

# **Quartiers Libres - Saint-Charles - Belle de Mai Mobilité**

## **Atelier de concertation n°3 : Mobilité douce 31 mai 2018**

**Groupement Güller Güller - TVK - Zakarian Navelet - Alfred Peter -  
mrs partner - Alphaville - Etienne Ballan - Transsolar - tpf-i**



# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Synthèse de l'atelier de concertation n°1 du 6.2.2018

## ► Vélos

- Plus de stations « Le vélo », aujourd'hui inaccessibles
- Le boulevard de Strasbourg est structurant pour le vélo vers le centre ville
- Besoin de vraies pistes cyclables séparées et sécurisées / doutes sur les double sens à vélo.

## ► Marche à pied

- Piétonisation de certaines rues :
  - rue Levat
  - Boulevard Boyer devant la MPT
- Sécurisation urgente des sorties d'écoles
- Rues calmes (circulations douces, élargissement des trottoirs, rues à sens unique, etc.)
- Créer des cheminements agréables

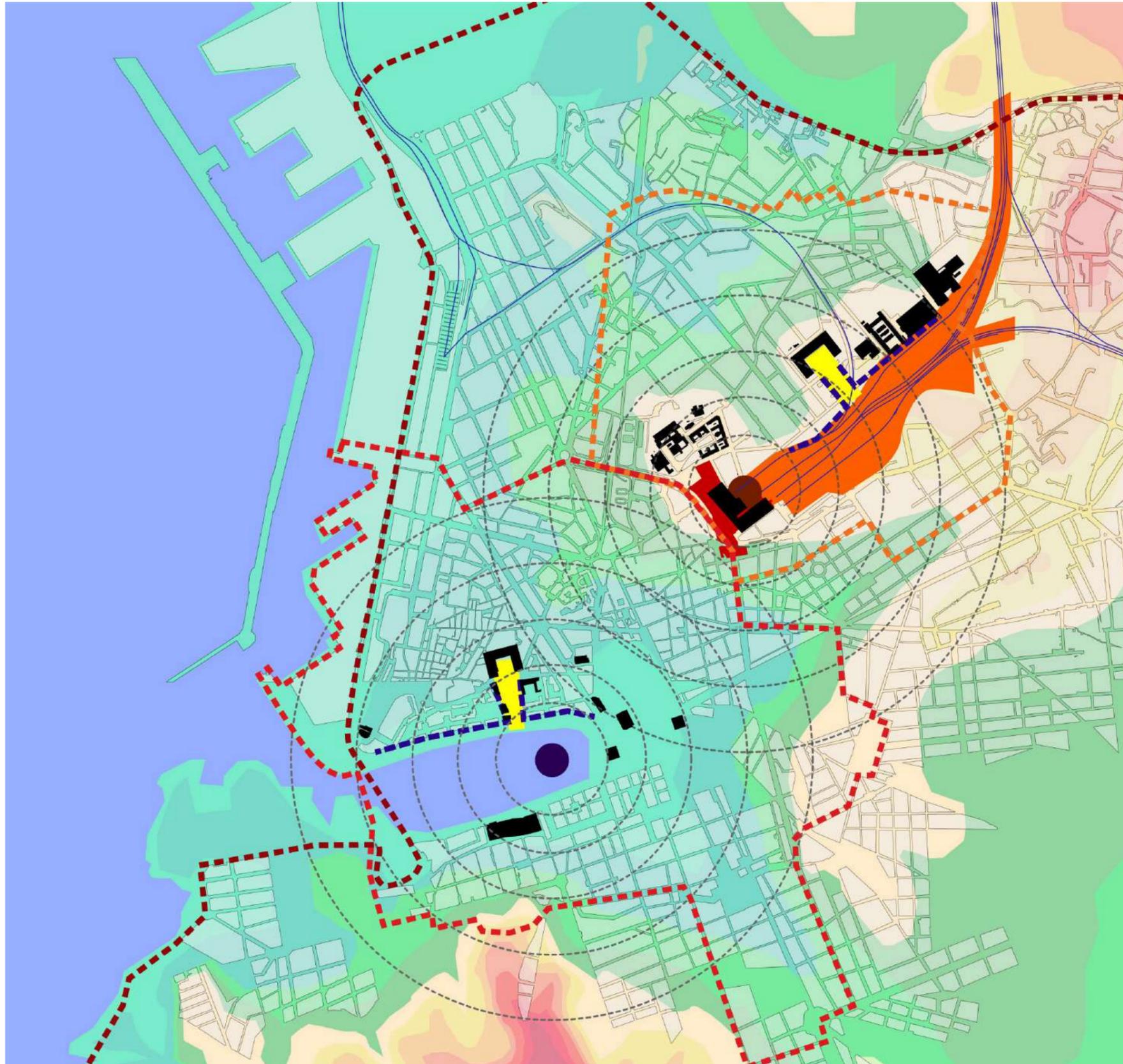
# Synthèse de l'atelier de concertation n°1 du 6.2.2018

- ▶ **Propreté et accessibilité des trottoirs**
  - ▶ Propreté des rues
  - ▶ Repenser la mobilité des espaces pour les personnes handicapées : aménagements PMR urgents
  
- ▶ **De nouveaux espaces publics transformés**
  - ▶ Transformer la place Cadenat en place publique (P souterrain)
  - ▶ Requalifier les tunnels ; les rendre plus respirables
  - ▶ Multiplier les jardins et les espaces verts, les arbres.
  
- ▶ **Autres modes doux**
  - ▶ Encouragement des voitures électriques
  - ▶ Installation de stations d'autopartage

# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. **Vision multimodale**
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Vision - Un centre-ville élargi

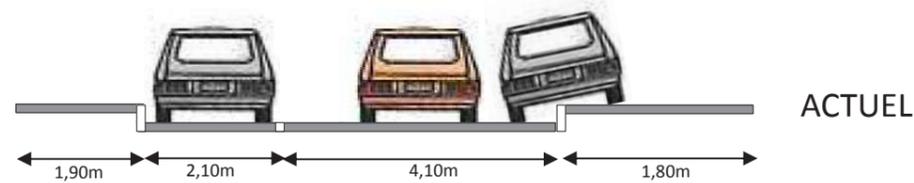


L'évolution de la gare  
TGV, une impulsion  
pour élargir le  
centre-ville ...

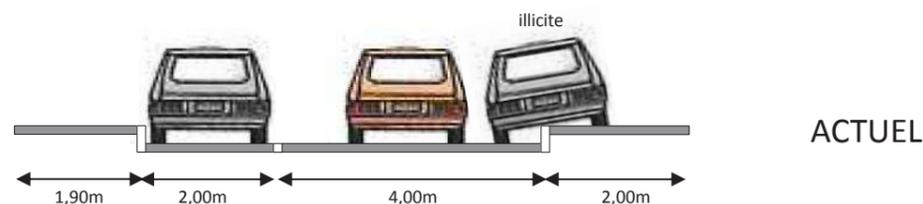
... à l'image de la  
dynamique qui a  
permis la valorisation  
du centre-ville et  
du Vieux-Port

# Constat - Des marges de manoeuvres réduites

Profil n°8 : Rue Belle de Mai



Profil n°45 : rue Roger Schiaffini



► La Belle de Mai, un quartier avec un **tissu bâti serré et aux rues étroites** (en général inférieur ou égal à 10m) et donc des marges de manoeuvres très restreintes

► Un constat qui implique le **besoin de choix et priorités affirmées en matière de mobilité et distribution de l'espace**

# Objectifs



«Quartiers libres»  
 une opportunité  
 pour redéfinir les  
 priorités entre les  
 différents modes  
 de déplacements  
 et la place de la  
 voiture dans  
 l'espace ...

- TC**
- Réseau structurant ferroviaire
  - - - Métro
  - Axe fort TC (tram, BHNS)
  - Bus structurant
  - Gare
  - Ⓜ Arrêt de métro
- VP**
- == Réseau structurant suprarégional
  - Accès structurant
  - Continuité des accès structurants
- Orientation**
- ⋯ Centralités
  - ⋯ Périmètre du projet

# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

3. Diagnostic de l'état actuel

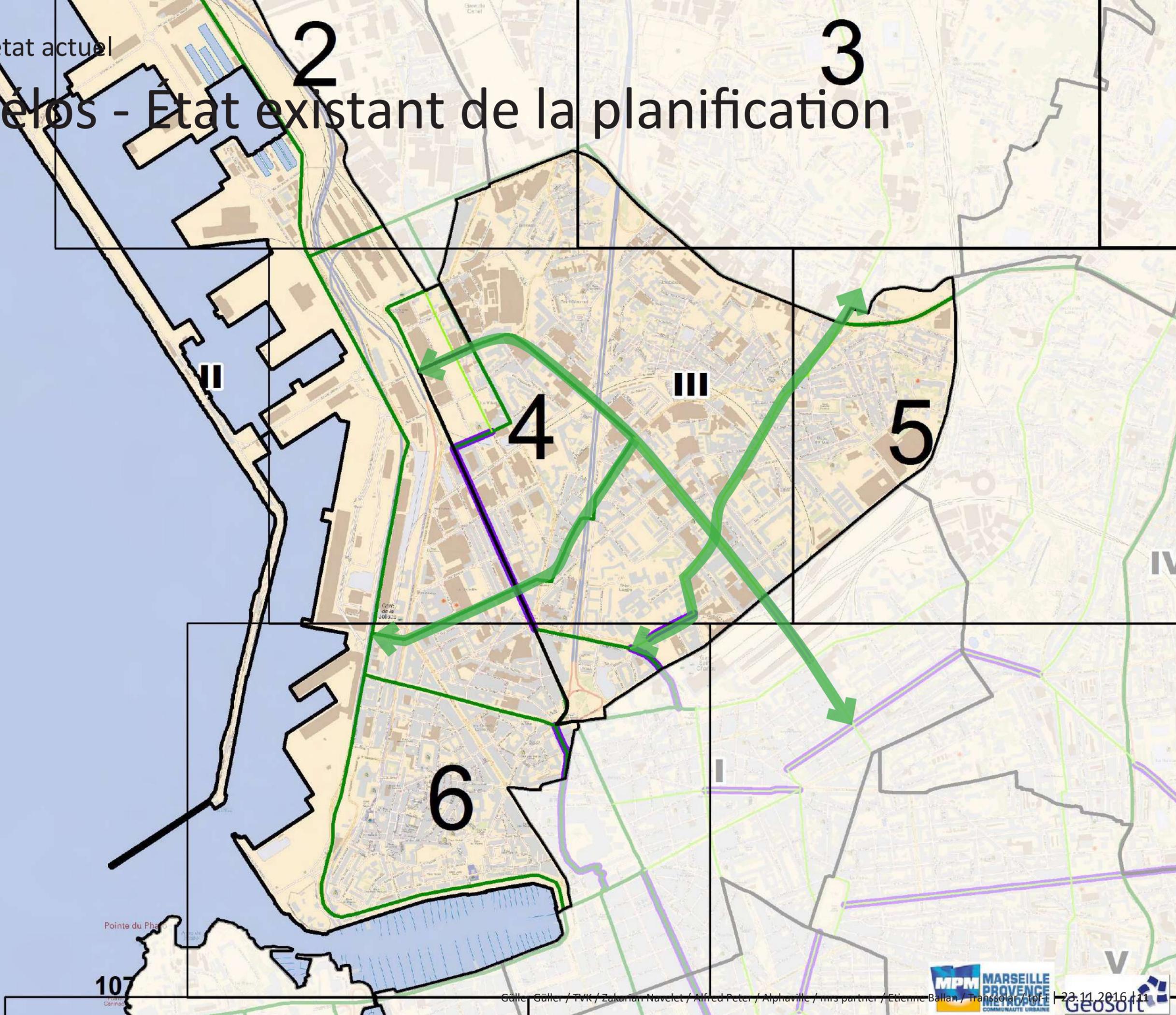
# Réseau vélos - État existant des aménagements



### Légende

- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
- Piste cyclable
- Bande cyclable, avec marquage au sol
- Circulation mixte des vélos sur site propre TC
- Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Réseau vélos - État existant de la planification



# Réseau piétons - État existant des aménagements

- ▶ Étroitesse des trottoirs
- ▶ Encombrement des espaces piétons par le stationnement
- ▶ Absence de maillage / méga-îlots
- ▶ Manque de qualité des accès aux arrêts de transports collectifs
- ▶ Dégradation / état des trottoirs
- ▶ etc.



Trottoirs Cavaignac et Belle de Mai

# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Apaiser le quartier pour favoriser la map et le vélo

**Constat : un quartier aux marges de manoeuvre très réduite !**

## Approche classique à Marseille «infrastructures vélos»

- ▶ Créer des infrastructures propres aux vélos



## Approche «coexistence de l'espace-rue»

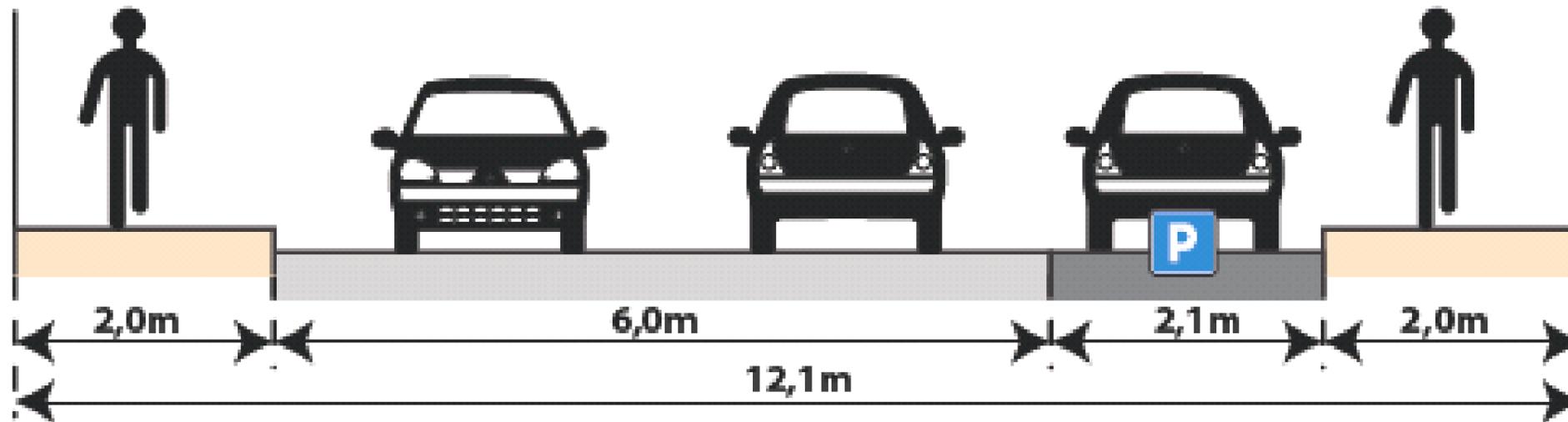
- ▶ Apaiser le quartier par des zones 30 et de rencontre pour créer un climat favorable et attractif pour le vélo

