

LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

0 - Les projets de transports en commun dans l'agglomération

Présentation

- ✓ La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole souhaite étendre son réseau en mettant à disposition des usagers des moyens de transports en commun efficaces sur l'ensemble de son territoire.

Pour répondre à cette grande ambition, la politique de transports et de déplacements de MPM, destinée à restructurer l'espace communautaire, prévoit d'importants investissements dans le domaine des Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Il s'agit notamment de la création d'un axe Nord/Sud constituant la colonne vertébrale du réseau marseillais.

- ✓ Au Nord, la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le Métro Bougainville et le Vallon des Tuves à St Antoine sera complétée par la réalisation d'un pôle d'échanges sur le site de Capitaine Gèze en lien avec l'extension de la ligne 2 du métro.

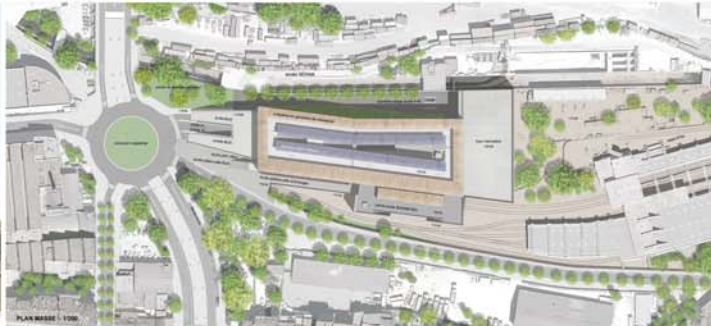
Ce projet s'insère pleinement dans le projet urbain global de l'extension d'Euroméditerranée vers le Nord.

- ✓ A long terme, le réseau de TCSP sera renforcé par l'extension du tramway vers le Nord de l'agglomération, via le Lycée St Exupéry.
- ✓ En phase provisoire, le Bus à Haut Niveau de Service partira de la station de métro Bougainville ; en 2015, une fois la ligne 2 du métro étendue jusqu'à Capitaine Gèze, le terminus de la ligne BHNS se situera au niveau du pôle d'échanges Gèze.



Esquisses de projet autour de la station de métro et du pôle d'échanges Capitaine Gèze

Esquisse aux abords de la station de métro Gèze



Sources : COTERA, SOGEM, ct, Stoa ATELIER BARANI

MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

1 - Qu'est ce qu'un Bus à Haut Niveau de Service - BHNS

Présentation

Il s'agit d'un nouveau système de transport en commun intermédiaire entre le tramway et le bus.

Le haut niveau de service se caractérise par un niveau de performance élevé répondant à des enjeux d'organisation et de gestion des déplacements durable :

- ✓ Limiter l'usage de la voiture en favorisant le report vers les modes alternatifs,
- ✓ Accroître la satisfaction des usagers, en apportant un niveau de service supérieur aux lignes de bus classiques.



Exemple de matériel roulant type BHNS SOURCE: RTM

illustration :
BHNS de Nantes



Exemple de matériel roulant type BHNS SOURCE: RTM

Ses principales caractéristiques

Concrètement, il se caractérise par :

- ✓ Une fréquence élevée (entre 5 et 8 min en heure de pointe),
- ✓ Une régularité et une ponctualité renforcées,
- ✓ Des plages horaires étendues
- ✓ Des temps de parcours optimisés,
- ✓ Une information aux stations et dans les bus (temps d'attente, événements sur la ligne)

Des bus bien identifiés et confortables

(grande capacité, accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, 4 portes en ouverture libre service (type tramway), climatisation)

Une image moderne et performante (matériels roulants, équipement des stations)

La création d'une ligne de BHNS constitue également une opération de requalification urbaine. Ainsi, les noyaux villageois situés sur l'itinéraire du BHNS feront l'objet d'un réaménagement de façade à façade. Lorsque les emprises disponibles ne permettent pas la création de site propre (couloirs où seul circule le bus), les voiries sont requalifiées et le BHNS circule avec les autres véhicules, tout en bénéficiant d'aménagements à l'approche des carrefours, le rendant prioritaire.

MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

2 - Le contexte du projet

Présentation du site

La ligne 26, entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint Antoine, constitue la 2^{ème} ligne de transports en commun de Marseille en terme de fréquentation avec plus de 2 millions de voyageurs par an.

Son itinéraire emprunte l'ex RN8 jusqu'à la limite communale de Septèmes-Vallons avant de desservir le Vallon des Tuves via l'Hôpital Nord.

Véritable épine dorsale du réseau de voirie du 15^e arrondissement, l'ex RN8 supporte plusieurs fonctions :

- le trafic de transit,
- le trafic de liaison et d'échanges entre différents quartiers,
- le trafic de desserte riveraine.

Saturation de l'échangeur avec l'autoroute A7

Contexte du projet



Saturation aux principaux carrefours : Avenue Capitaine Gèze, Avenue Helia, Boulevard Dramard...



Stationnement illicite sur la voie.



Sur plusieurs sections de l'itinéraire de la ligne 26, les trafics automobiles et les transports en commun sont régulièrement saturés.

Du fait du fort trafic de véhicules et du stationnement illicite, les horaires de passage des bus sont irréguliers et les bus souvent surchargés aux heures de pointe.

La vitesse commerciale moyenne de la ligne 26 (de 16,5 km/h environ) reste faible en comparaison avec d'autres lignes de bus sur Marseille ou de BHNS d'autres agglomérations françaises.

