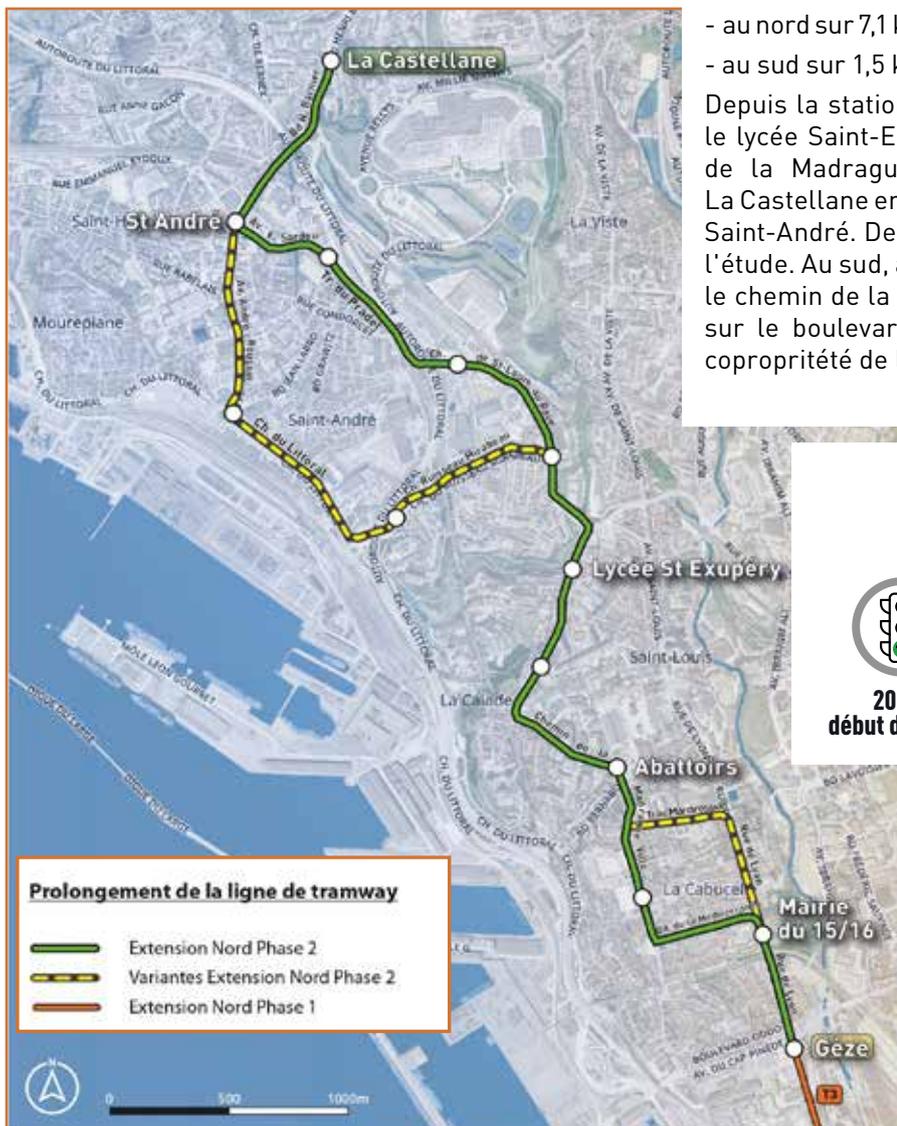
Abattoirs

## 2<sup>E</sup> PHASE D'EXTENSION DU TRAMWAY : CAPITAINE GÈZE – LA CASTELLANE, AU NORD LA GAYE – LA ROUVIÈRE, AU SUD

Cette deuxième phase permettra le désenclavement de nombreux quartiers prioritaires aujourd'hui peu accessibles en transports en commun, et renforcera l'accès à plusieurs grands équipements (lieux d'enseignement, mairie) et pôles d'activités. Il assurera la connexion au réseau ferroviaire TER par le pôle d'échanges multimodal de Saint-André. Treize nouvelles stations seront ainsi créées. Cette extension s'étendra :

- au nord sur 7,1 km, entre Capitaine Gèze et La Castellane
- au sud sur 1,5 km, entre La Gaye et la Rouvière

Depuis la station Capitaine Gèze, le tramway rejoindra le lycée Saint-Exupéry via la rue de Lyon et le chemin de la Madrague-Ville. Il remontera ensuite jusqu'à La Castellane en passant par le futur pôle d'échanges de Saint-André. Deux variantes de tracé sont aujourd'hui à l'étude. Au sud, à partir de La Gaye, le tracé empruntera le chemin de la Colline Saint-Joseph jusqu'au terminus sur le boulevard du Redon en contrebas de la vaste copropriété de la Rouvière et de ses 8 000 habitants.



