

Les voies réservées aux bus

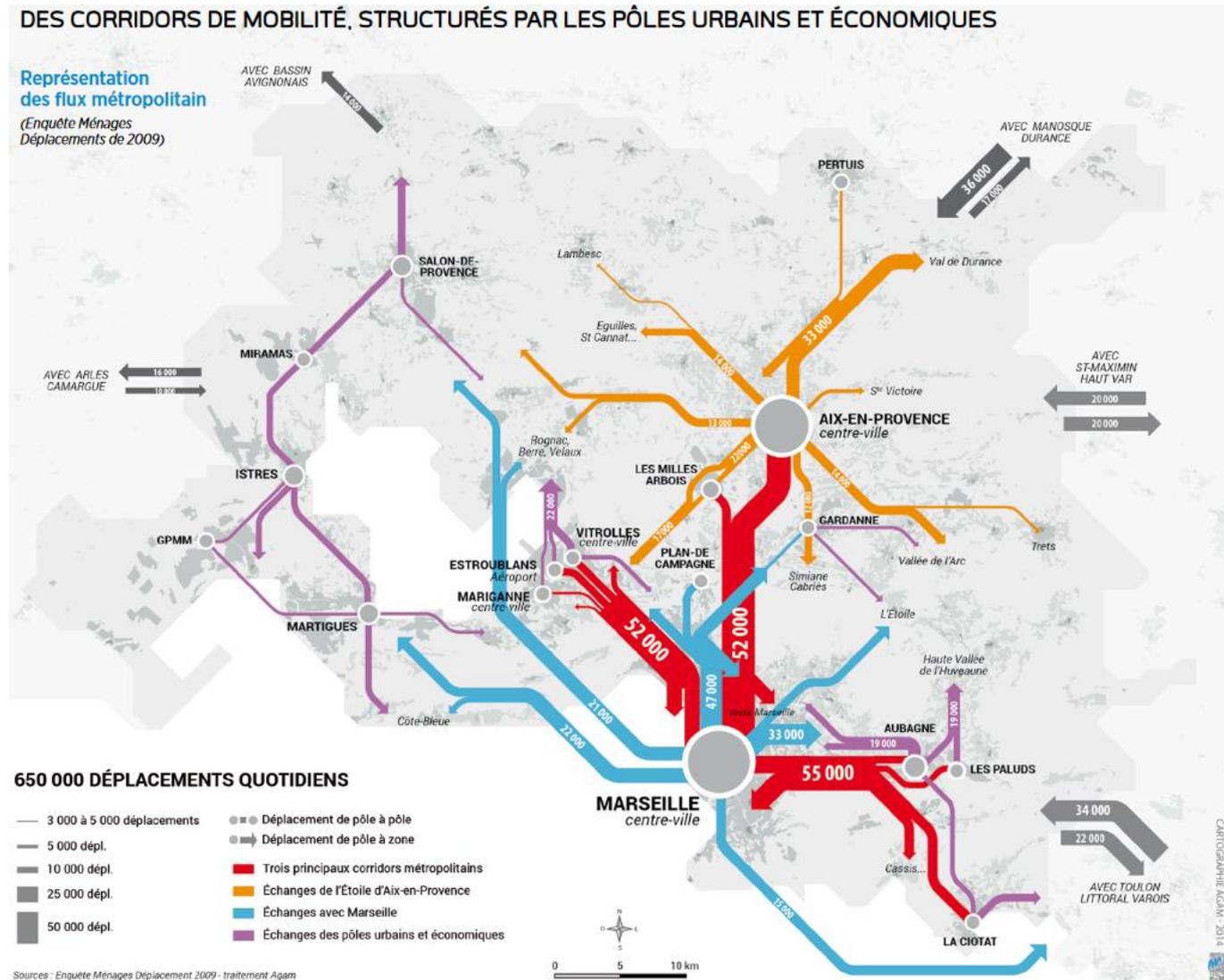
Réalisations sur les autoroutes
marseillaises

Mathieu LUZERNE – Chargé d'étude en conception multimodale

Quelle situation ?

Augmentation chronique des effets négatifs des déplacements (congestion, pollution, santé,...)