# Privilégier les infrastructures vélos ?

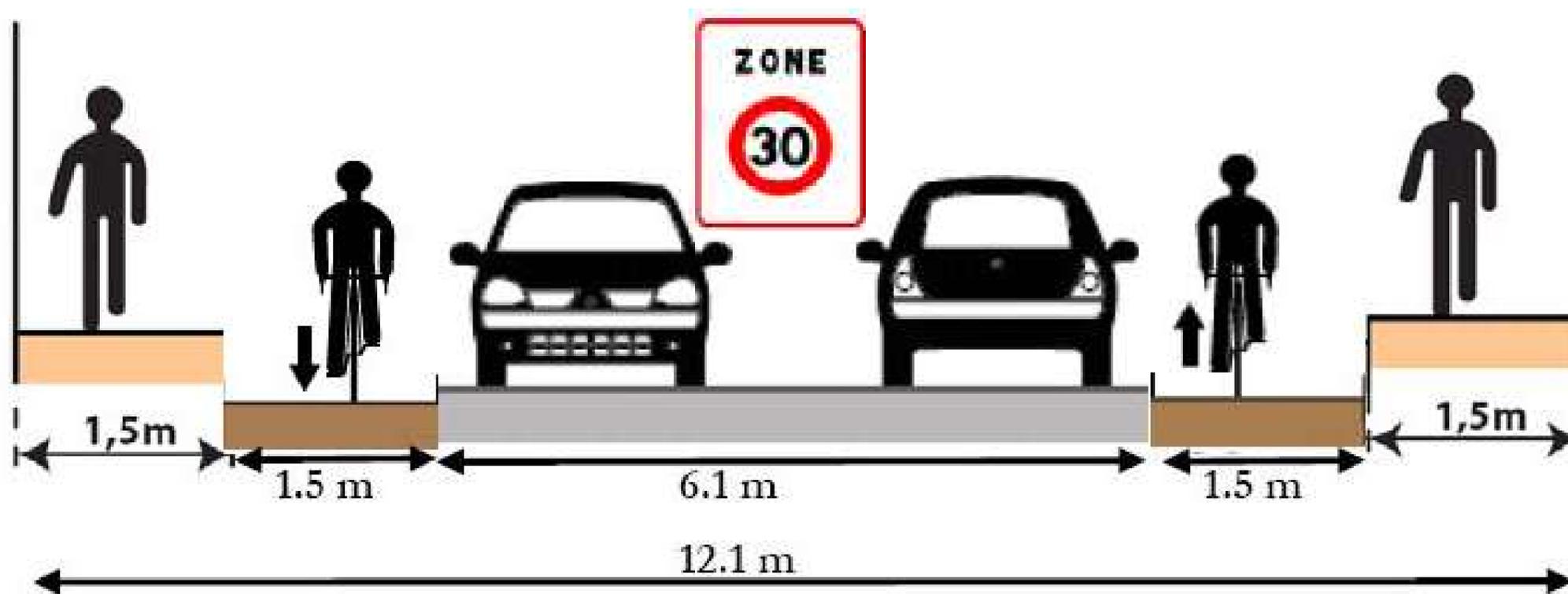
2

## Rappel état actuel

Source : Ascode 2013



## PROPOSITION : Bandes cyclables



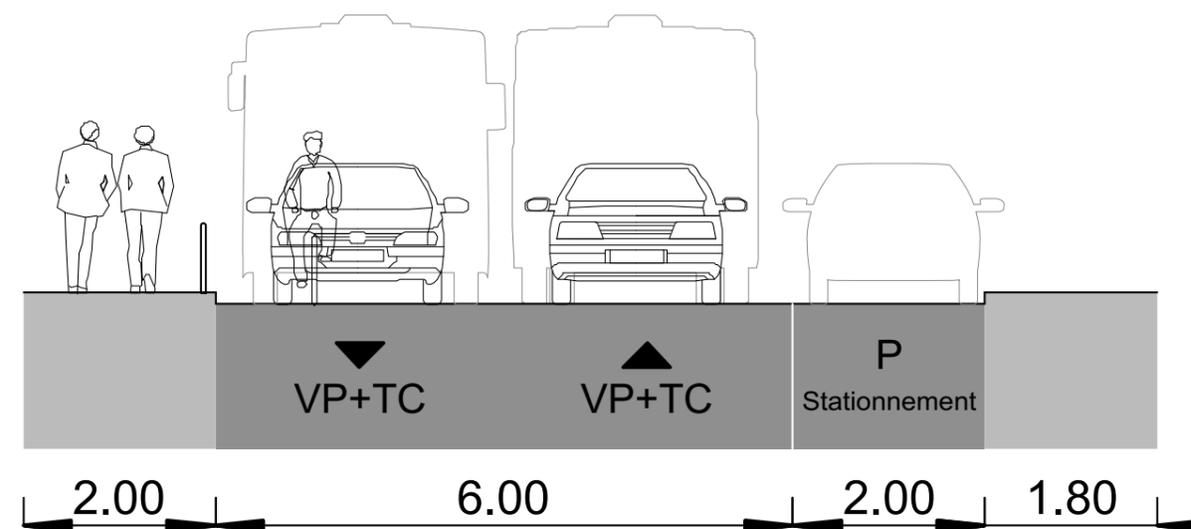
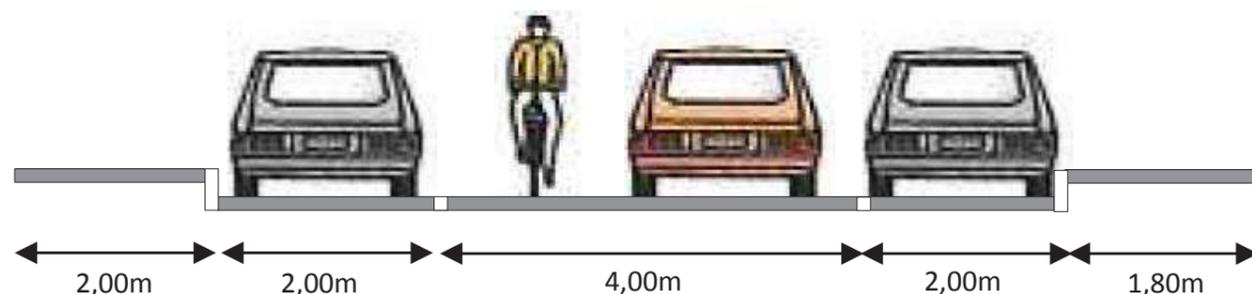
Exemple : Rue Guibal, la réalisation de bandes cyclables se fait au détriment des piétons par une réduction des trottoirs à 1.5m, ce qui n'est pas nécessaire dans une zone 30 km/h

# Favoriser la coexistence dans l'ensemble du quartier



# Favoriser la coexistence dans l'espace-rue !

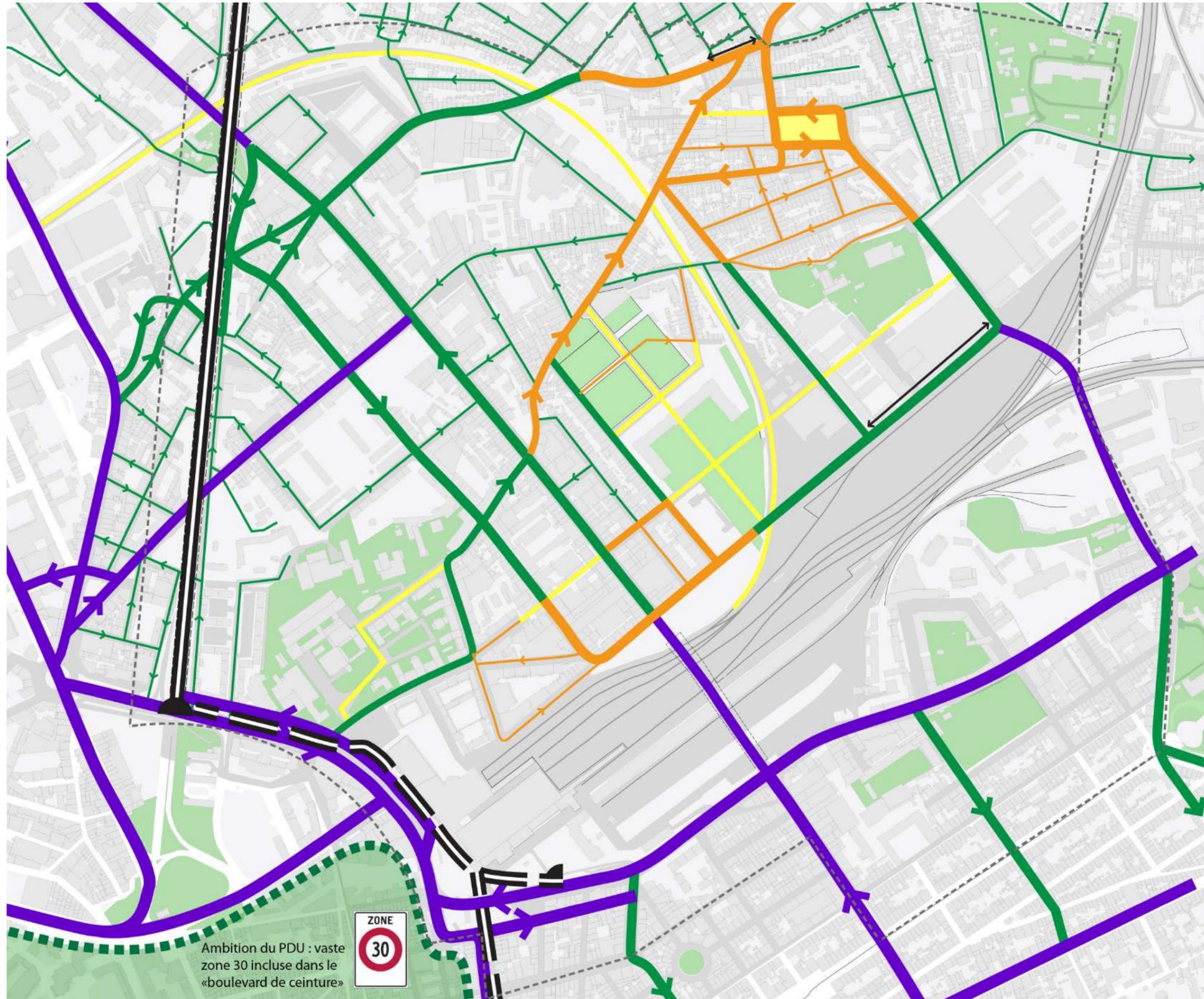
## Profil n°24 : Rue Guibal



### Exemple : Rue Guibal

- privilégier la coexistence
- garantir des trottoirs suffisamment large
- minimiser la suppression de stationnement

# Réduire les vitesses pour accueillir les modes doux



### Légende

- Autoroute / voie rapide
- Limitation à 50 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Site propre piéton / vélo
- Mise à double sens
- Parking public

# Désenclaver et mailler Quartiers Libres



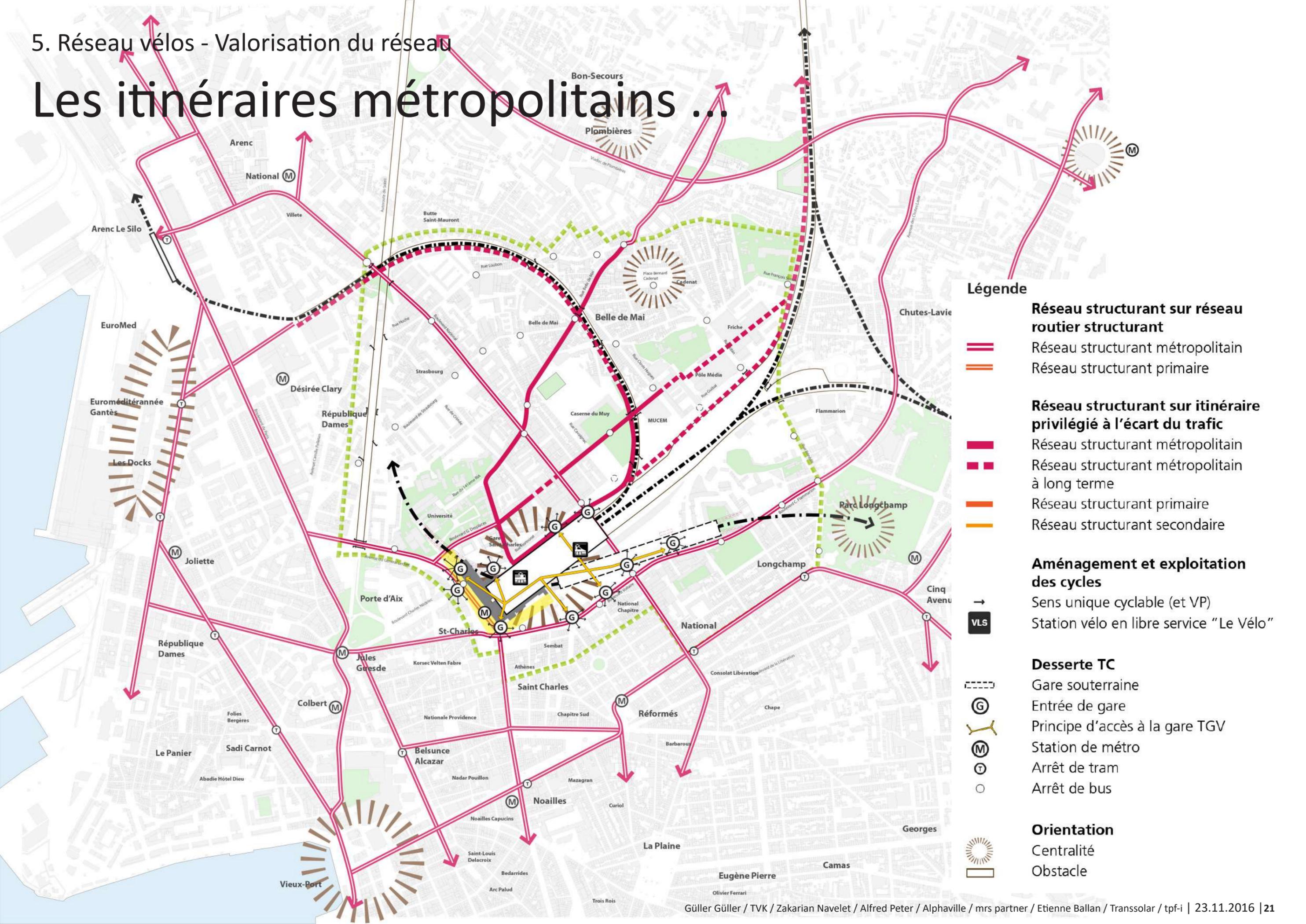
## Légende

- Réseau structurant métropolitain
- Réseau structurant métropolitain à l'écart du trafic
- Réseau structurant métropolitain à l'écart du trafic, à long terme
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant primaire à l'écart du trafic
- Perméabilité à créer
- Réseau fin de rabattement vers les centralités et gare
- Accès aux espaces verts et paysagers
- Aire urbaine
- Centralité
- Parc
- Franchissement existant
- Franchissement à améliorer
- Franchissement à créer
- Franchissement à créer à long terme
- Gare
- Gare souterraine
- Station de métro
- Arrêt de tram

# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Les itinéraires métropolitains ...