# UN NOUVEAU TRAMWAY ENTRE LA RUE DE ROME ET LA PLACE DU 4-SEPTEMBRE

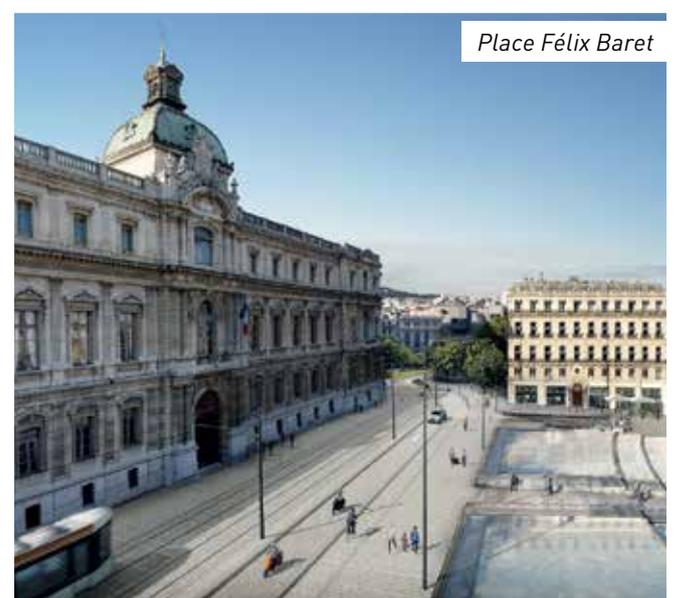
Cette nouvelle ligne de tramway permettra de désengorger un des quartiers les plus denses de Marseille, uniquement desservi par les bus.



Cours Pierre Puget

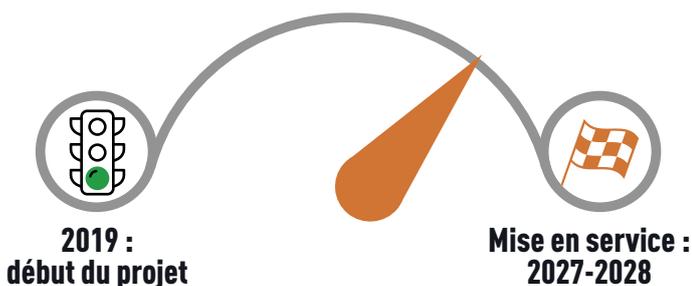
Le tracé passera du croisement de la rue de Rome / Préfecture vers le boulevard Peytral, puis le cours Pierre Puget, rejoignant le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse jusqu'à la place du 4 Septembre. Quatre stations seront créées sur ce parcours de 2,1 km, dont une correspondance avec le métro Estrangin. Ce projet d'extension permettra également la requalification urbaine de l'ensemble des voies empruntées, une mise en valeur du patrimoine architectural et la création de parkings pour les résidents, qui compenseront la disparitions de plusieurs places de stationnement.

**La Métropole Aix-Marseille-Provence vient de confier la maîtrise d'œuvre, à l'issue du concours, au groupement Ingérop conseil et ingénierie, Egis Rail, Illex paysage + urbanisme et Tangram Architectes.**



Place Félix Baret

**2022 : désignation du maître d'oeuvre**



# UN TRAMWAY POUR DÉSENCLAVER LE QUARTIER DE LA BELLE DE MAI

La Métropole a engagé des études de faisabilité pour la réalisation d'une extension du tramway entre le quartier Saint-Charles et la Belle de Mai. Imaginé dans le cadre de la requalification urbaine, mise en œuvre dès 2016 par la Métropole sur le secteur Saint-Charles-Belle de Mai, ce projet de mobilité doit se connecter à l'actuelle ligne de tramway T2 au boulevard National, avec une desserte à travers le quartier de la Belle de Mai jusqu'à la place Burel, terminus provisoire en prévision d'un prolongement vers Saint-Jérôme. Il permettra une rénovation de l'intégralité de l'espace public traversé, et s'inscrit en cohérence avec les études entreprises à travers l'opération de renouvellement urbain du centre-ville et de la future gare souterraine Saint-Charles.

Après un premier comité de pilotage, réuni le 18 mars dernier, les études vont désormais se poursuivre afin d'affiner les contraintes techniques, notamment foncières et urbaines, de chaque variante des tracés, dans le cadre de comités techniques et partenariaux. Le programme finalisé devrait être soumis au vote du conseil métropolitain, dans le courant de l'année 2023.