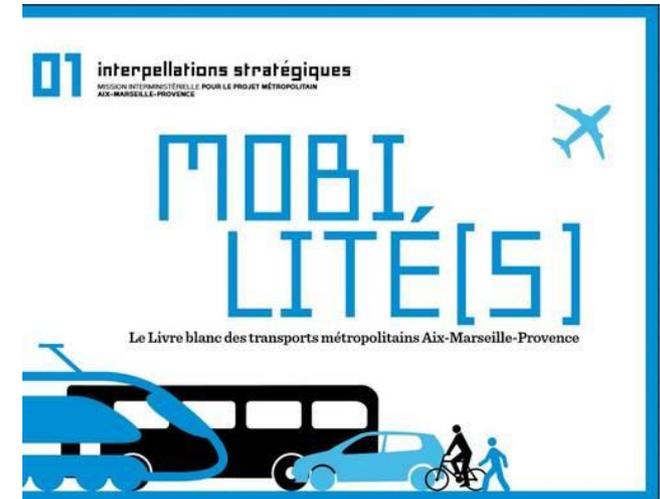
Particularité des trajets « longue distance » sur le territoire multipolaire de la métropole Aix Marseille Provence



Quelle solution (retenue) ?

Livre Blanc des transports métropolitain
(mission interministérielle-2014)

- Utiliser les infrastructures (autoroutes) existantes
- Favoriser les services collectifs (cars) présents
- Sans dégrader les conditions de circulation des autres usagers



→ **aménager des voies réservées aux bus sur les autoroutes marseillaises !**

Expertise intégratrice du Cerema :

- la rédaction de la doctrine nationale
- la définition des stratégies de mises en œuvre
- la cohérence avec l'offre (METROEXPRESS et pôles d'échanges)

- Administration centrale
- Services déconcentrés
- Métropole AMP

Quelles réalisations ?

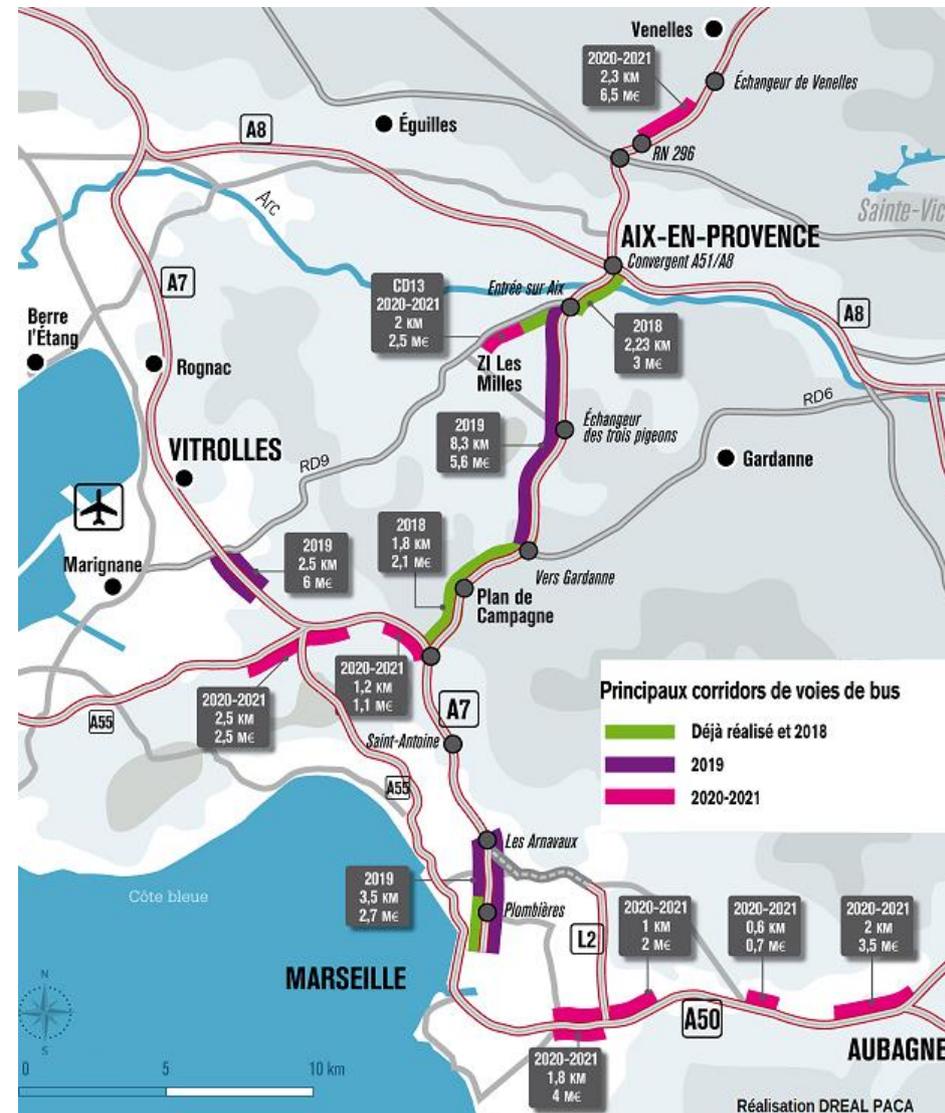
- 3 sections en fonctionnement
- 1 complémentaire prévue fin 2018
- nombreux secteurs à différents stades d'études sur toutes les autoroutes métropolitaines

