MPM MARSEILLE PROVENCE METROPOLE COMMUNAUTE URBAINE	Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole Déplacements et Aménagement des Espaces Direction des Infrastructures Service des Etudes Opérationnelles

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LE TECHNOPÔLE DE CHÂTEAU GOMBERT ET L'UNIVERSITE DE SAINT JEROME A MARSEILLE (13ème et 14ème arrondissements)

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

SOMMAIRE

1) Les principes de la concertation

1.1 Introduction
1.2 Rappel du cadre règlementaire
1.3 Contenu du bilan

2) La mise en œuvre de la concertation

2.1 Les modalités générales
2.2 Mesures complémentaires
2.3 Les réunions publiques
2.4 Expositions publiques
2.5 Documents à la disposition du public

3) Le bilan de la concertation

3.1 Bilan quantitatif

3.1.1- Réunions publiques
3.1.2- Expressions du public

3.2 Bilan qualitatif et réponses du maître d'ouvrage aux observations recueillies

3.2.1- Observations d'ordre général
3.2.2- Observations sur le tracé du BHNS
3.2.3- Observations sur la conception technique du projet
3.2.4- Observations relatives au stationnement
3.2.5- Observations relatives au cadre de vie/environnement
3.2.6- Observations sur la prise en compte des mobilités douces
3.2.7- Observations sur la restructuration du réseau de bus
3.2.8- Observations sur le fonctionnement des BHNS
3.2.9- Observations sur le calendrier du projet

3.3 Comptes rendus des réunions publiques de concertation préalable

4) Les suites données à la concertation

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

Pièces annexées :

- **Annexe 1** : Délibération n°DTUP 005-2287/10/CC du 1er octobre 2010
- **Annexe 2** : Revue de Presse
- **Annexe 3** : Documents (plaquette et panneaux) à la disposition du public
- **Annexe 4 :** Copie des registres de concertation publique
- **Annexe 5** : Copie des 5 observations déposées sur le site internet de la Mairie des 13ème et 14ème arrondissements
- **Annexe 6** : Copie des comptes rendus des 3 réunions publiques de concertation préalable

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

1) Les principes de la concertation

1.1 Introduction

En tant qu'Autorité Organisatrice de Transports, 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), en application de son Plan de Déplacements Urbains.

A l'échéance 2014, le plan transport élaboré par MPM prévoit notamment la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le pôle universitaire de Saint Jérôme et le technopôle de Château-Gombert.

Conformément au Code de l'Urbanisme, la Communauté urbaine a délibéré le 1er octobre 2010 pour lancer la concertation préalable à la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Château Gombert et Saint Jérôme.

1.2 Rappel du cadre règlementaire

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, la Communauté urbaine a organisé une concertation préalable associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

La concertation s'est déroulée du 7 janvier 2011 au 4 février 2011. Elle avait pour objet de présenter les grandes caractéristiques du projet, de recueillir les avis des acteurs locaux, des usagers, des riverains et de toute personne concernée. Elle s'inscrit également dans la perspective d'une enquête publique ultérieure.

1.3 Contenu du bilan

Le bilan de la concertation du projet de BHNS fait la synthèse de tous les échanges et des contributions du public, permet l'information sur son déroulement, ainsi que les orientations données au projet.

2) La mise en œuvre de la concertation

2.1 Les modalités générales

Les modalités générales de la concertation figuraient dans la délibération du Conseil de Communauté du 1er octobre 2010 : réunion publique de lancement, exposition publique dans