2022 : études de faisabilité



2020 :  
début du projet



Mise en service :  
2030

# COMMENT MÈNE-T-ON UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN TRAMWAY ?

La réalisation d'une ligne de tramway ou de son prolongement prend en moyenne 8 à 10 ans. Les grandes étapes d'un tel projet sont les suivantes :

## 1 : Études préalables au projet : 2 ans

- Études d'opportunité
- Inscription du projet au Plan de Mobilité (peut intervenir en amont)

## 2 : Études et concertation : 2 ans

- Études de faisabilité
- Désignation de la maîtrise d'œuvre
- Concertation publique
- Études d'avant-projet

## 3 : Phase administrative : 1 à 2 ans

- Finalisation de l'avant-projet, prêt pour être présenté à l'enquête publique.
- Enquête publique – PRO – DCE
- Déclaration d'utilité publique (DUP)

## 4 : Phase travaux : 3-4 ans

- Lancement des appels d'offres
- Dévoisement des réseaux
- Aménagements et équipements
- Essais et mise en service

Les calendriers des projets dépendent avant tout de leur niveau d'avancement. Pour l'extension du tramway vers la place du 4-Septembre, les études sont déjà engagées depuis plusieurs années. Concernant l'extension vers la Belle de Mai, la présidente de la Métropole, Martine Vassal, vient de lancer les études préalables au lancement du projet.

## RAPPEL DES PROJETS DÉJÀ ENGAGÉS :

1. Tramway du 4 septembre : **désignation du maître d'œuvre en cours** ; concertation publique fin 2022 ; enquête publique en 2024 ; **Travaux : 2027-2028**
2. Tramway nord-sud phase 1 : **phase de dévoisement et d'infrastructures des réseaux en cours**, au nord et au sud.
3. Tramway nord-sud phase 2 : des **études de faisabilité complémentaires** sont en cours ; concertation publique à l'automne 2022 ; concours de la maîtrise d'œuvre en 2023 ; enquête publique en 2025 ; **Travaux : 2026 - 2029**
4. Tramway Belle de Mai : **études de faisabilité en cours**.



Boulevard de la Corderie.

# BHNS B4 : UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE POUR RELIER LE NORD ET L'EST DE MARSEILLE

La Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit la création, d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) dans les quartiers nord de Marseille. Baptisée B4, cette ligne permettra de relier le nord à l'est de la ville et offrira ainsi un nouveau mode de transport rapide pour plus de 45 000 habitants. Avec un potentiel de fréquentation de 30 000 voyageurs/jour, elle sera la ligne de bus la plus fréquentée du réseau RTM.

Grâce à la création de cette nouvelle ligne, la Métropole prévoit une réduction quotidienne de la circulation automobile dans le secteur de l'ordre de 2 500 véhicules. Cette opération prévoit également l'aménagement d'espaces de circulation « actifs » : pistes cyclables, parkings pour vélos, voies piétonnes, larges espaces apaisés et plantation de 250 arbres le long de la ligne. Depuis le pôle d'échanges Gèze, des couloirs d'approche aux carrefours seront aménagés jusqu'à l'autoroute A7. Ce BHNS empruntera les voies déjà réalisées dans le cadre des aménagements de surface de la rocade L2, (entre Sainte-Marthe et Saint-Jerôme). Une des particularité de cette ligne est qu'elle empruntera le tunnel de Montolivet sur la L2 à partir de Frais Vallon pour ressortir à l'échangeur de Saint-Julien. Elle pourra ensuite poursuivre son itinéraire dans des couloirs en site propre jusqu'au pôle d'échanges de La Fourragère.

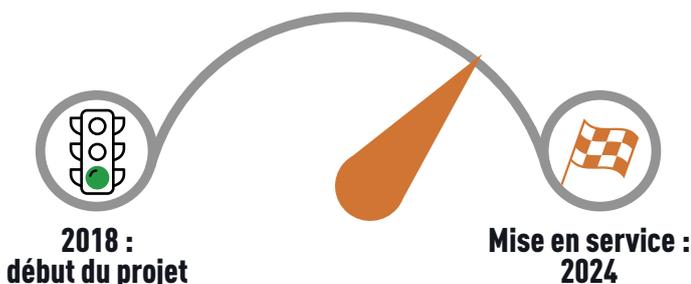


## RÉAMÉNAGER L'ENTRÉE NORD DE LA VILLE

Secteur stratégique particulièrement fréquenté dans le nord de Marseille, l'axe Cap Pinède-Gèze relie les autoroutes A7 et A55. Au niveau de l'ancienne passerelle, il croise le marché aux puces et le pôle d'échanges multimodal de Gèze (terminus nord de la ligne 2 du métro de Marseille). Dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine portée par Euroméditerranée, la Métropole a démolit cet autopont qui voyait défilier près de 3000 véhicules par heure en juillet 2021. C'est tout le quartier qui profitera, par la suite, d'espaces réaménagés à la fin des travaux.