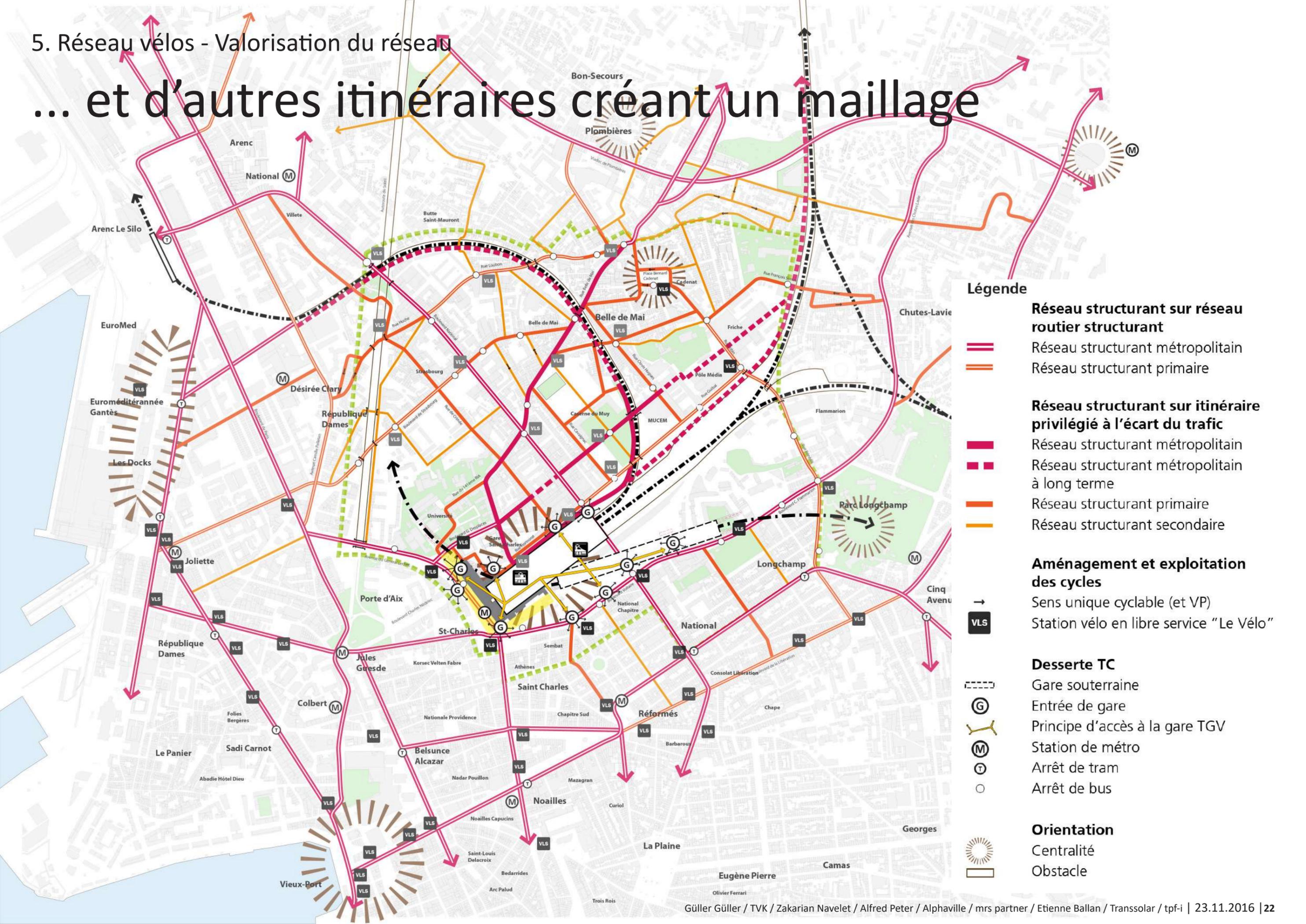


**Légende**

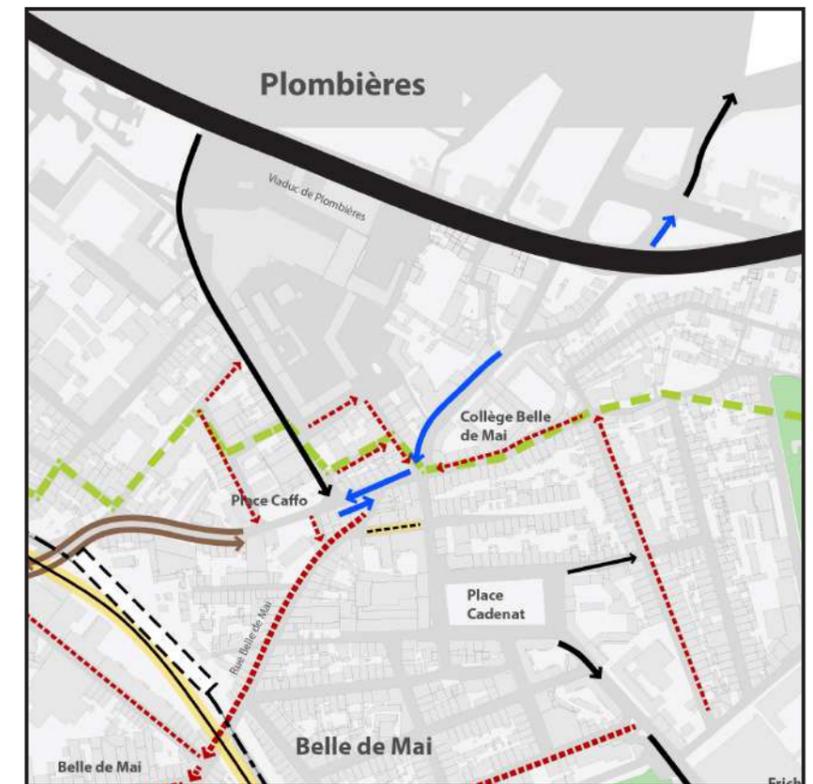
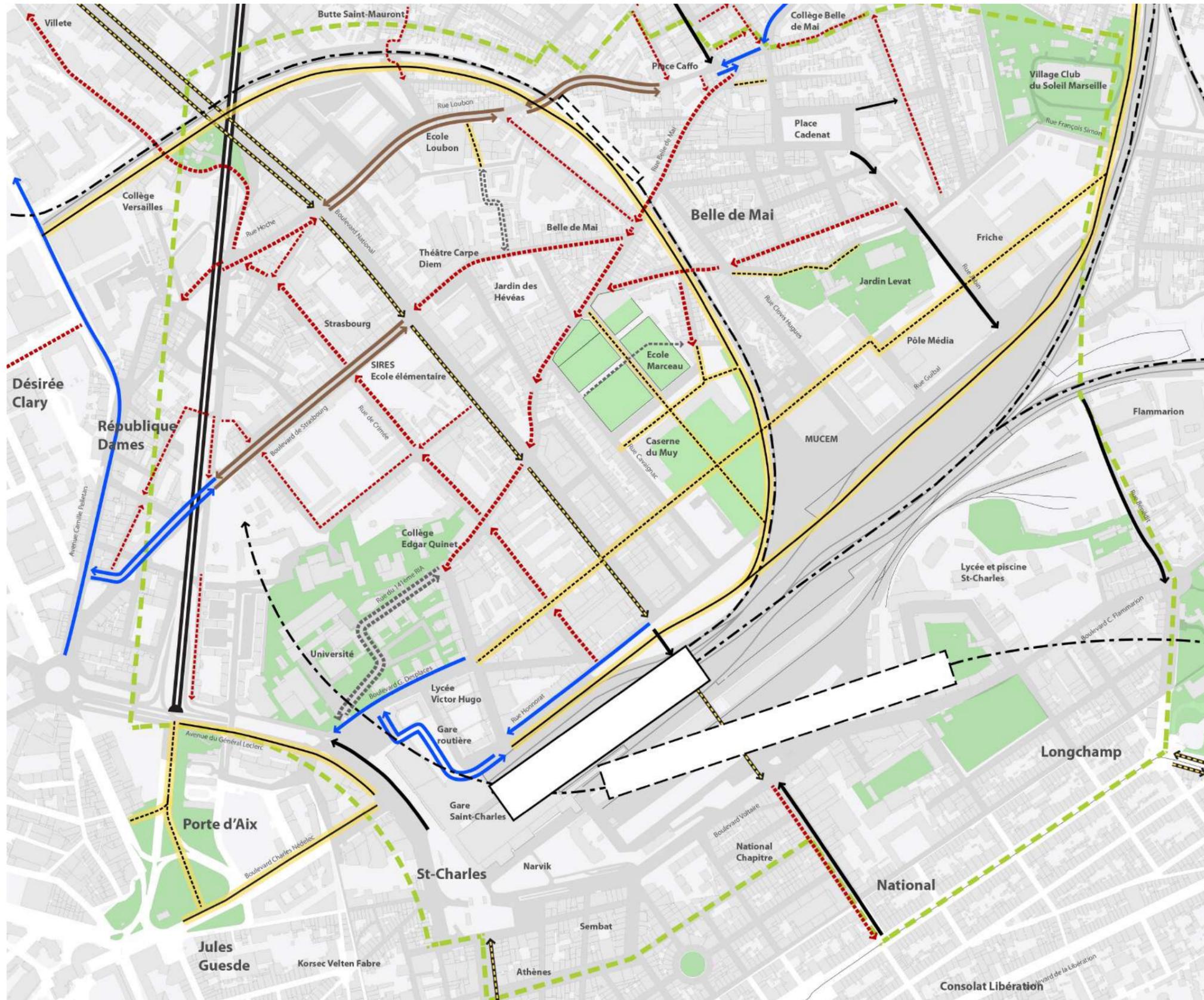
- Réseau structurant sur réseau routier structurant**
  - Double ligne rouge: Réseau structurant métropolitain
  - Double ligne orange: Réseau structurant primaire
- Réseau structurant sur itinéraire privilégié à l'écart du trafic**
  - Ligne rouge épaisse: Réseau structurant métropolitain
  - Ligne rouge pointillée: Réseau structurant métropolitain à long terme
  - Ligne orange épaisse: Réseau structurant primaire
  - Ligne orange fine: Réseau structurant secondaire
- Aménagement et exploitation des cycles**
  - : Sens unique cyclable (et VP)
  - Black square with 'VLS': Station vélo en libre service "Le Vélo"
- Desserte TC**
  - Dashed line: Gare souterraine
  - Circle with 'G': Entrée de gare
  - Yellow T-shape: Principe d'accès à la gare TGV
  - Circle with 'M': Station de métro
  - Circle with 'T': Arrêt de tram
  - Circle: Arrêt de bus
- Orientation**
  - Radial lines: Centralité
  - White rectangle: Obstacle

# 5. Réseau vélos - Valorisation du réseau

## ... et d'autres itinéraires créant un maillage



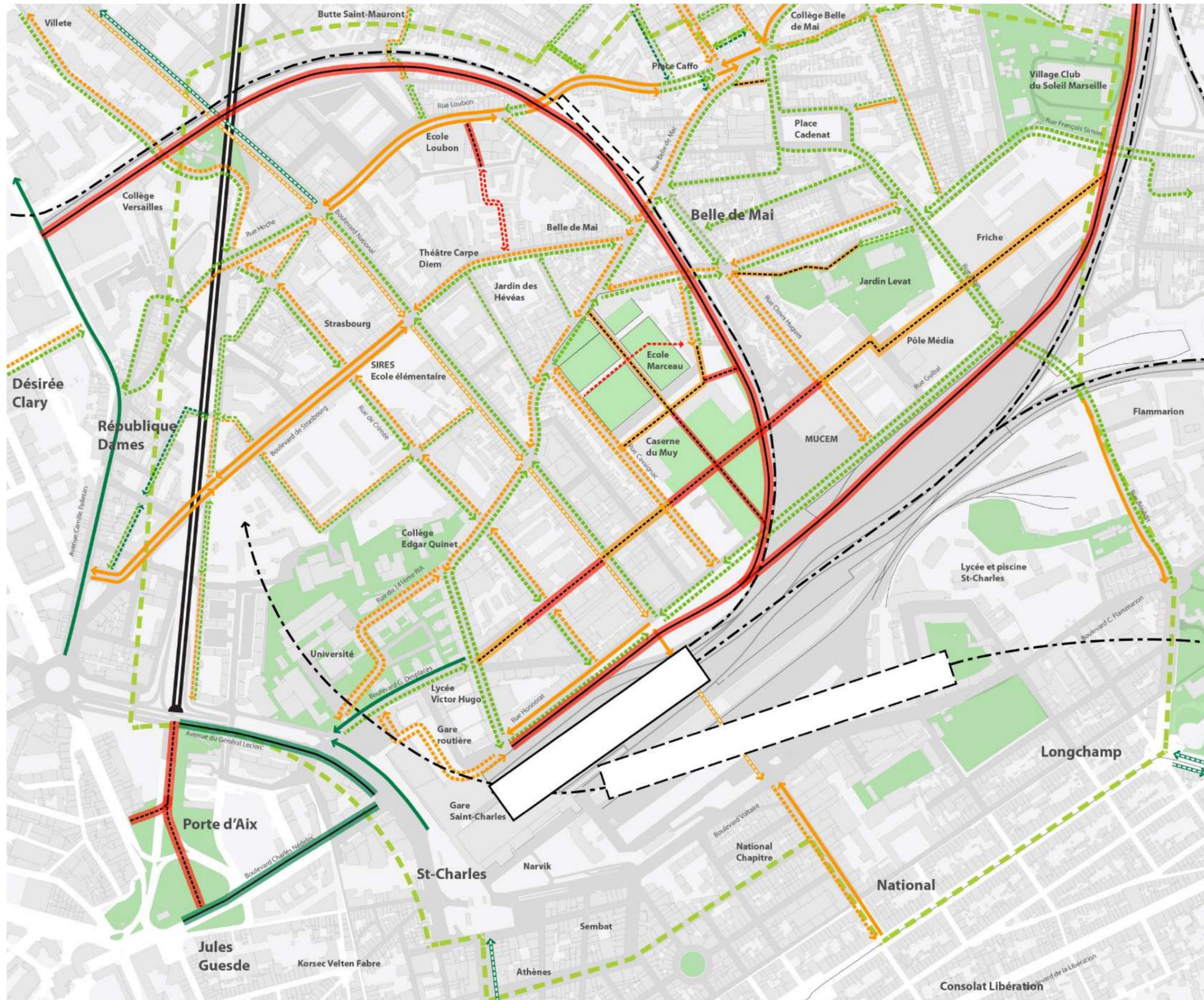
# Réaliser des aménagements spécifiques aux cycles