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

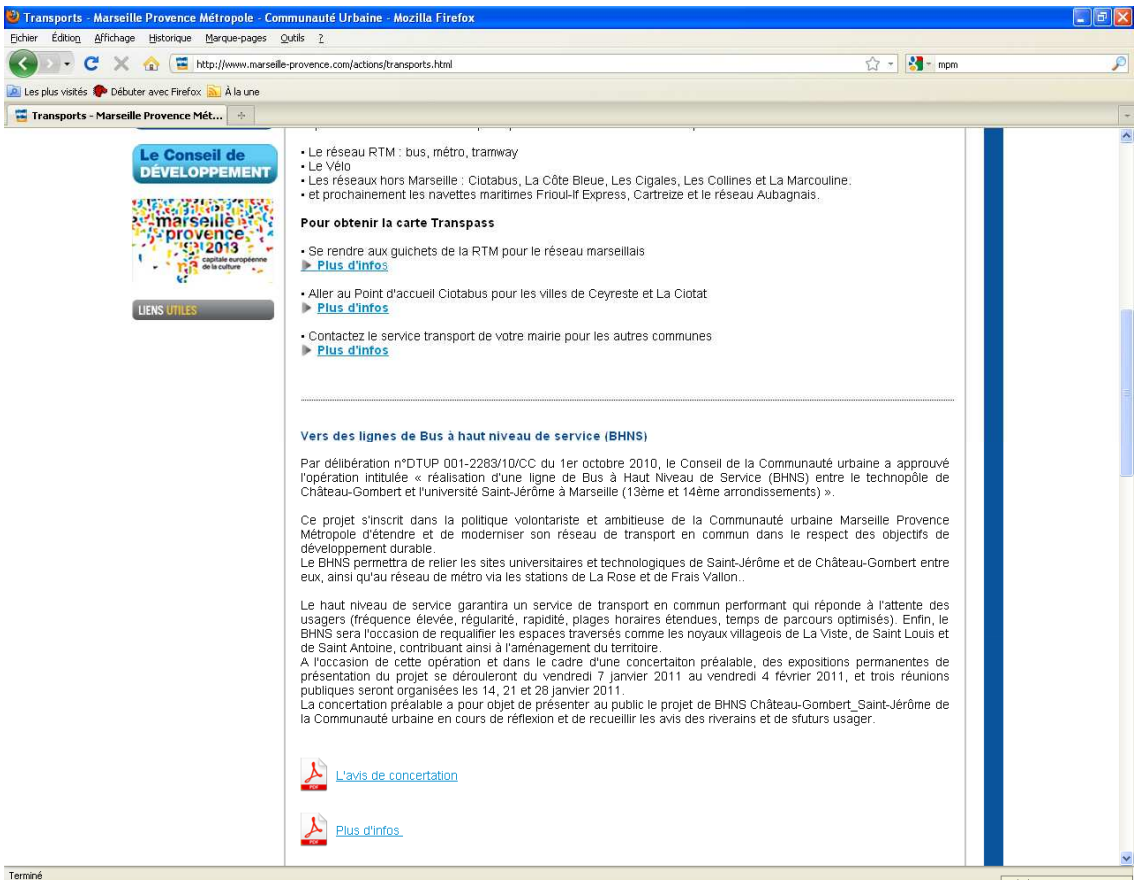
les locaux de MPM et en mairie des 13/14, registre à disposition du public sur les lieux d'exposition.

Ces modalités ont fait l'objet d'un avis de presse dans les publications suivantes :

- La Marseillaise, le 7 janvier 2011.
- La Provence, le 7 janvier 2011

De plus, l'information a été également relayée par voie de presse (quotidiens régionaux et radios locales).

Le site internet de MPM a relayé l'information relative à la concertation BHNS, en intégrant sur une page WEB, l'avis de concertation et la plaquette de présentation du projet :



Extrait de la page WeB de MPM : http://www.marseille-provence.com/actions/transports.html

De son côté, la mairie des 13/14 a relayé l'information relative à la concertation BHNS en publiant un article dans son magazine « l'Avenir » (N°27 de janvier 2011). Elle a également fait paraître un article sur la page d'accueil de son site internet assortie d'un lien renvoyant vers un registre d'observations virtuel pour permettre à la population de laisser des commentaires sur le projet de BHNS pendant toute la durée de la concertation.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

2.2 Mesures complémentaires

Afin d'attirer le plus grand nombre possible de personnes aux réunions publiques et de recueillir un maximum d'observations sur le projet de BHNS, une plaquette d'information éditée en 5000 exemplaires a été élaborée ; cette plaquette a été distribuée, du 5 au 7 janvier 2011, aux entrées-sorties des stations de métro La Rose, Frais vallon et Malpassé ainsi qu'en quelques points du technopôle de château-Gombert. Plusieurs exemplaires des plaquettes ont également été déposés dans les halls d'entrée des entreprises et écoles du technopôle.

La mairie de secteur a complété le dispositif d'information par des affichages sur les sites du campus de Saint Jérôme (arrêts de bus, hall faculté, résidences universitaires et resto U), sur le site du technopôle de Château Gombert (arrêts de bus, entrées des écoles et entreprises, halls d'immeuble à la Croix Rouge) et sur le site de la Rose (arrêts de bus, commerçants, entrées d'immeubles). Elle a organisé deux réunions d'information – une en direction des élus du secteur et une autre en direction du personnel municipal des centres d'animation des quartiers concernés – pour qu'ils puissent relayer une information juste et efficace auprès de la population. Enfin, les élus d'arrondissements ont rencontré les CIQ[1] et associations concernés pour préparer la concertation.