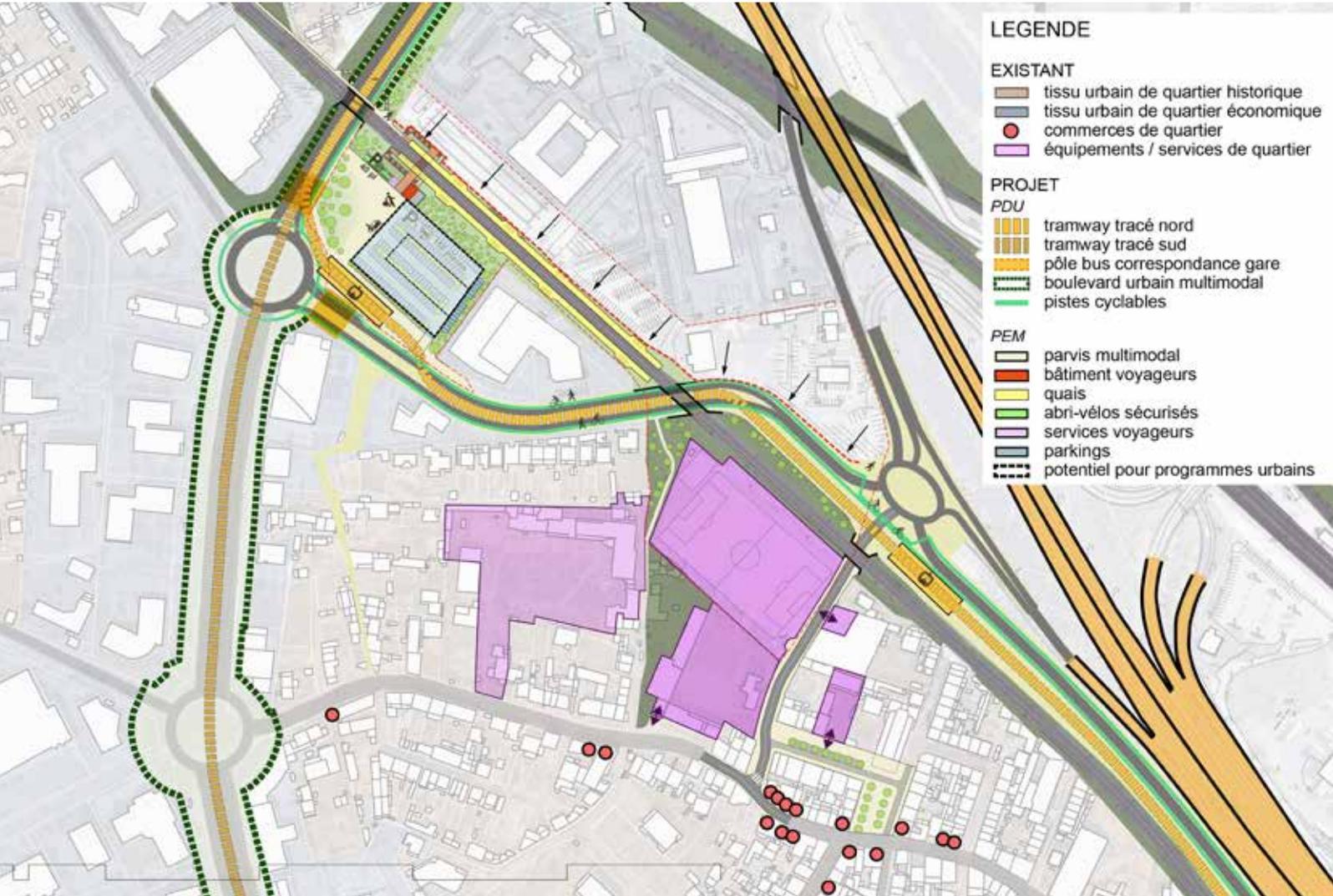


2022 : études de conception

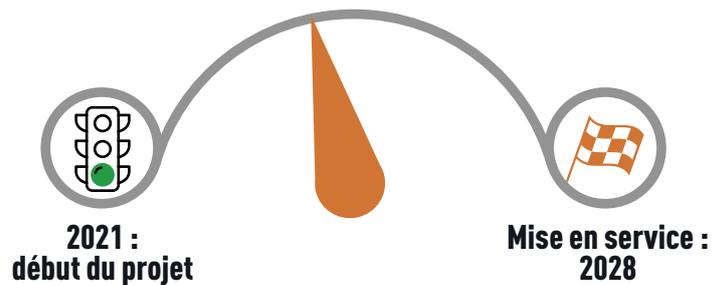


# LE PÔLE D'ÉCHANGES DE SAINT-ANDRÉ, POUR FAVORISER L'INTERMODALITÉ AVEC LE TRAMWAY NORD / SUD

La création de ce pôle d'échanges fait partie intégrante du prolongement du tramway vers le nord de Marseille, avec la création de la halte ferroviaire de Saint-André dans le cadre du projet LNPCA. Il participera au désenclavement des quartiers nord et desservira la zone d'activité de Saumaty Séon.