## Légende

-  Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
-  Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable, avec marquage au sol
-  Voie banalisée, avec bandes cyclables
-  Circulation mixte des vélos sur site propre TC
-  Circulation mixte des vélos sur voirie apaisée (zone 30 km/h ou de rencontre)
-  Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Synthèse des aménagements spécifiques aux cycles



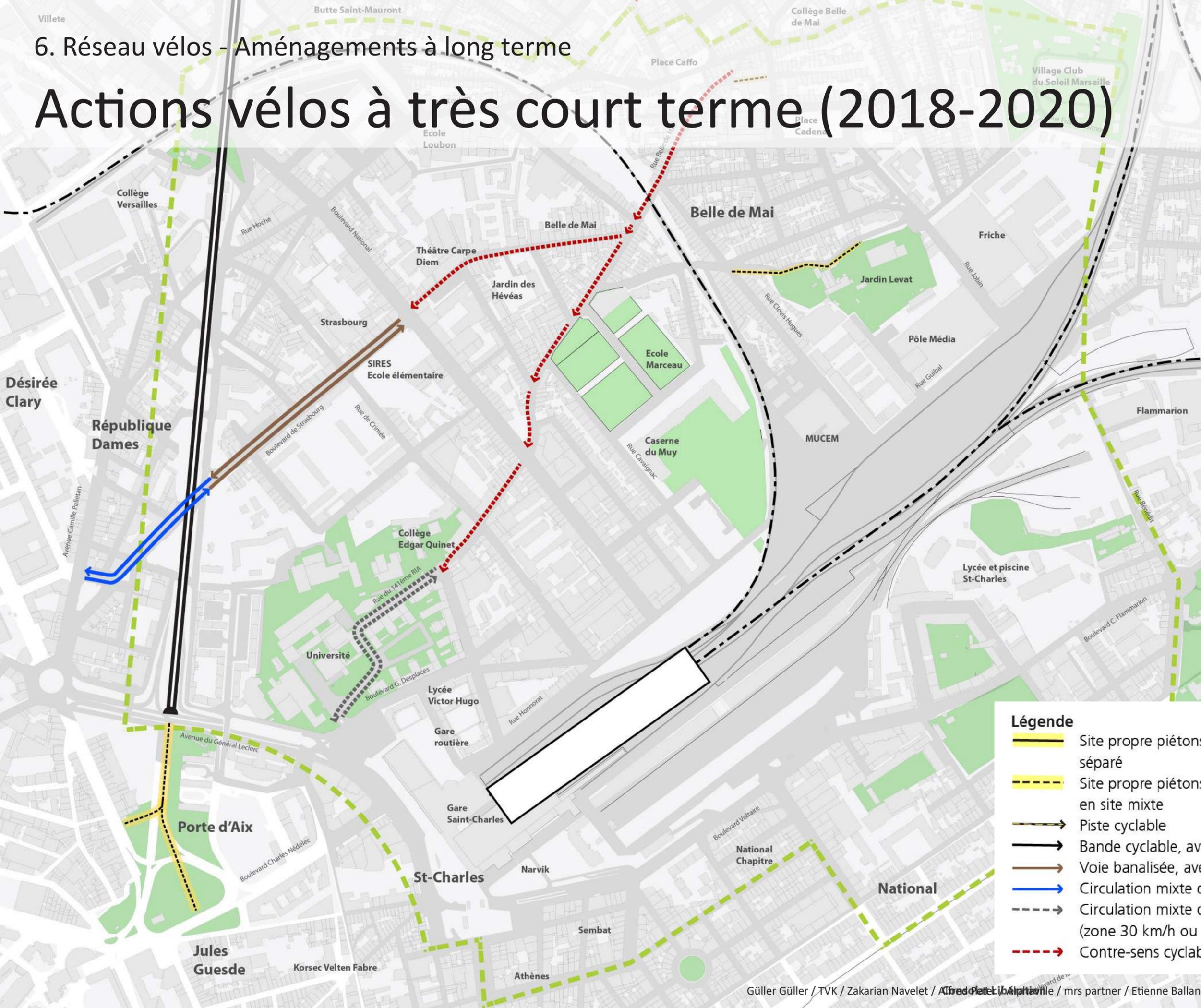
- Légende**
- █ Existant, aménagement spécifique
  - █ Existant, circulation mixte sur voirie
  - █ A améliorer
  - █ A créer
  - Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
  - Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
  - Piste cyclable
  - Bande cyclable avec marquage au sol, Voie banalisée avec bandes cyclables, ou Circulation mixte des vélos sur site propre TC
  - Circulation mixte des vélos sur voirie apaisée (zone 30 km/h ou de rencontre), ou Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

## 6. Réseau vélos - Aménagements à long terme

# Actions vélos à très court terme (2018-2020)



### Légende

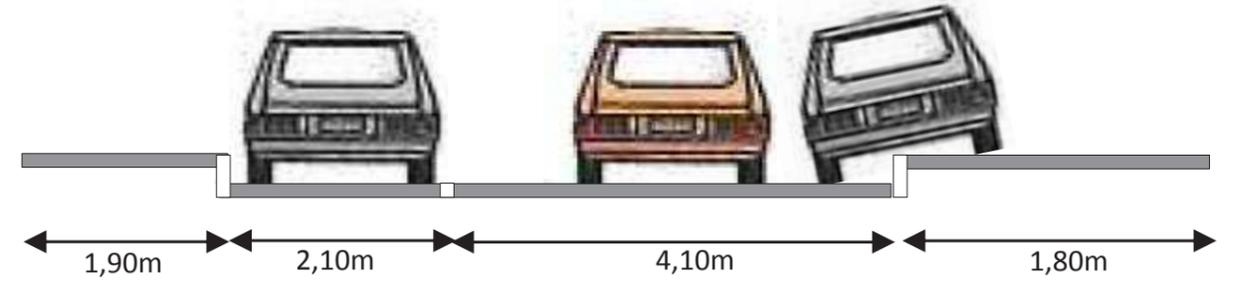
- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
- - - Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
- Piste cyclable
- Bande cyclable, avec marquage au sol
- Voie banalisée, avec bandes cyclables
- Circulation mixte des vélos sur site propre TC
- - - Circulation mixte des vélos sur voirie apaisée (zone 30 km/h ou de rencontre)
- - - → Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Actions vélos à très court terme (2018-2020)