→ **Un des territoires les plus dynamiques de France**

Maitrise d'ouvrage :

DREAL PACA = opportunité/études amont
DIR Méditerranée = projet/réalisation

Avec appui continu du Cerema
(étude, sensibilisation, évaluations,...)



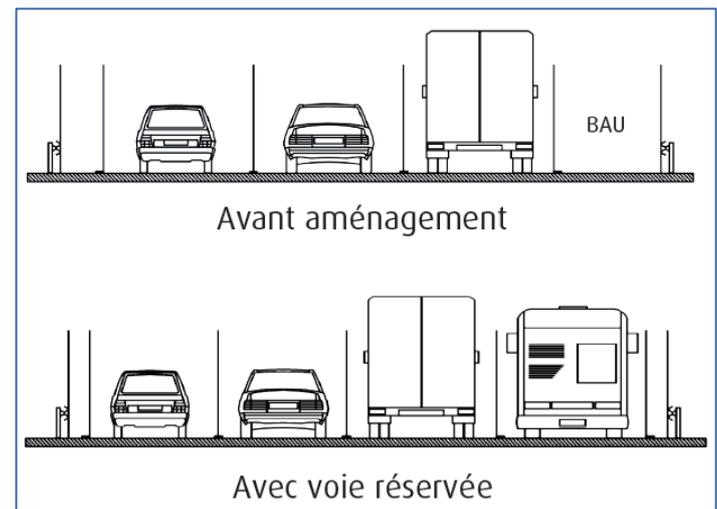
Quels principes ?

Récupération de la BAU à plateforme constante (ou presque)

Aménagement permanent avec signalisation statique (accès à l'appréciation des conducteurs TC)

Règles d'utilisation spécifiques :

- Exclusivement lignes TC
- Vitesse < 50 (ou 70 km/h)



Quelles évaluations ?

Des méthodologies innovantes développées et réalisées par le Cerema

Exemple retour d'expérience d'A51 Plan-de-Campagne

<u>Sécurité</u>	<u>Efficience</u>	<u>Acceptabilité</u>
<p>Aménagement bien perçu et bien compris</p> <p>Accidentalité non dégradée mais reste élevée sur un secteur fortement congestionné</p> <p>Fonction d'arrêt d'urgence maintenue dans de bonnes conditions</p>	<p>Gains de temps de parcours et de régularité significatifs sur les heures de pointes</p> <p>Environ 20 cars par heure de pointe</p> <p>Pas de modification des conditions de circulation pour les autres usagers</p>	<p>Fraude relative :</p> <ul style="list-style-type: none">• <1 % des VP• Forte chez les 2RM et taxis• Visible car peu d'usagers autorisés <p>Avis très favorables (aménageurs, bénéficiaires et usagers VP) à ces aménagements</p>

... et quelles suites ?

Aménagements des voies réservées au covoiturage

(plus de 2 occupants) avec démarche similaire :

- Accompagnement des projets locaux
- Capitalisation des expériences (France et étranger)
- Garantie d'une cohérence nationale
- Rédaction d'une doctrine technique de référence

Potentiel très important de ces projets



Merci !