2023 : études de faisabilité



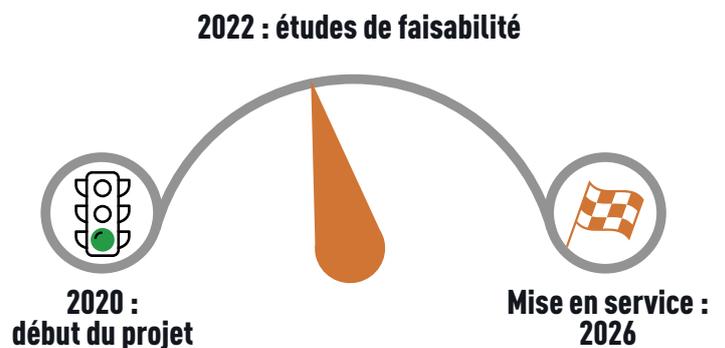
# UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL POUR LE QUARTIER DE FRAIS VALLON



La création de ce pôle d'échanges multimodal, qui comprend la réalisation d'une nouvelle gare routière ainsi que d'un parking relais de 150 places, s'inscrit dans le cadre du projet de requalification urbaine du quartier de Frais Vallon. Il se situe à proximité de plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville que sont Frais Vallon, La Rose et Le Petit Séminaire, bénéficiaires du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Ce pôle d'échanges améliorera l'attractivité des sites métropolitains dynamiques comme le campus universitaire de Saint-Jérôme et le pôle d'activités de Château-Gombert.

Sa gare routière, composée de 12 quais, permettra d'accueillir 2 lignes du réseau express métropolitain : Aix/Malacrida – Saint Loup et Aubagne – Aéroport Marseille Provence, mais aussi 6 lignes du réseau urbain, ainsi que les BHNS marseillais : B3, B4, B5. La liaison vers l'arrêt de métro Frais Vallon (qui se situe à moins de 500 m du pôle d'échange) sera améliorée en termes d'accessibilité. Il comprendra également la création de raccordements en lien avec l'échangeur de la L2 situé à proximité du pôle d'échanges.

Ce pôle d'échanges fait également la part belle aux modes actifs de déplacement avec la réalisation d'un abri vélos sécurisé ainsi que des espaces d'attente confortables pour les voyageurs.



# LE PÔLE D'ÉCHANGES DE SAINT-ANTOINE LE CENTRE-VILLE À MOINS DE 10 MINUTES

La Métropole a engagé la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Marseille dans le quartier de Saint-Antoine. Ce pôle d'échanges, directement connecté à la gare SNCF de Saint-Antoine, s'inscrit dans le programme de rénovation urbaine du Plan d'Aou / La Viste, et offrira une alternative à la voiture pour de nombreux Métropolitains se rendant chaque jour dans le centre-ville de Marseille pour travailler. Bénéficiant des travaux de modernisation de la deuxième phase de la ligne ferrée Aix-Marseille, le pôle d'échanges permettra de rejoindre la gare Saint-Charles en moins de 10 minutes.

Il est constitué :

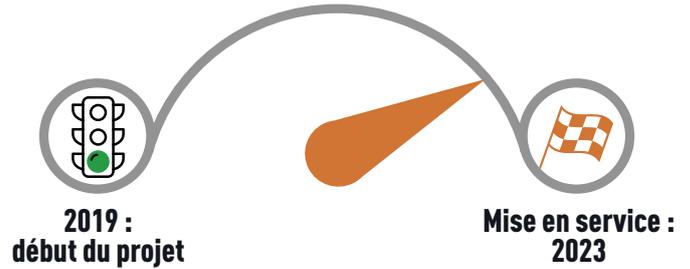
- d'un parking de 137 places situé au sud-ouest de la gare,
- de 5 quais bus sur le pôle d'échanges multimodal et de 2 quais bus BHNS sur l'avenue de Saint-Antoine (déplacement « Béranger »),
- d'une ombrière,
- d'un local pour les chauffeurs de bus,
- de 2 bassins de rétention.