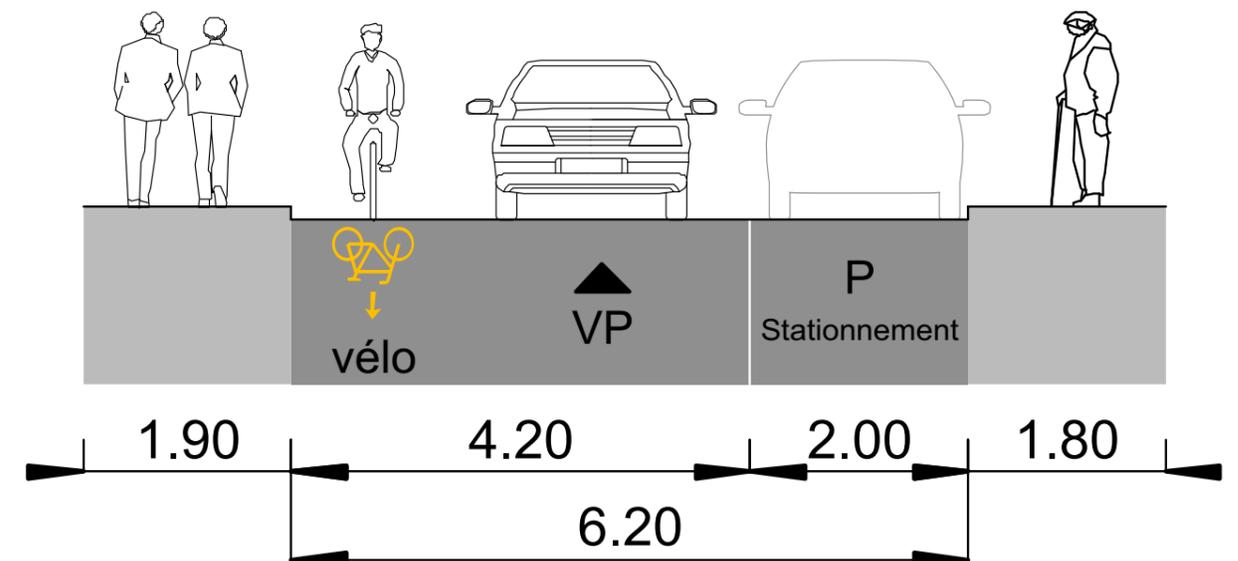
## Profil n°8 : Rue Belle de Mai



### Etat actuel



### Proposition

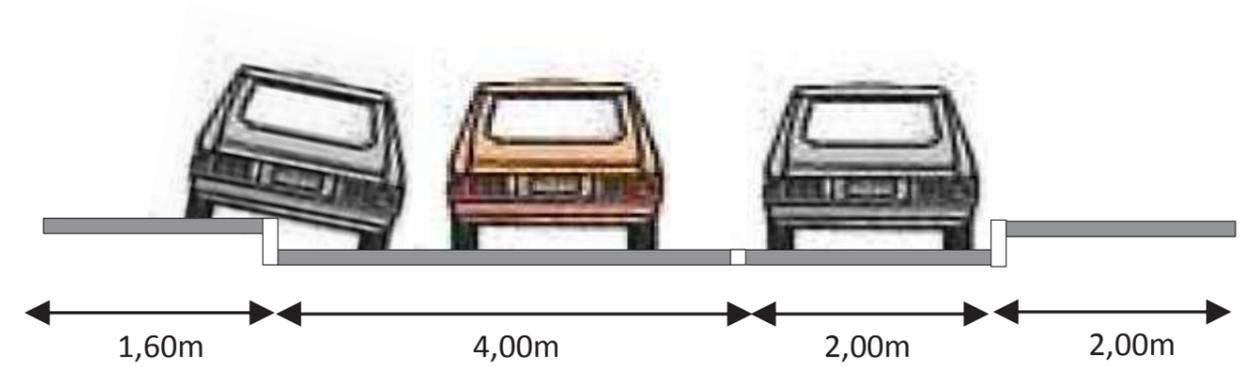


# Actions vélos à très court terme (2018-2020)

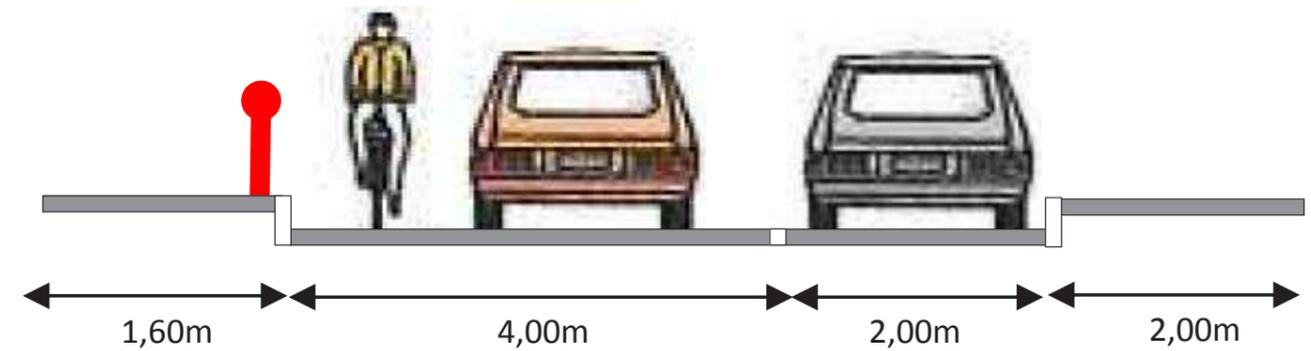
## Profil n°48a : Rue Jean Cristofol



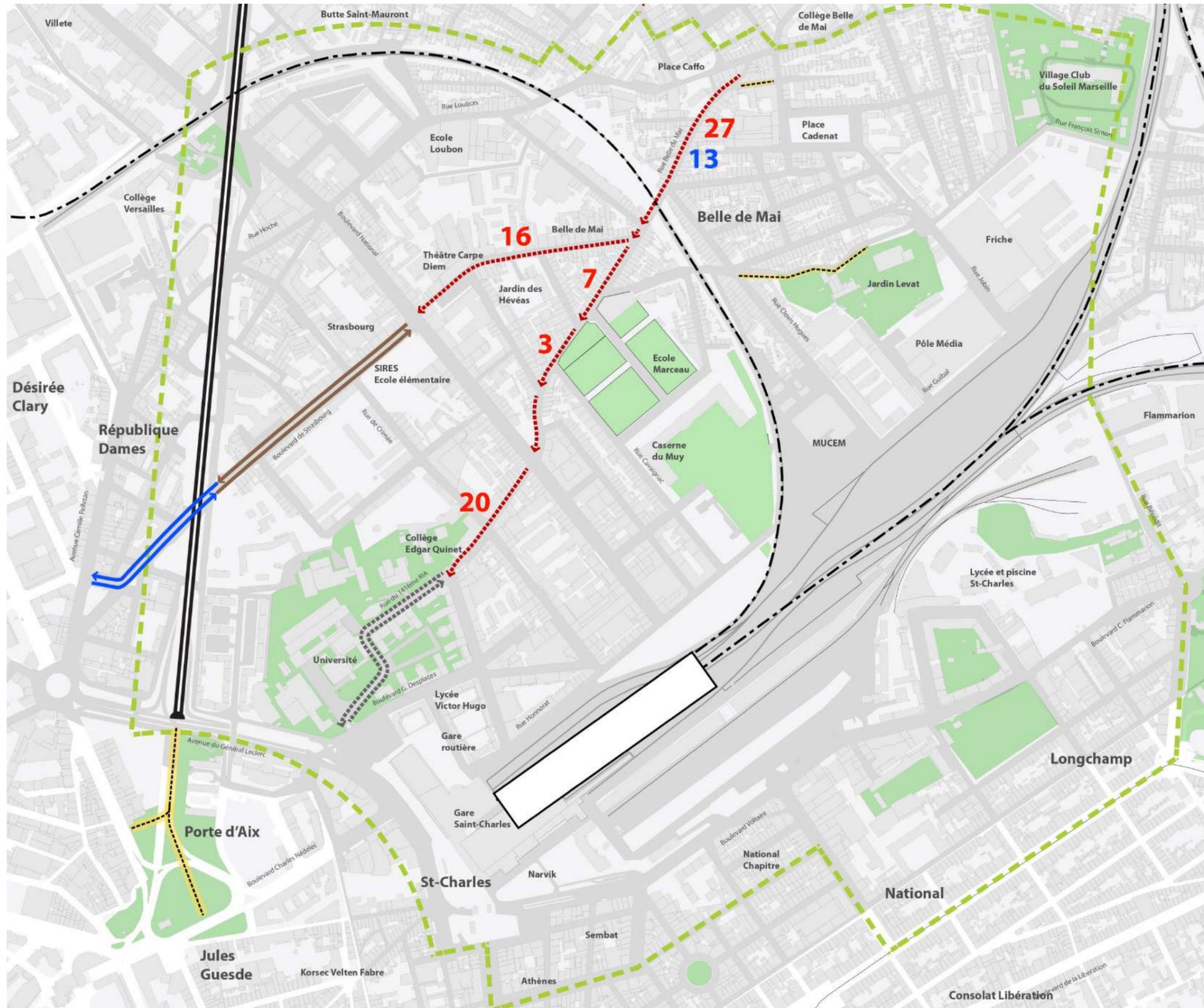
### Etat actuel



### Proposition



# Suppression de stationnement à très court terme



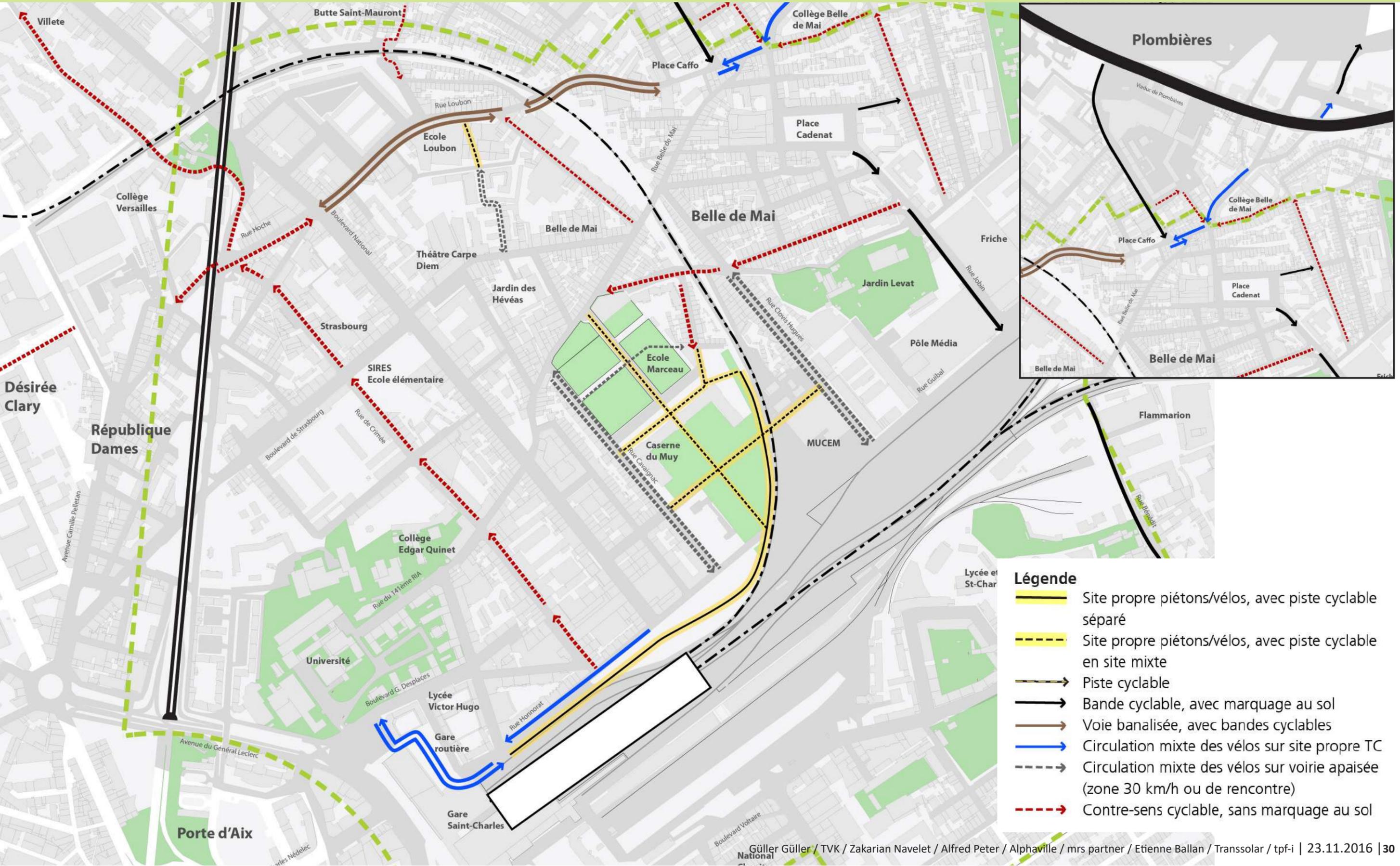
### Bilan des places supprimées pour cette phase

- 13** Stationnement officiel (avec marquage)
- 73** Stationnement illicite (hors marquage)

### Légende

- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
- Piste cyclable
- Bande cyclable, avec marquage au sol
- Voie banalisée, avec bandes cyclables
- Circulation mixte des vélos sur site propre TC
- Circulation mixte des vélos sur voirie apaisée (zone 30 km/h ou de rencontre)
- Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Actions vélos à court terme (2021-2025)



# Actions vélos à court terme (2021-2025)

Etudes préliminaires espaces publics Casernes Saint-Charles — **VERSION 02 fév. 2018**  
 Projet Quartiers Libres - octobre/février 2017

Ville de Marseille  
 Güller Güller, TVK, A.Peter, mrs, tpf-i

Document de travail **76/104**

Voie verte

## 4.9 LA VOIE VERTE 2. PROJET D'AMÉNAGEMENT

### Le projet d'aménagement de la voie verte:

La voie verte est une des voies qui traverse le site, selon un axe nord sud. C'est une voie partagée piétons vélos. La piste cyclable fait l'objet d'un marquage simple au sol. Son profil dans le site est un profil régulier de 4m. Elle rejoint le pont Bugeaud en pente douce de 4% puis descend vers le balcon du Muy avec une pente plus raide de 9,7%. Au nord est du balcon du Muy elle vient rejoindre la rampe PMR qui descend jusqu'à la cour Massena.

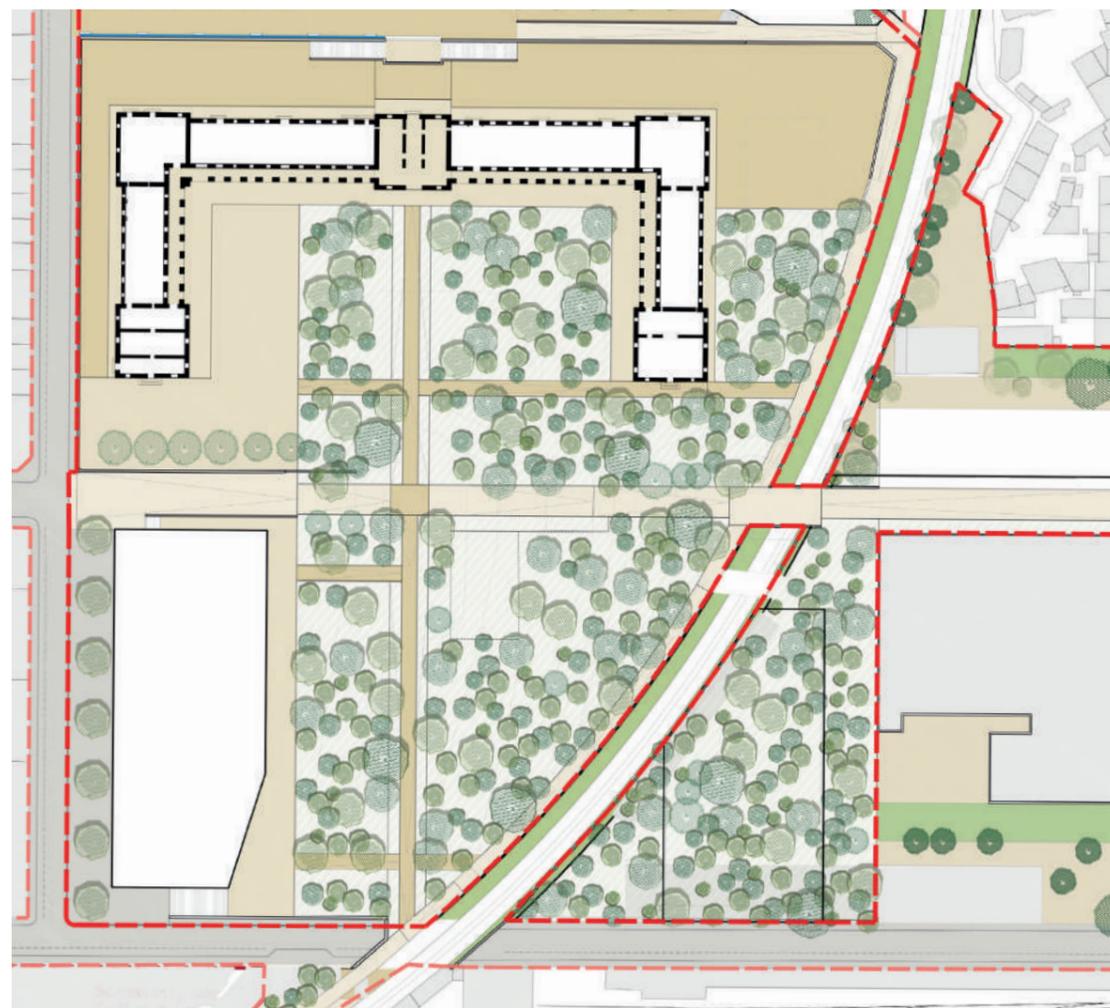
Son revêtement est un matériau résistant tel que de l'enrobé gris.

### Insertion de la voie dans la forêt :

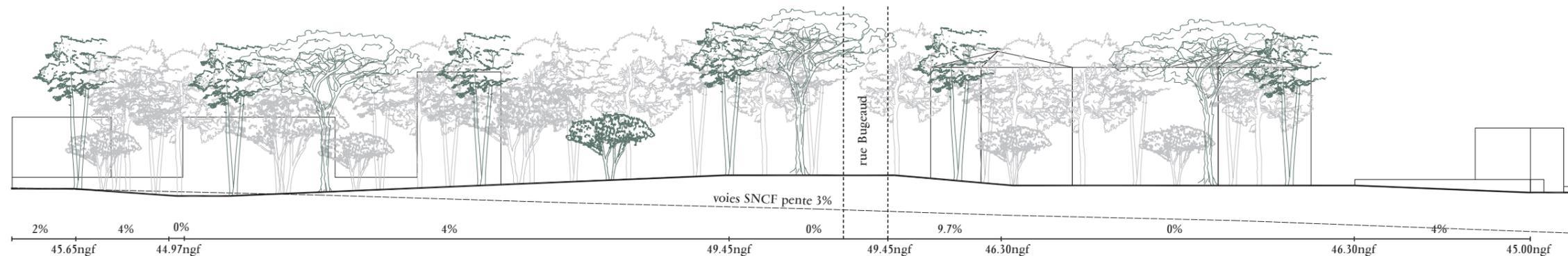
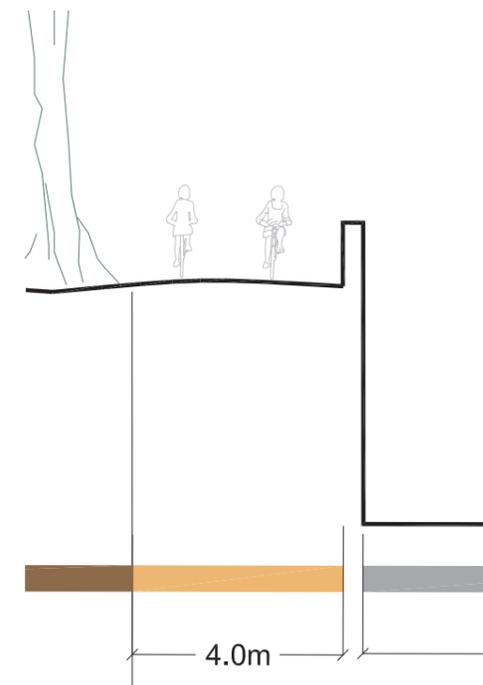
En lisière de la forêt, elle est ombragée par les grands pins qui sont plantés dans la forêt en bordure de voie.



Coupe transversale sur la voie verte et les voies SNCF.



Plan d'aménagement de la voie verte dans le site.



Profil en long de la voie verte.