Pour finir, un courriel a été adressé aux entreprises du technopôle de Château Gombert ainsi qu'aux personnels et enseignants des sites de Saint Jérôme et de Château Gombert pour leur faire part des modalités de la concertation préalable.

2.3 Les réunions publiques

3 réunions publiques ont été organisées :

- le vendredi 14 janvier 2011, à 12h00, dans les locaux de l'Ecole Centrale Marseille du Technopôle de Château Gombert situés au 38, rue Joliot Curie 13 013 Marseille (Amphi 1 – 2ème étage), pour les résidants des quartiers de Château Gombert, de la Grave, des Médecins et alentours ;

[1] CIQ : Comité d'Intérêt de Quartier

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

- le vendredi 21 janvier 2011, à 12h00, à l'amphithéâtre de la Faculté de Saint Jérôme situé avenue Escadrille Normandie Niémen 13 013 Marseille, pour les résidants des quartiers de Saint Jérôme, de Saint Mitre et alentours ;

Photos prises lors de la réunion publique du 21/01/2011

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

- le vendredi 28 janvier 2011, à 17h30, au Centre culturel de la Rose (Traverse de la Semoulerie 13 013 Marseille - salle entraide 13), pour les résidants du quartier de La Rose et alentours.

Photo prise lors de la réunion publique du 28/01/2011

Après une introduction générale par Monsieur le Maire de secteur, le maître d'œuvre (Groupement INGEROP) présentait les caractéristiques du projet (Qu'est-ce-qu'un BHNS ? ; le contexte du projet ; le parti d'aménagement ; principes d'aménagement ; perspectives d'aménagement). Cette présentation était suivie d'une séance d'échanges avec la salle, visant à répondre aux interrogations du public.

2.4 Expositions publiques

Cinq expositions permanentes composées de cinq panneaux de présentation de l'opération ont été organisées :

- à la mairie des 13ème et 14ème arrondissements (72, rue Paul Coxe 13 014 Marseille – salle 116, 1er étage), du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 ;
- à la maison de quartier de Saint Jérôme (30, avenue de Saint Jérôme 13 013 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 ;
- à la Faculté de Saint Jérôme (avenue Escadrille Normandie Niémen 13 013/13 014 Marseille – dans le hall de l'entrée principale), du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00 et le samedi de 7h00 à 13h00 ;
- au Technopôle de Château-Gombert, dans le hall d'entrée du CROUS situé au 38, rue Joliot Curie 13 013 Marseille, du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00 sans interruption ;
- ainsi qu'au siège de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (Palais du Pharo – 58, Boulevard Charles Livon 13 007 Marseille).

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

Dans les lieux d'exposition, un registre dans lequel chacun pouvait formuler ses observations était mis à la disposition du public.

En chaque lieu d'exposition, cinq panneaux étaient exposés et présentaient l'opération :

- Panneau 0 – Les projets de transports en commun dans l'agglomération
- Panneau 1 – Qu'est-ce qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ?
- Panneau 2 – Le contexte et les objectifs du projet
- Panneau 3 – Le projet
- Panneau 4 – Perspectives d'aménagement, variantes de tracés et planning

2.5 Documents à la disposition du public

Outre les panneaux exposés, la plaquette d'information présentant l'opération était disponible lors des réunions publiques et sur les lieux d'exposition.

3) Le bilan de la concertation

3.1 Bilan quantitatif

3.1.1- Réunions publiques

La concertation préalable a donné lieu à une participation intéressante du public pour ce type de projet. Environ 190 personnes ont assisté aux réunions publiques. La fréquentation des réunions publiques a été la suivante :

Date des réunions	Lieu des réunions	Nombre de personnes
14 janvier 2011	Ecole Centrale Marseille (Technopôle de Château Gombert)	50
21 janvier 2011	Faculté de Saint Jérôme	53
28 janvier 2011	Centre culturel de la Rose	86
TOTAL		**189**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

3.1.2- Expressions du public

Les personnes intéressées par le projet ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Au total, environ 75 expressions ont pu être recueillies. Une expression peut contenir plusieurs avis, portant chacun sur un aspect différent du projet. Les moyens d'expression ont été les suivants :

Moyens d'expression	Nombre d'expressions
Lors des réunions publiques	34
Mails (site mairie 13/14)	5
Registres	36 observations dont une note
TOTAL	**75**

3.2 Bilan qualitatif et réponses du maître d'ouvrage aux observations recueillies

Les observations écrites formulées sur les 5 registres et sur le site internet de la mairie du 13/14 sont très variées et portent parfois sur des sujets beaucoup plus vastes, non directement concernés par le projet de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme.