**Les travaux, débutés en avril 2021, s'achèveront durant l'été 2022.**

**Livraison de l'équipement provisoire en Septembre 2022**

**Livraison de l'équipement définitif en Septembre 2023**

**2022 : désignation des entreprises travaux**



# LE PÔLE D'ÉCHANGES DE PLAN DE CAMPAGNE, FUTUR HUB DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

La création de ce pôle d'échanges multimodal s'inscrit pleinement dans le cadre de la réalisation de la future halte ferroviaire de Plan de Campagne connectée avec la gare Saint-Charles de Marseille et la gare d'Aix-Centre, dans le cadre de la deuxième phase de la modernisation de la ligne ferrée Aix-Marseille. Situé à proximité immédiate de l'A51, il permettra également de desservir Plan de Campagne, la plus grande zone commerciale du territoire.

Le pôle d'échanges multimodal sera composé de :

- 1 gare routière équipée de 9 quais,
- 2 parkings en surface de part et d'autre des voies ferrées, respectivement de 100 et 300 places.
- 20 places dédiées aux véhicules électriques,
- 8 places pour les personnes à mobilité réduite,
- 1 local sécurisé pour les vélos et les deux-roues motorisés.

Cette nouvelle gare routière sera directement connectée à la ligne ZEN A, extension du BHNS du Zenibus permettant de relier Les Pennes-Mirabeau à Vitrolles, et notamment aux pôles d'échanges de Pierre Plantée et de Cap Horizon qui assurent une liaison jusqu'à l'aéroport.

**2022 : concertation publique**



# PROLONGEMENT DU ZÉNIBUS POUR LES COMMUNES DE L'EST DE L'ÉTANG DE BERRE



2022 : concertation publique



2020 :  
début du projet

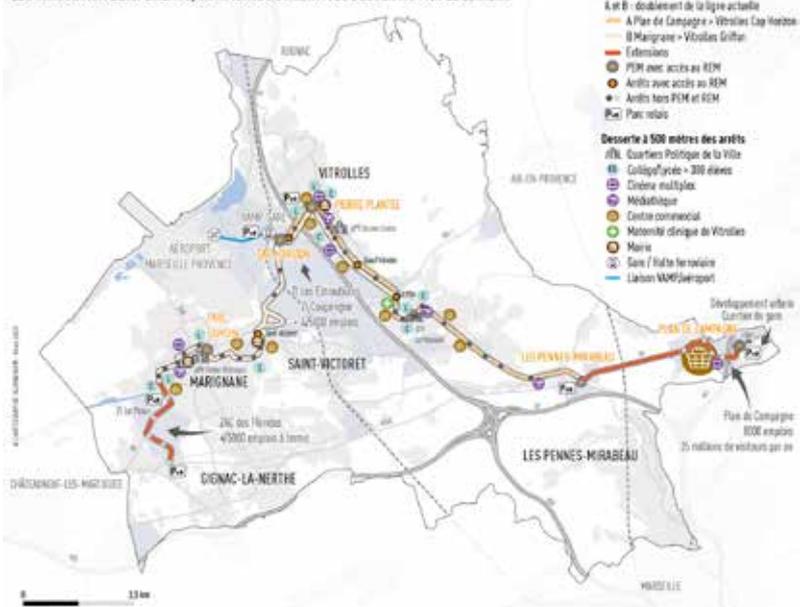


Mise en service :  
2025

Le ZÉNIBUS est le BHNS qui relie les communes de Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles et Les Pennes-Mirabeau. Mis en service en septembre 2016, il connaît un succès important avec 1,5 million de voyageurs par an, lié en grande partie à son tracé, qui permet de desservir la zone d'activité des Estroublans et la gare routière Pierre Plantée, à Vitrolles, l'une des plus grandes de la métropole, ou encore le Technoparc des Florides, à Marignane.

La Métropole a approuvé son extension en juin 2021, scindée en deux lignes se superposant dans la partie la plus densément peuplée. Ces lignes desservent des pôles économiques majeurs du territoire à Marignane, et la zone commerciale de Plan de Campagne. Une concertation publique, initiée du 28 février au 28 mars 2022 par la Métropole Aix-Marseille-Provence, a permis de présenter à la population le projet d'extension du ZÉNIBUS. Les habitants ont ainsi pu s'informer et formuler des observations. Ces avis viendront enrichir les études préalables. Les deux nouvelles lignes ZEN A et ZEN B entreront en service fin 2025.

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS, COMMERCE ET SERVICES DESSERVIS PAR LE ZÉNIBUS



- la création de 4 km de voies réservées supplémentaires avec ce projet d'extension
- une ligne ZEN A Cap Horizon (Vitrolles) <-> PEM Plan de Campagne de 14,5km
- une ligne ZEN B ZAC des Florides (Marignane) <-> Le Griffon (Vitrolles) de 12,3 km
- 22 véhicules circulant au GNV

# LE VAL'TRAM, UN PROJET STRUCTURANT POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L' EST DU TERRITOIRE

Le projet Val'Tram consiste à prolonger la ligne de tramway en exploitation sur Aubagne dans la vallée de l' Huveaune jusqu'à La Bouilladisse. Le projet emprunte la plateforme de l'ancienne voie ferrée, dite de Valdonne sur 13,2 km.