échelle impression A3 coupes transversales 1 : 250

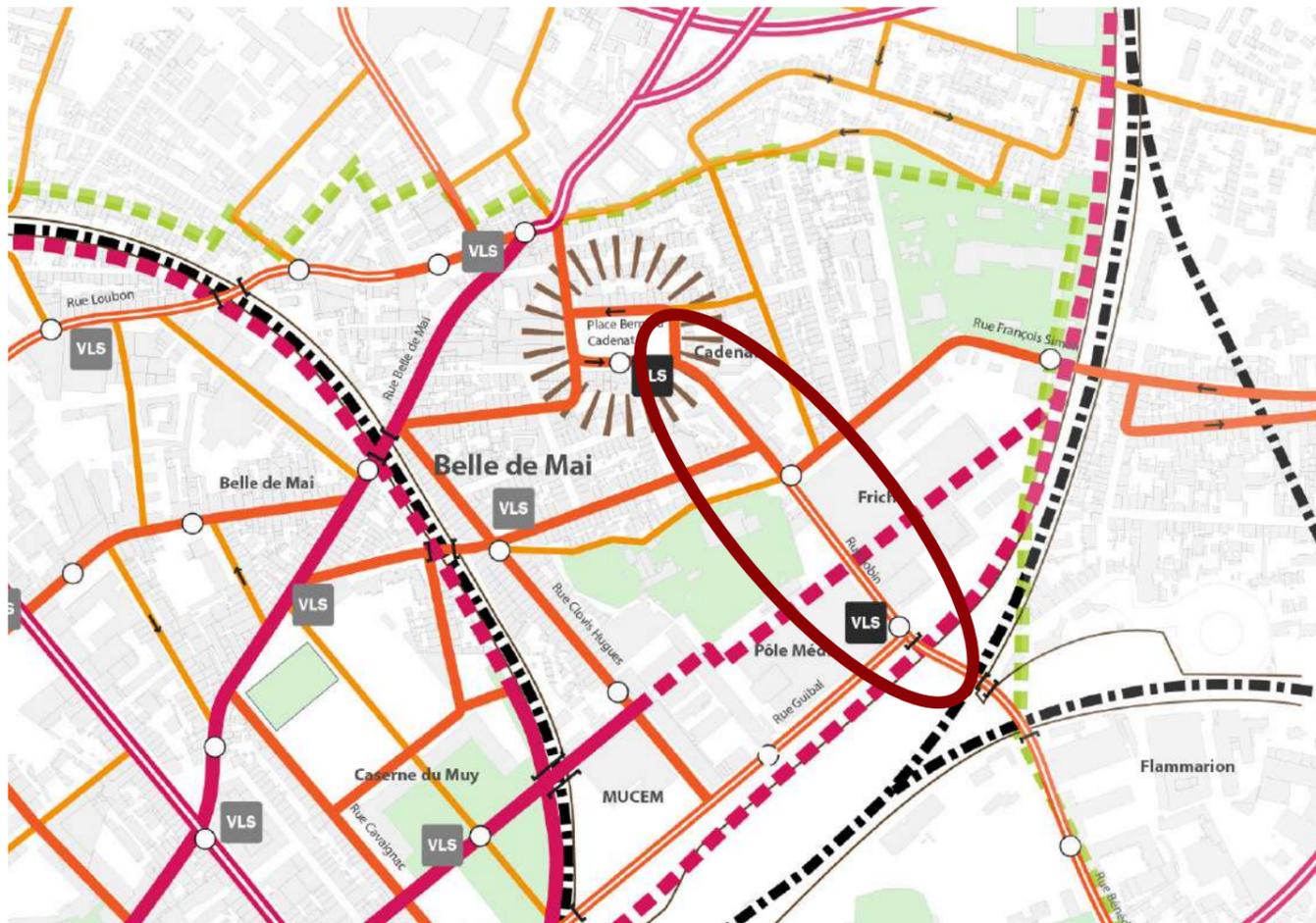
échelle impression A3 coupe longitudinale 1 : 750



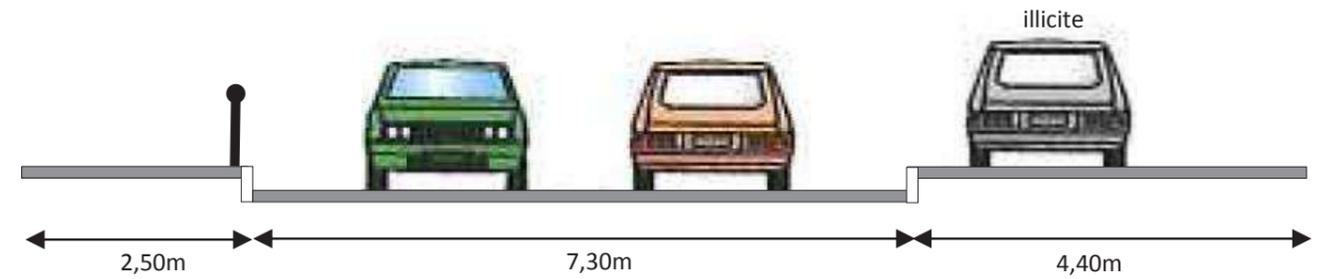
A Démarche B Stratégie C Lieux et D Voies