Elles peuvent toutefois être regroupées suivant 9 thématiques particulières :

- Observations d'ordre général
- Observations sur le tracé du BHNS
- Observations sur la conception technique du projet
- Observations relatives au stationnement
- Observations relatives au cadre de vie/environnement
- Observations sur la prise en compte des mobilités douces
- Observations sur la restructuration du réseau de bus
- Observations sur le fonctionnement des BHNS
- Observations sur le calendrier du projet

3.2.1- Observations d'ordre général

*** Satisfecit sur le projet présenté pour une partie de la population…**

Sur les 41 expressions émises sur les registres de concertation préalable et sur le site internet de la mairie des 13/14, 18 personnes se sont montrées intéressées en posant des questions

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

pour l'amélioration du projet. Certaines ont formellement exprimé leur satisfaction et/ou encouragement par rapport au projet présenté.

Le public espère une réalisation rapide de ce projet de transports en commun (4 avis en ce sens).

*** … une autre partie aurait préféré un autre tracé pour le BHNS voire un autre type de transports en commun…**

Plusieurs avis recueillis (18 avis) proposent un autre tracé pour le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme (**cf. paragraphe 3.2.2**).

7 personnes auraient préféré que la ligne 1 de métro soit étendue depuis la station de La Rose :

- 1 avis déplore le non aboutissement du prolongement de la ligne 1 du métro au-delà de La Rose.
- 2 avis réclament l'extension du métro de La Rose à Château Gombert précisant que la rupture de charge à La Rose est dissuasive et qu'il n'y a pas beaucoup de flux Saint Jérôme – Château Gombert, ceux-ci se situant au niveau des stations de métros.
- 2 avis réclament l'extension du métro de La Rose jusqu'à Allauch.
- 1 avis demande l'extension du métro jusqu'au boulevard Bara.
- 1 dernier avis réclame le métro plutôt que le BHNS.

*** … enfin, quelques personnes considèrent le projet sans intérêt**

2 avis ne voient aucun avantage au tracé proposé pour la desserte locale sauf éventuellement pour les gens d'Allauch.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme s'inscrit dans la politique de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole d'étendre et de moderniser son réseau de transport en commun dans le respect des objectifs de développement durable.

La création de la ligne BHNS entre le campus Saint Jérôme et le technopôle de Château-Gombert s'inscrit également dans le cadre du Plan Campus engagé par l'Etat pour lequel la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est associée à la réponse des universités d'Aix-Marseille. MPM apporte ainsi une contribution déterminante sur le volet « transports en commun » en améliorant la liaison entre le pôle universitaire de Saint Jérôme et le technopôle de Château-Gombert d'une part, et entre ces deux sites et le réseau métro-tramway-TER d'autre part.

A plus long terme, le réseau de BHNS devrait être poursuivi :

- vers l'Ouest jusqu'au secteur d'Euroméditerranée en longeant la future rocade L2 Nord ;

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

- au Nord via la LINEA (voie de Liaison Interquartiers du Nord Est de l'Agglomération), projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

Outre le campus universitaire de Saint Jérôme et le technopôle de Château Gombert, le BHNS permettra de desservir plusieurs secteurs d'habitations denses et un nombre conséquent d'équipements comme le groupe scolaire Sévigné, le lycée Saint Mitre, le lycée Diderot, l'Hôpital Laveran, le Parc Athéna ou encore le collège André Malraux. Il passera à proximité du noyau villageois de La Rose et de ses commerces, et permettra aux usagers de rejoindre les stations de métro de La Rose et de Frais Vallon.

Un service de transport en commun performant sera garanti pour le BHNS, répondant à l'attente des usagers (fréquence élevée, régularité, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés). Le projet du BHNS constitue également une opportunité pour requalifier les espaces publics traversés.

En comparaison avec d'autres modes de transports en commun dits « lourds » (métro ou tramway), un BHNS apparait moins onéreux et offre plus de souplesse en termes de phasage et de rapidité de réalisation. La réalisation d'un métro engendre également des contraintes de travaux assez fortes, notamment en termes de gestion de la circulation pendant le chantier.
L'objectif d'une mise en service du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme début 2014 reste une priorité pour MPM.