Il desservira cinq communes (La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne). 60 000 voyageurs seront ainsi directement desservis.

Des connexions et des correspondances sont prévues avec le réseau TER, les lignes de cars et de bus de la Métropole, les parkings relais et les stations vélos implantées le long d'une piste cyclable sécurisée « La Bouilladisse-Aubagne ». Sur l'axe La Bouilladisse-Aubagne, particulièrement engorgé aux heures de pointe avec 18 000 véhicules par jour, le Val'Tram offrira de nouvelles opportunités de déplacement. Cette voie dédiée proposera des temps de trajets très compétitifs par rapport à la voiture (25 minutes de La Bouilladisse à la gare d'Aubagne). Cette nouvelle ligne de tramway contribuera également au renforcement de l'attractivité de la ville d'Aubagne et du territoire métropolitain grâce à une meilleure intermodalité et des aménagements permettant de créer un cadre de vie plus apaisé. Elle accompagnera le développement des communes avec des projets d'aménagement engagés aux abords immédiats des stations (programme de logements, d'activité, d'équipements).

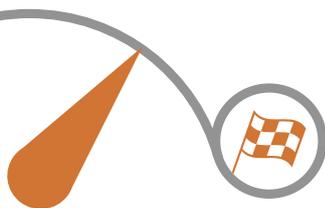
## LE PROJET EN CHIFFRES

- 14,4 km de nouveau tracé
- 11 nouvelles stations
- 5 parkings relais
- 500 places de stationnement
- 15 000 voyageurs par jour en moyenne
- 12 000 emplois et 60 000 habitants desservis
- 100 % accessible aux personnes à mobilité réduite
- Fréquence : 10 minutes en heure de pointe

2022 : études de conception



2019 :  
début du projet



Mise en service :  
2025

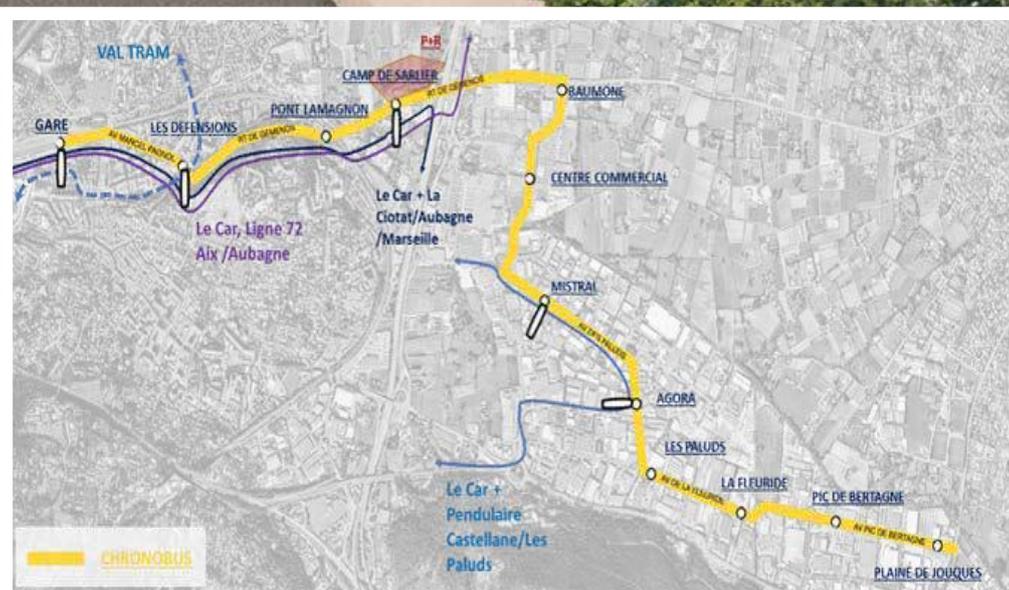


# LE CHRONOBUS, LE BHNS D'AUBAGNE : UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR 12 000 SALARIÉS

Ce projet qui s'inscrit dans le dispositif de requalification urbaine de la zone industrielle des Paluds, permettra de connecter le pôle d'échanges multimodal d'Aubagne et la plaine des Paluds. L'objectif : proposer une alternative à la voiture pour les 12 000 salariés des zones commerciale et industrielle avec un temps de parcours réduit. Le projet prévoit un tracé de 6,5 kilomètres dont 3 kilomètres en site propre, entre la gare d'Aubagne et le parc d'activités de Gémenos avec 12 stations accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il est ainsi prévu 8 km d'itinéraire cyclable intégrant la réalisation de plusieurs passerelles pour permettre aux vélos de rejoindre l'avenue des Paluds et le Centre de congrès Agora à Aubagne.