# Actions vélos à court terme (2021-2025)

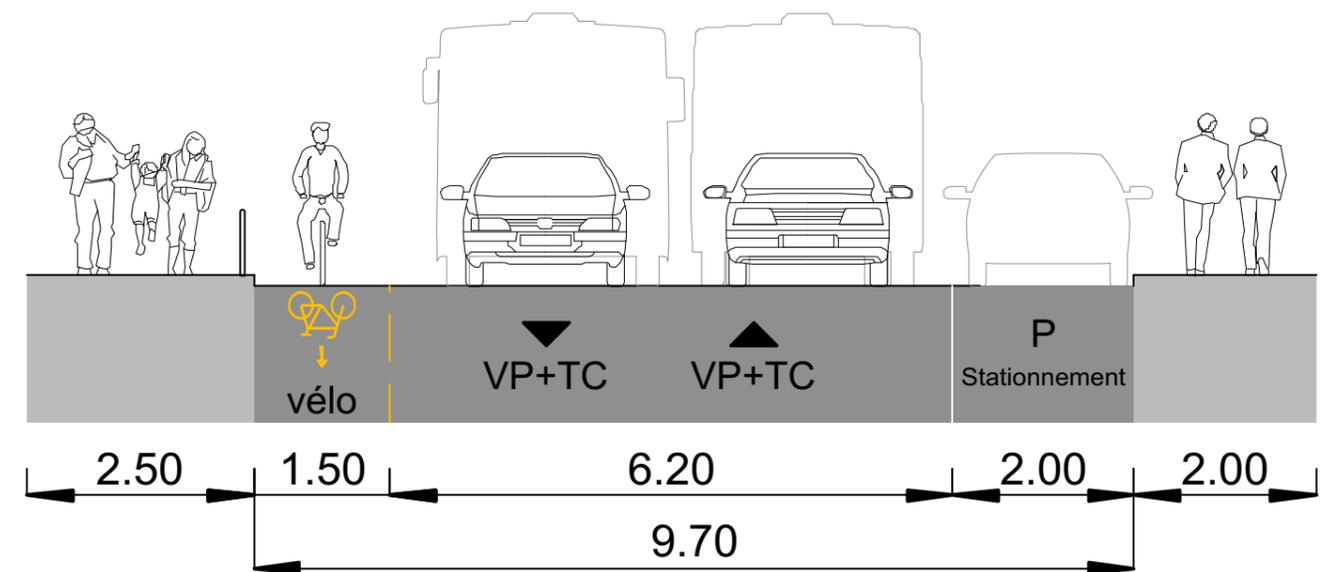
## Profil n°23 : Rue Jobin



### Etat actuel



### Proposition

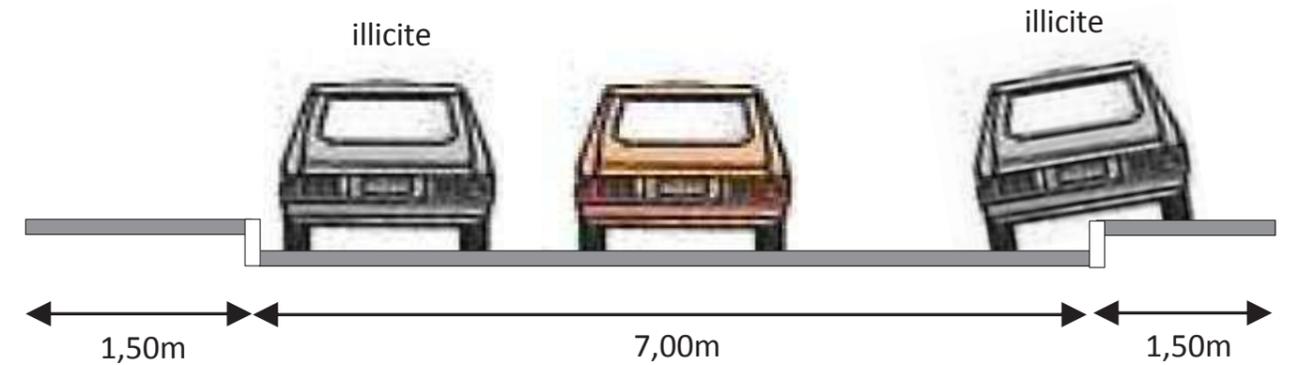


# Actions vélos à court terme (2021-2025)

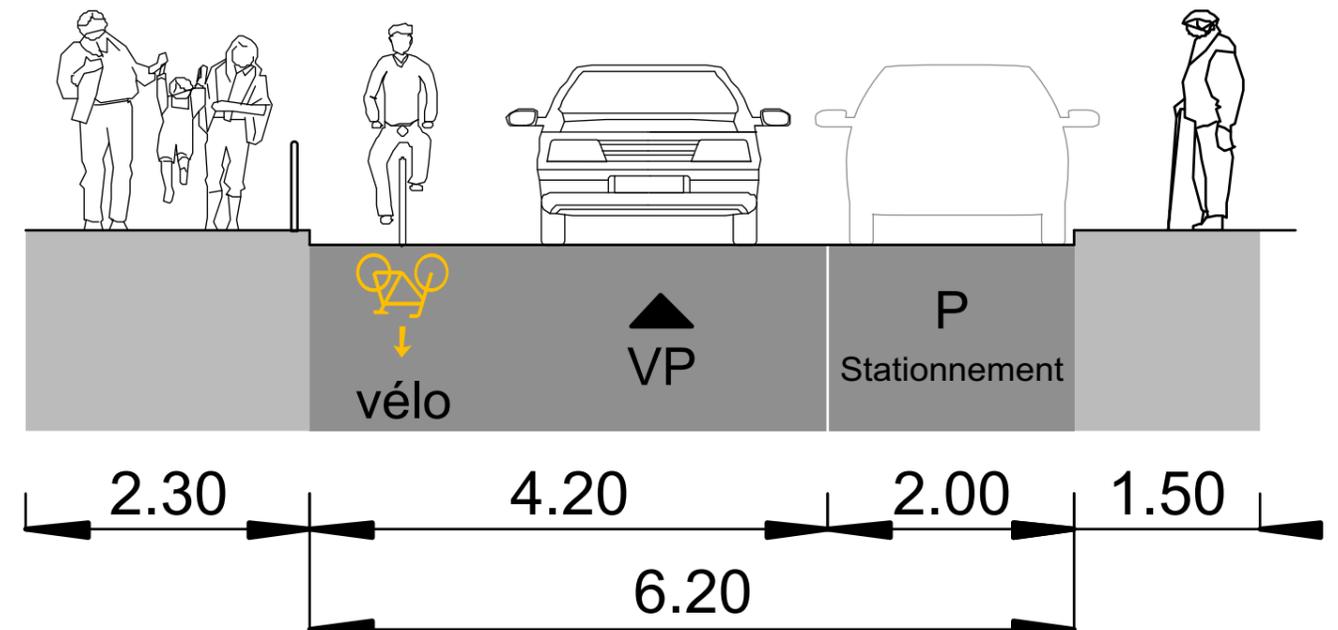
## Profil n°34 : Rue Levat



### Etat actuel

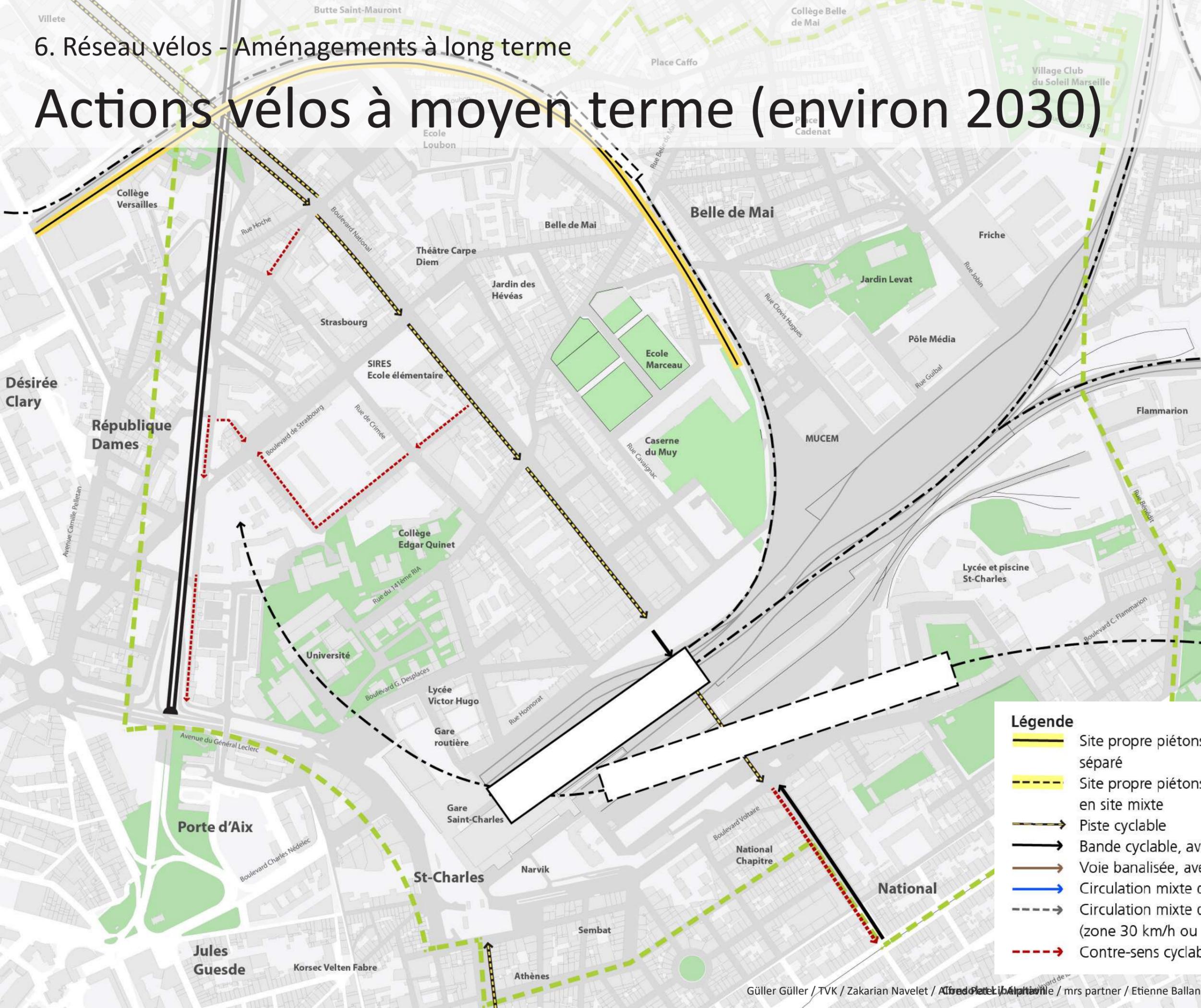


### Proposition

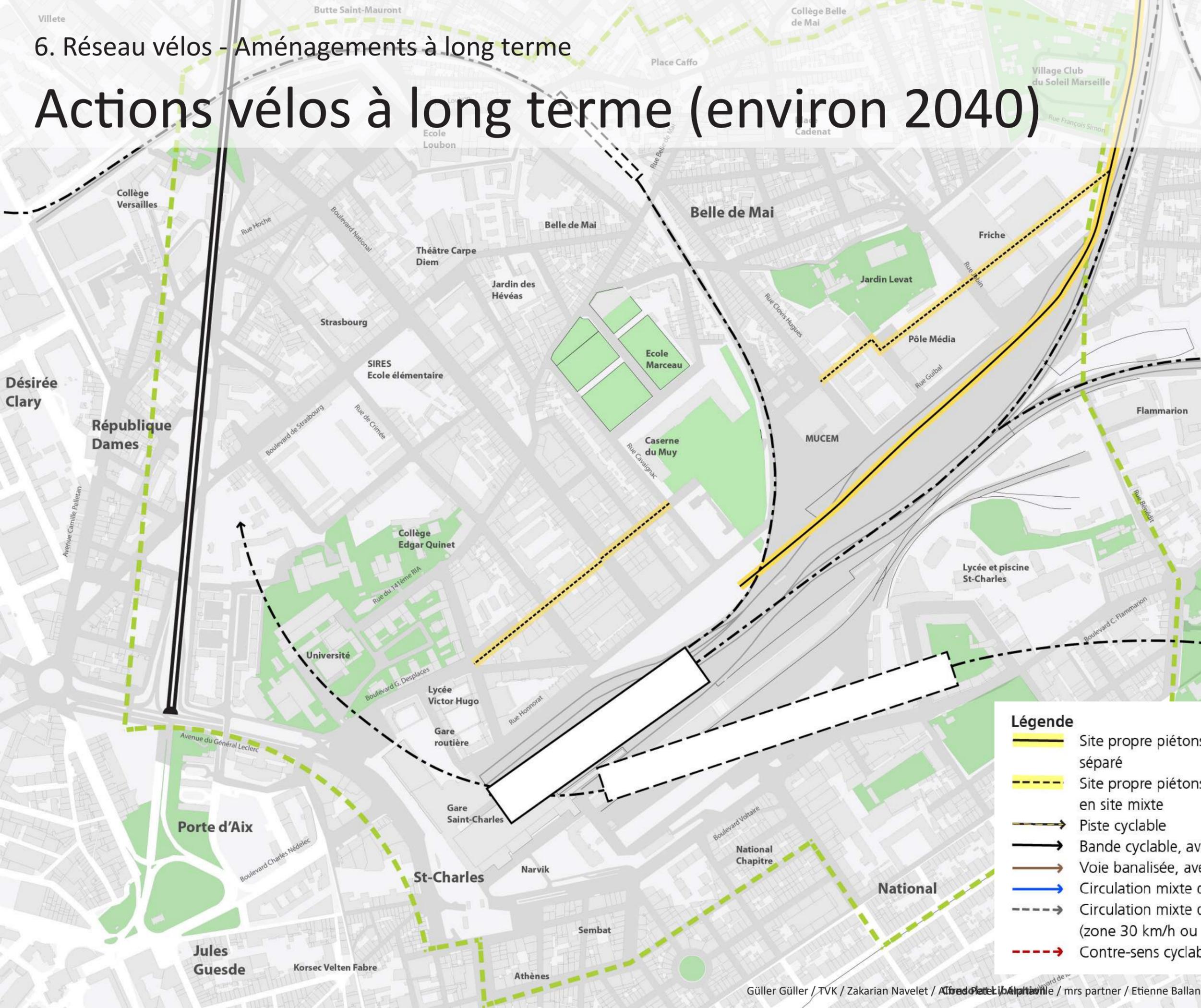


## 6. Réseau vélos - Aménagements à long terme

# Actions vélos à moyen terme (environ 2030)



# Actions vélos à long terme (environ 2040)



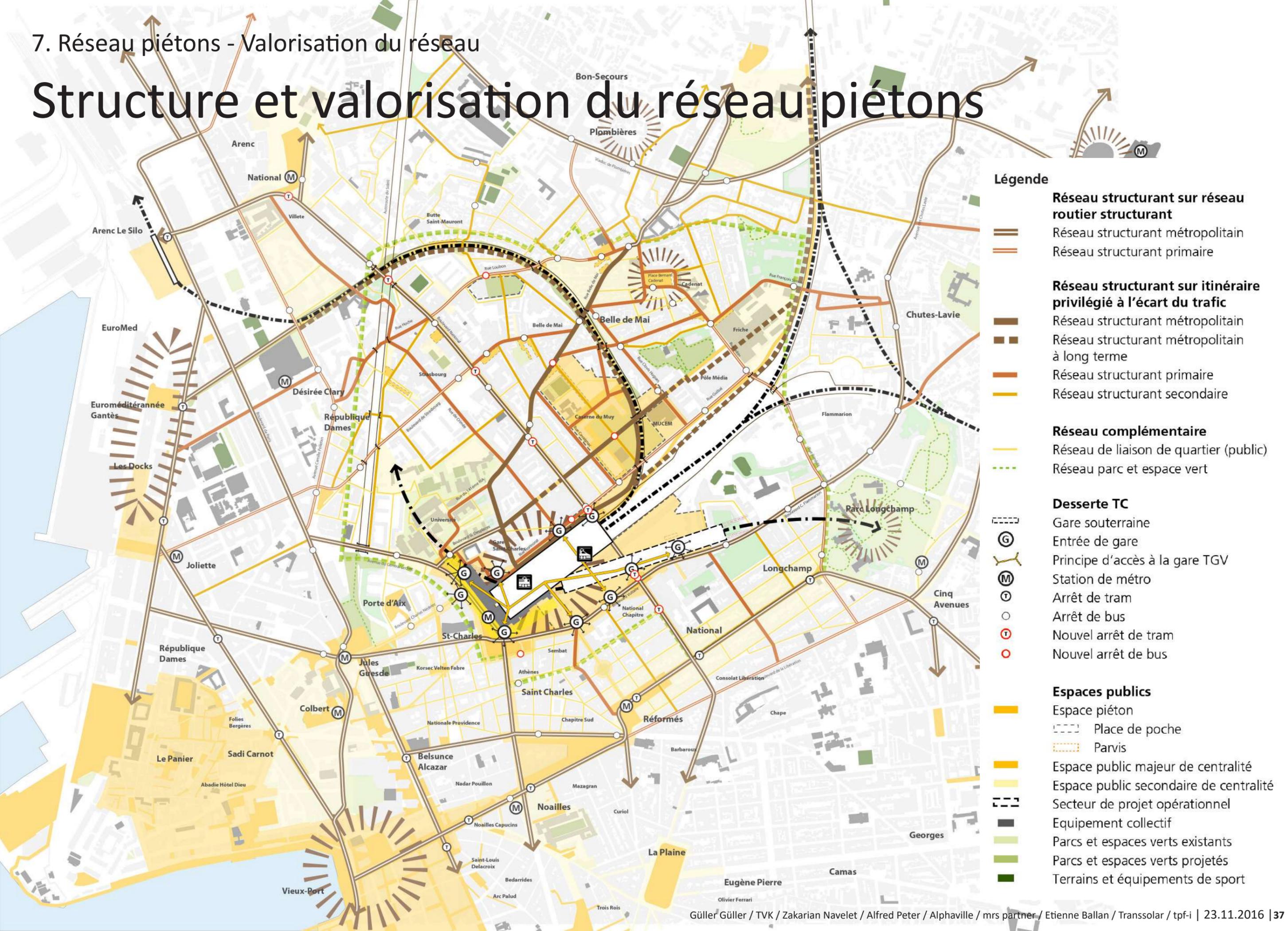
- Légende**
- Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable séparé
  - - - Site propre piétons/vélos, avec piste cyclable en site mixte
  - Piste cyclable
  - Bande cyclable, avec marquage au sol
  - Voie banalisée, avec bandes cyclables
  - Circulation mixte des vélos sur site propre TC
  - - - → Circulation mixte des vélos sur voirie apaisée (zone 30 km/h ou de rencontre)
  - - - → Contre-sens cyclable, sans marquage au sol

# Plan de la présentation

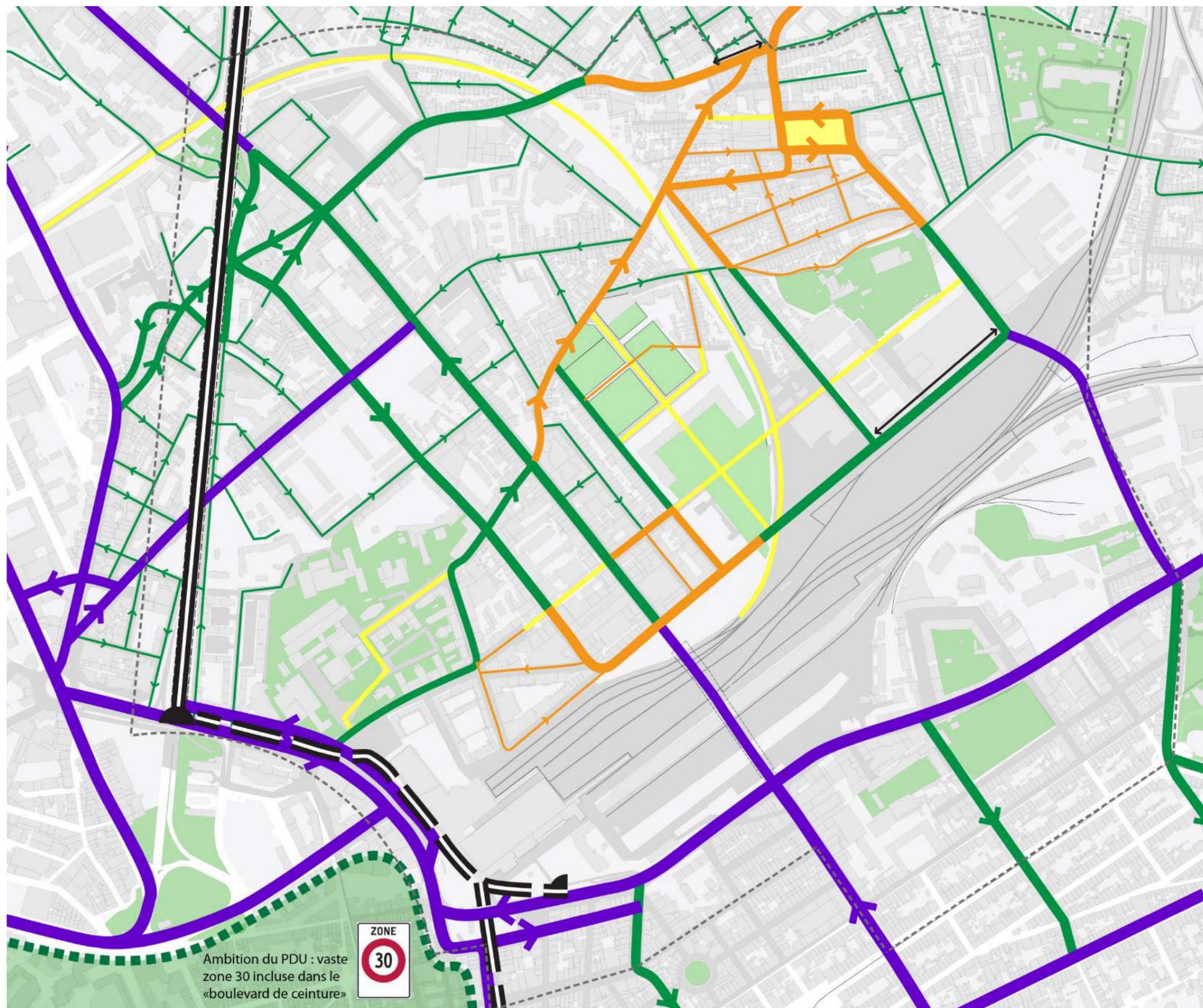
1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

## 7. Réseau piétons - Valorisation du réseau

# Structure et valorisation du réseau piétons



# Créer des espaces piétons / à priorité piétonne



## Légende

-  Autoroute / voie rapide
-  Limitation à 50 km/h
-  Zone 30
-  Zone de rencontre
-  Site propre piéton / vélo
-  Mise à double sens
-  Parking public

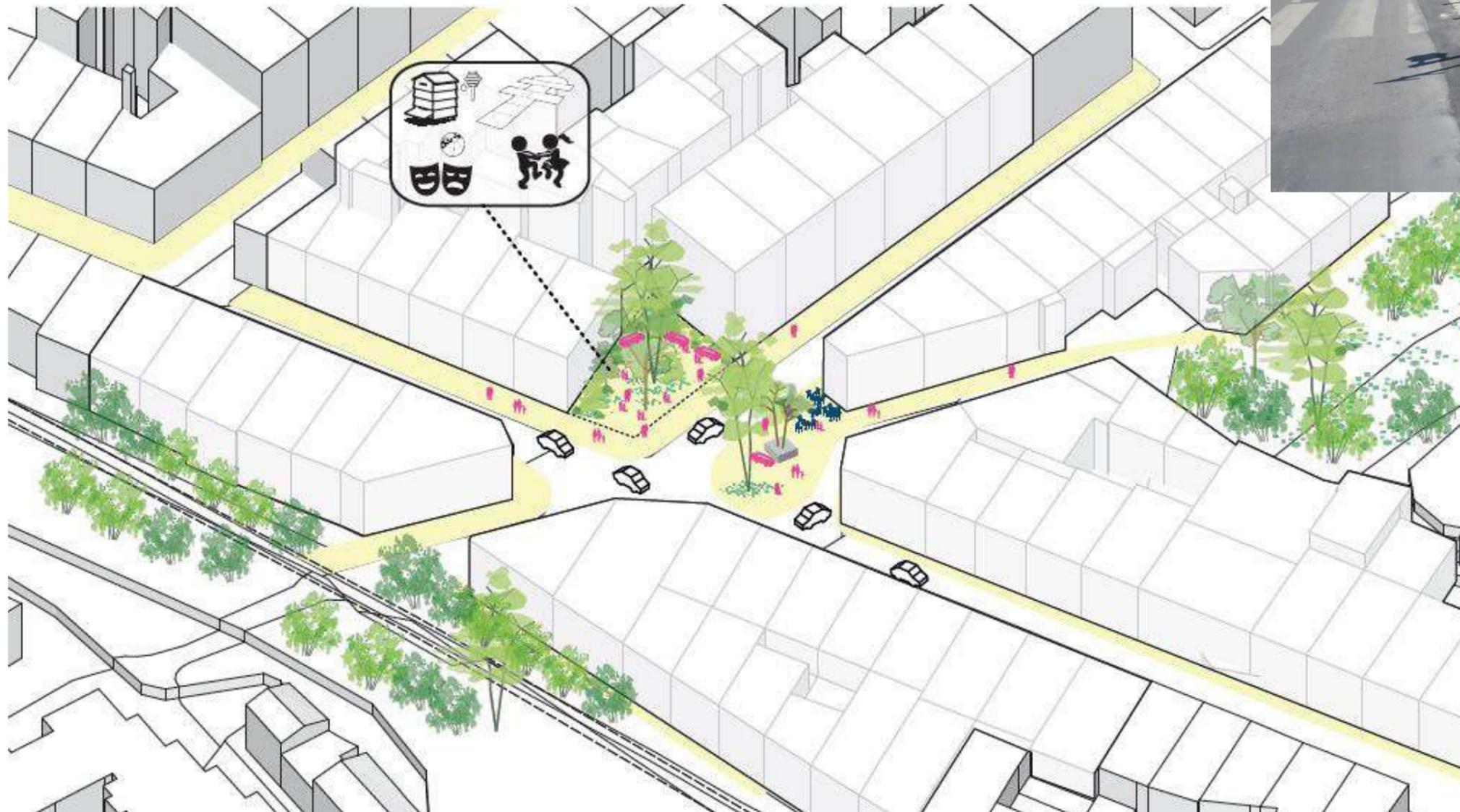
# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Actions à très court terme (2018-2020)