Objectifs de la création d'un BHNS entre Bougainville et Saint Antoine

- Améliorer la desserte en transports en commun des quartiers nord de Marseille en correspondance avec la station de métro Bougainville et les projets d'extension de métro au niveau de l'Avenue Capitaine Gèze.
- Garantir un service de qualité, une efficacité, une régularité et un confort au niveau du matériel roulant, de la voirie et des stations.
- Repenser le stationnement en supprimant le stationnement illicite et en facilitant la desserte locale.
- Requalifier les espaces traversés, au travers des voies, des cheminements piétons et des carrefours concernés par le passage du BHNS.

LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

3 - L'itinéraire du B.H.N.S

Etude de tracé

Les études d'Avant Projet ont permis d'analyser les différents types d'insertion possibles en fonction du contexte de la ligne, des contraintes spatiales (accès riverains, stationnement...), et des objectifs de performance fixés.

La réalisation de couloirs de bus (site propre) est sans aucun doute une des actions les plus performantes pour le renforcement de la ligne 26. Toutefois, dans certains secteurs, les emprises disponibles ne permettent pas de créer une voie uniquement dédiée au bus.

Celui-ci circulera avec les autres véhicules (site mixte) mais il bénéficiera d'aménagements à l'approche des carrefours et sera prioritaire.



Parti d'aménagement

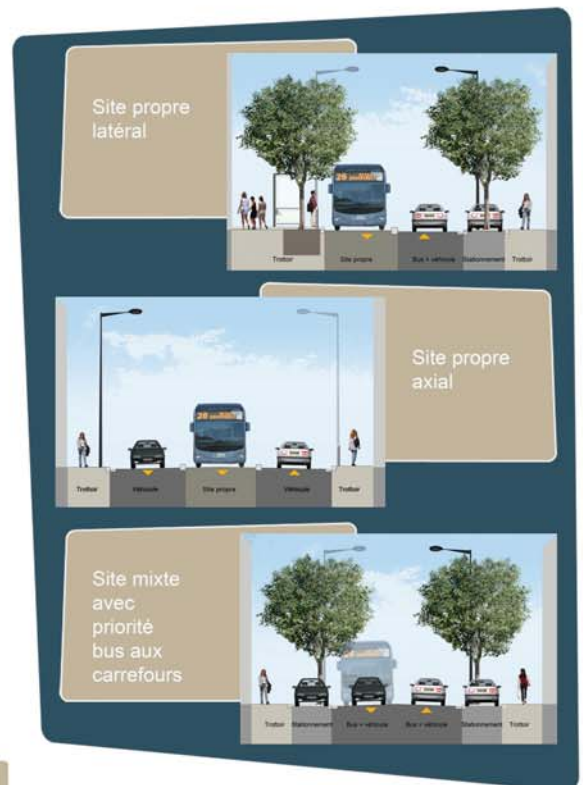
L'aménagement doit permettre :

- Une augmentation de la régularité et de la vitesse commerciale obtenue grâce aux aménagements et aux équipements mis en œuvre.
- La réalisation de sites propres où seul le BHNS circule.
- La mise en place d'un système de priorité pour le BHNS à chaque carrefour.
- Une accessibilité aux stations pour tous (personnes à mobilité réduite, utilisateurs de fauteuils roulants).

Les espaces le long du tracé seront requalifiés :

- Réorganisation du stationnement.
- Réalisation de cheminements piétons confortables.
- Mise en place d'un nouveau mobilier urbain (potelets, éclairage, ...).
- Plantation d'arbres d'alignement.

Ce meilleur partage des espaces publics assurera la continuité des cheminements préférentiels et sécurisés pour les modes doux. Un traitement de type zone 30 est envisagé dans la traversée des noyaux villageois de façon à assurer un meilleur partage de la voirie.



LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

4 - Principes d'aménagement

Traitement de l'itinéraire



Les espaces le long de l'itinéraire seront requalifiés :

- Réorganisation du stationnement, et des emplacements réservés.
- Réalisation de cheminements piétons confortables et accessibles.
- Mise en place d'un nouveau mobilier urbain (potelets, éclairage, ...).
- Plantation d'arbres d'alignement.
- Gestion des carrefours.

Ce meilleur partage des espaces publics assurera la continuité des cheminements préférentiels et sécurisés pour les modes doux, une plus grande fluidité du trafic et une qualité d'usage accrue.

Identification et valorisation des noyaux villageois

- Marquage des entrées des noyaux villageois, traitement qualitatif des revêtements de trottoirs, création de plateaux piétons (aménagement de type zone 30).
- Réalisation de cheminements piétons confortables et accessibles.
- Mise en place d'un nouveau mobilier urbain (potelets, éclairage, ...).
- Préservation et confortement des alignements arborés.



Traitement qualitatif et mise en accessibilité des stations

- Mise en accessibilité des points d'arrêt BHNS et des liaisons aux traversées piétonnes (rampes, dispositif mal-voyant, bordure d'aide à l'accostage des bus, prise en charge des personnes à mobilité réduite)
- Traitement qualitatif et identitaire des revêtements de sol des quais de stations.
- Mise en place d'un nouveau mobilier urbain (potelets, éclairage, ...).
- Equipement des stations en billetterie et borne d'information voyageurs



LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LE MÉTRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES À SAINT ANTOINE

MARSEILLE 15^e ET 16^e

5 - Perspectives d'aménagement

Rue de Lyon - La Cabucelle



Site mixte, requalification urbaine avec priorité bus aux carrefours



Rue de Lyon - Les abattoirs



Site propre latéral, dans le sens Bougainville vers Saint Antoine



Traversée de Saint Louis



Site mixte, requalification urbaine avec priorité bus aux carrefours



Traversée de Saint Antoine



Site propre latéral, dans le sens Saint Antoine vers Bougainville



Calendrier de l'opération