Le Chronobus est un projet respectueux de l'environnement. Le matériel roulant sera constitué de bus GNV hybrides de nouvelle génération. Une centaine d'arbres seront plantés sur le tracé, permettant de végétaliser la zone industrielle des Paluds. Les zones naturelles existantes seront préservées. La réalisation de ce BHNS prévoit la création d'un nouveau parking relais qui servira de correspondance et d'échange entre le Chronobus et le réseau métropolitain.



# UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE MARTIGUES ET PORT-DE-BOUC



Ce projet correspond à l'une des trois lignes structurantes du réseau de transport Ulysse de l'ouest de l'étang de Berre. Avec un parcours de plus de 13 km et 29 stations, il desservira les centres-villes de Martigues et de Port-de-Bouc et permettra de rejoindre de grands équipements générateurs de déplacements comme l'hôpital de Martigues, des établissements scolaires (lycées et collèges), le parc de loisirs de Figuerolles...

Il bénéficiera d'un système de priorité à tous les carrefours, et des aménagements cyclables seront réalisés tout au long du parcours. Avec une amplitude horaire élevée et une circulation entre 6h du matin jusqu'à 21h30 tous les soirs, sa fréquence est estimée à 10 minutes en heures de pointe.

Ce BHNS sera directement connecté au nouveau pôle d'échanges multimodal de Martigues ainsi qu'aux gares SNCF de Port-de-Bouc et de Croix-Sainte, favorisant ainsi l'intermodalité entre les différents modes de déplacement.

## LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DANIELLE CASANOVA INAUGURÉ EN AOÛT 2021 À MARTIGUES

Le pôle d'échanges privilégie l'interconnexion entre les lignes urbaines desservant Martigues et les lignes interurbaines permettant de se déplacer dans la métropole, notamment vers Marseille, l'aéroport Marseille Provence, Aix-en-Provence ou les communes de la Côte Bleue. Écoresponsable et végétalisé, d'une capacité de 71 places comprenant un abri vélo sécurisé d'une capacité de 25 places, il a pour objectif de renforcer l'attractivité du territoire tout en accompagnant la sortie du tout-voiture.

2022 : études de faisabilité



2020 :  
début du projet

Mise en service :  
2026

# LA MÉTROPOLE PROLONGE L'AIXPRESS, LE BHNS 100 % ÉLECTRIQUE D'AIX-EN-PROVENCE



2022 : études de faisabilité



2020 :  
début du projet



Mise en service :  
2026/2027

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 indépendant 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 de 2,1 km, dont 1,8 km en site propre pour 5 nouvelles stations, concernera près de 9000 habitants et 4000 salariés. Cette extension permettra de transporter plus de 5100 voyageurs par jour.

La Métropole profitera de cette extension pour procéder au renouvellement 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 au modes doux de déplacement avec le prolongement des pistes cyclables.



# CONTACTS PRESSE

---

**Service Presse Métropole Aix-Marseille-Provence  
DGA Communication, Relations extérieures  
et Grands événements**

04 91 99 79 74 - [presse@ampmetropole.fr](mailto:presse@ampmetropole.fr)

Chef du Service Presse :

**Stéphane GIREAU**

04 91 997 997

[stephane.gireau@ampmetropole.fr](mailto:stephane.gireau@ampmetropole.fr)

Attachés de presse :

**Laurent DESBUISSONS**

04 91 99 78 29

[laurent.desbuissons@ampmetropole.fr](mailto:laurent.desbuissons@ampmetropole.fr)

**Julia NONIS**

04 91 99 77 74

[julia.nonis@ampmetropole.fr](mailto:julia.nonis@ampmetropole.fr)

**Marjorie PIRAS**

04 91 99 79 48

[marjorie.piras@ampmetropole.fr](mailto:marjorie.piras@ampmetropole.fr)

**Dossier suivi par Yann TAXIL**

04 91 99 79 67

[yann.taxil@ampmetropole.fr](mailto:yann.taxil@ampmetropole.fr)

Assistant attaché de presse (apprenti) :

**Léonard Perez**

[leonard.perez@ampmetropole.fr](mailto:leonard.perez@ampmetropole.fr)

Assistant attaché de presse (stagiaire) :

**Alexandre Boumendil**

[alexandre.boumendil-stag@ampmetropole.fr](mailto:alexandre.boumendil-stag@ampmetropole.fr)