Dès demain, valorisation de l'espace public

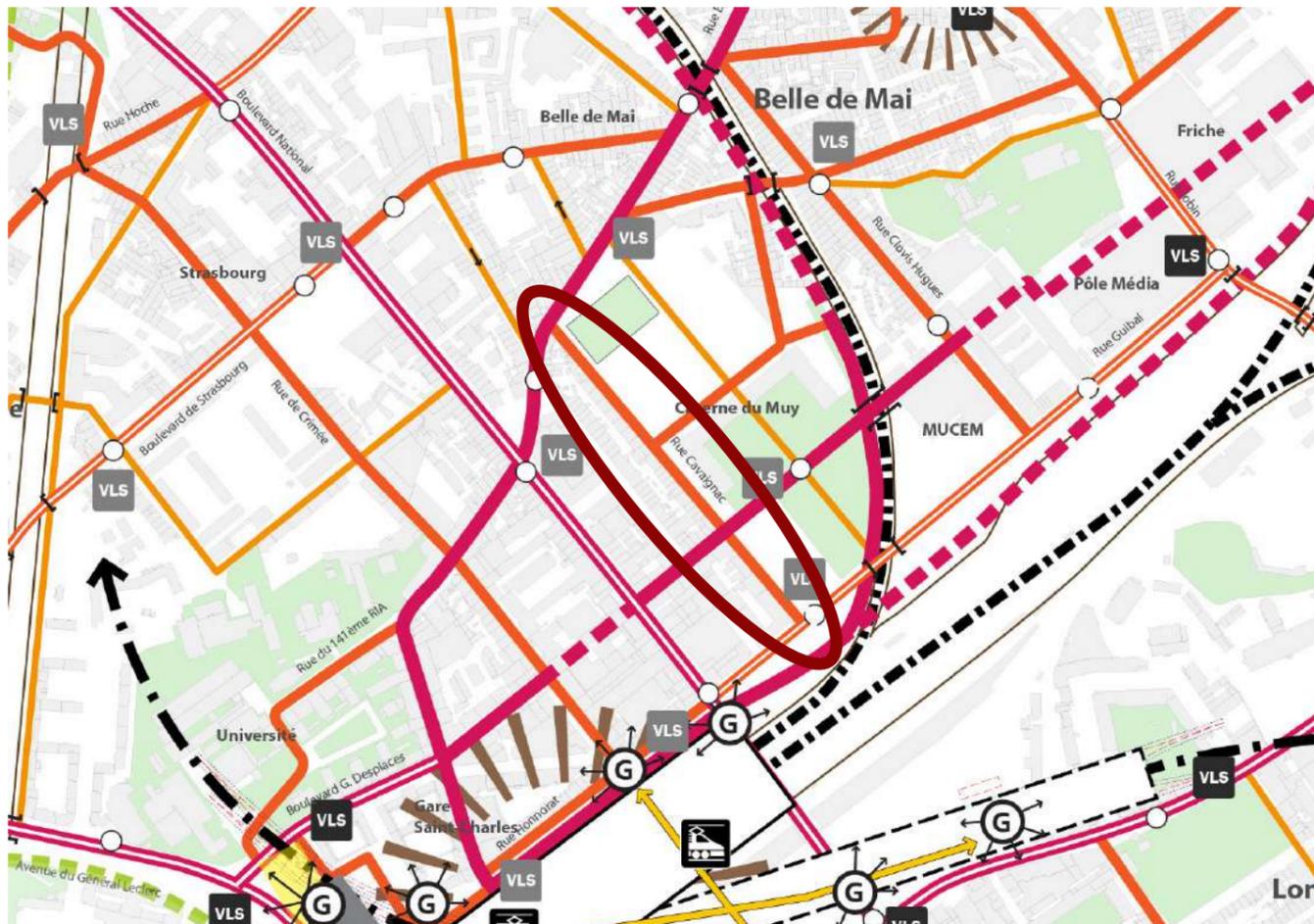
- ▶ regagner de l'espace dans le quartier pour la vie des habitants :
- ▶ recréer des identités
- ▶ créer des places de poches



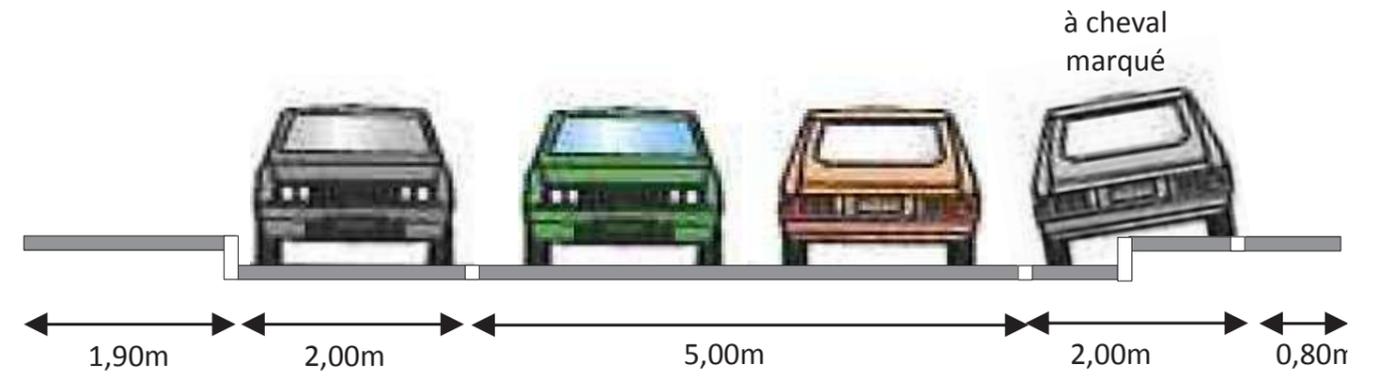
Levat - Bernard :  
réduction de l'espace de voirie et stationnement au profit des piétons et de la vie publique

# Actions à court terme (2021-2025)

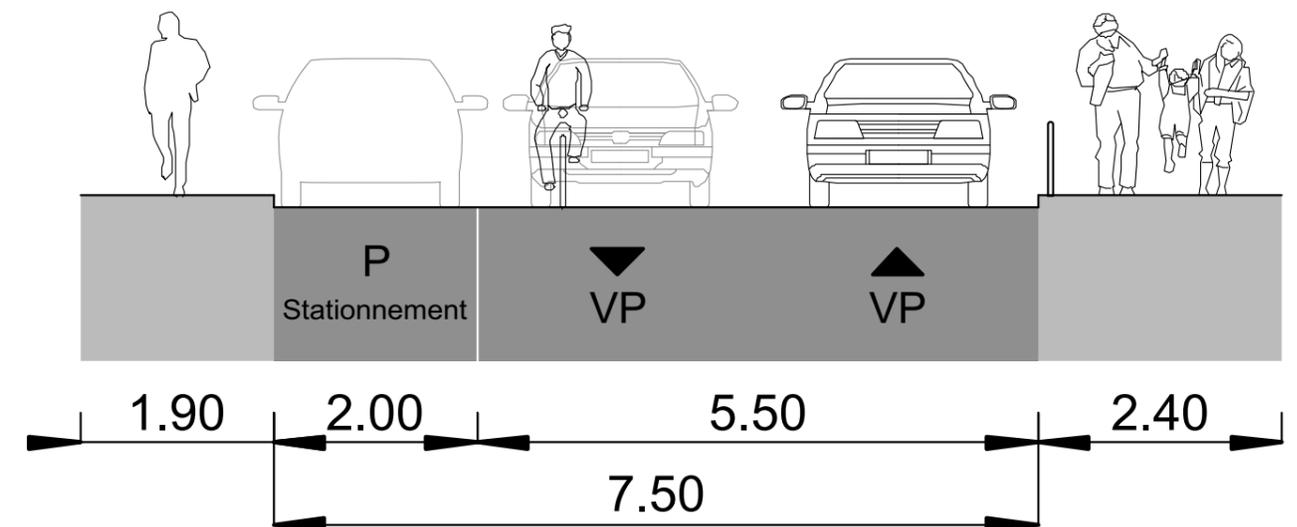
## Profil n°27 : Rue Cavaignac



### Etat actuel



### Proposition



# Actions à court terme (2021-2025)

Etudes préliminaires espaces publics Casernes Saint-Charles — **VERSION 02 fév. 2018**  
 Projet Quartiers Libres - octobre/février 2017

Ville de Marseille  
 Güller Güller, TVK, A.Peter, mrs, tpf-i

Document de travail **73/104**

Bugeaud, après

## 4.8 LA RUE BUGEAUD : 2. PROJET D'AMENAGEMENT

### Le projet d'aménagement de la rue Bugeaud:

La rue Bugeaud est une voie de communication douce et TC à travers la forêt. C'est une zone de rencontre bus vélos piétons. Elle relie la rue Cavaignac à la rue Clovis Hugues. A l'ouest, au départ de la rue Cavaignac, son profil est d'abord de 10m et encaissé entre le mur de soutènement et le lot B3. C'est un profil unique sans bordures mais avec marquage au sol des bandes piétonnes.

### Insertion de la voie dans la forêt :

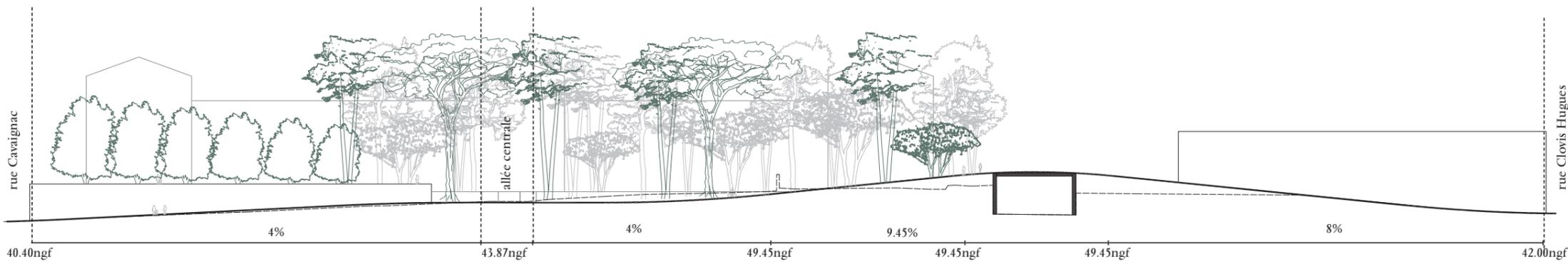
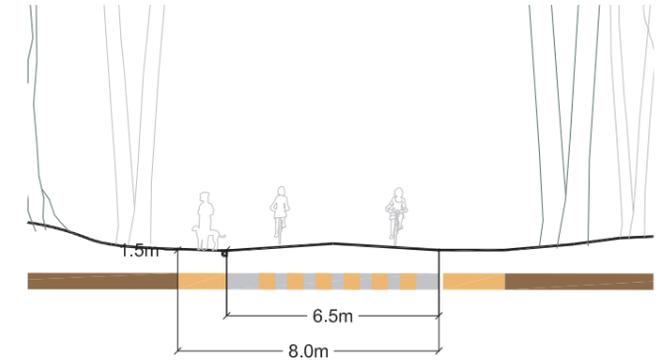
Dans la forêt son profil est réduit à 8m avec une seule bande piétonne. La rue Bugeaud est alors traitée comme une allée sous les arbres.



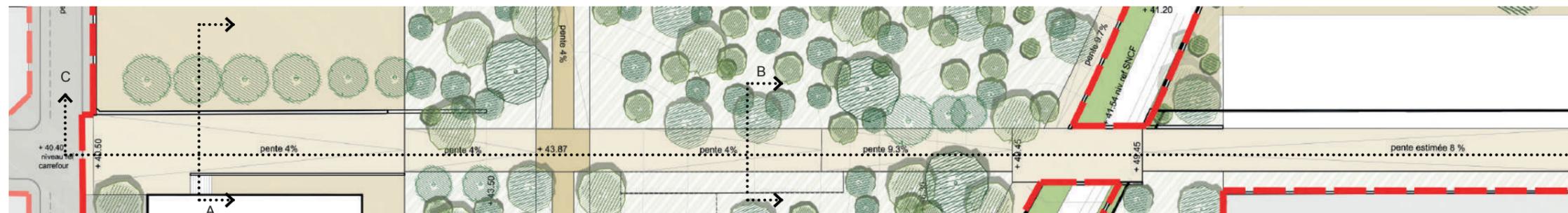
coupe transversale A au départ de la rue Bugeaud



coupe transversale B dans la forêt



coupe longitudinale C de la rue Bugeaud



plan de la rue Bugeaud

échelle impression A3 coupes transversales 1 : 250

échelle impression A3 plan et coupe longitudinale 1 : 750

A Démarche B Stratégie C Lieux et ambiances D Voies complémentaires



# Actions à court terme (2021-2025)



# Quels usages et ambiances des lieux identitaires ?



# Plan de la présentation

1. Introduction et synthèse de l'atelier de concertation n°2
2. Vision multimodale
3. Diagnostic de l'état actuel
4. Principes de mobilité douce
5. Réseau vélos - Valorisation du réseau
6. Réseau vélos - Aménagements à long terme
7. Réseau piétons - Valorisation du réseau
8. Réseau piétons - Aménagement à moyen terme
9. Suite de la démarche

# Suite de la concertation

## Mise en oeuvre

Propositions concrètes d'aménagements, qui seront réalisés par différents moyens

=> besoin de travailler en détail sur les différents espaces publics concernés, les places de poche, etc.

## Prochains ateliers de travail :

Atelier de concertation n°4 «Mobilité» : réseau viaire (circulation voiture) et stationnement

► mardi 19 juin 2018

## Pour rappel :

Restitution publique de l'étude finale «Mobilité» à l'automne 2018

Concertations futures sur les projets concrets au fil de leur planification et mise en oeuvre

# Concrétiser des «grands itinéraires» interquartiers



## Légende

- Réseau structurant métropolitain
- Réseau structurant métropolitain à l'écart du trafic
- Réseau structurant métropolitain à l'écart du trafic, à long terme
- Réseau structurant primaire
- Réseau structurant primaire à l'écart du trafic
- Perméabilité à créer
- Réseau fin de rabattement vers les centralités et gare
- Accès aux espaces verts et paysagers
- Aire urbaine
- Centralité
- Parc
- Franchissement existant
- Franchissement à améliorer
- Franchissement à créer
- Franchissement à créer à long terme
- Gare
- Gare souterraine
- Station de métro
- Arrêt de tram