3.2.2- Observations sur le tracé du BHNS

Des remarques ont été formulées sur le tracé proposé pour le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme.
La majorité d'entre elles concerne la desserte du technopôle de Château Gombert.

Observations sur le tracé du BHNS au niveau du technopôle de Château Gombert :

Le tracé présenté à la concertation proposait de relier par le Sud le technopôle de Château Gombert à l'université de Saint Jérôme en passant par les stations de métro de La Rose et de Frais Vallon.
Au niveau de Château Gombert, la liaison en BHNS emprunte la rue Albert Einstein qui longe le technopôle.

Les remarques formulées soulignent trois inconvénients majeurs à ce tracé :

- Le tracé proposé se contente de rester aux abords du technopôle de Château Gombert et il ne dessert pas suffisamment les écoles, les entreprises et les laboratoires de l'intérieur du technopôle (ex : campus IMT Centrale Marseille, école Polytech' Marseille, CROUS, entreprises Marseille Innovation, laboratoires IRPHE,

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

CMI, IUSTI, M2P2[2], LAM, futur LMA[3] du CNRS, …).
Il faudrait davantage desservir le cœur du technopôle (12 avis). Le passage par la Place Haute est un minimum (6 avis en ce sens). 1 avis propose d'emprunter la rue Enrico Fermi et 3 sollicitent un arrêt sur la Place Haute au droit de la rue Enrico Fermi.

La réponse du maître d'ouvrage :

Deux tracés ont été proposés à la concertation pour le secteur de Château Gombert.
Un tracé de base où le BHNS est en site propre sur la rue Albert Einstein jusqu'au terminus Bara.
Une variante de tracé qui permet de mieux desservir le technopôle de Château-Gombert et où le BHNS emprunte la rue Henri Becquerel depuis la rue Albert Einstein puis la rue Louis Leprince Ringuet. La Place Haute accueille une station.

La variante de tracé proposé jusqu'à la Place Haute n'est pas apparue satisfaisante pour la desserte du technopôle et n'apparait pas optimale pour les usagers travaillant dans le technopôle.

Afin de prendre en compte la volonté des usagers de mieux desservir l'intérieur du technopôle de Château Gombert, une nouvelle variante de tracé va être approfondie dans les études ultérieures : elle emprunterait la rue Joliot Curie depuis la rue Albert Einstein, puis la rue Fermi où un terminus sera à rechercher aux abords de la Place Haute. Une station serait implantée au niveau de l'IMT.
Sur la rue Albert Einstein, entre Joliot-Curie et Bara, un site propre serait également aménagé pour les autres lignes de bus en provenance d'Allauch et de Plan-de-Cuques (lignes 5, 142 et 142 Jet).
Cette solution devrait permettre d'irriguer de manière efficace les différents établissements du technopôle, et également d'améliorer la desserte du secteur Nord-Est de l'agglomération, des communes d'Allauch et de Plan de Cuques.

- L'intérêt de longer la ligne de métro apparaît moins pertinent que de relier les sites de Château Gombert et de Saint Jérôme en passant plus au Nord, sur le tracé de la future LINEA.
  Ce tracé présenterait l'avantage de « fermer la boucle » entre technopôle et université, et minimiserait le temps de transport entre les deux sites (3 avis en ce sens).

La réponse du maître d'ouvrage :

Pour ce qui est de la remarque portant sur la LINEA, il est à noter que le programme d'aménagement du Conseil Général des Bouches-du-Rhône intègre bien des voies de transport en commun en site propre. Cependant les calendriers de réalisation de ces deux opérations (BHNS et LINEA) ne sont pas synchrones : la mise en service de la LINEA n'est

[2] Laboratoire M2P2 : Laboratoire de Mécanique, Modélisation et Procédés Propres
[3] LMA : Laboratoire de Mécanique et d'Acoustique

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

pas prévue avant 2018 et le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme devrait circuler début 2014. Les services de MPM travaillent en étroite collaboration avec ceux du Conseil Général pour que les interfaces entre ces deux projets soient traitées au mieux.

Le projet d'un itinéraire supplémentaire passant par le Nord en 2018 restera, quoiqu'il en soit, complémentaire de l'itinéraire qui sera offert par le Sud en 2014. Notamment, la réalisation de liaisons, d'une part entre le technopôle et le métro La Rose, et d'autre part entre la Faculté Saint-Jérôme et le métro Frais-Vallon resteront toujours pertinentes après la mise en service d'une liaison par le Nord reliant les deux sites universitaires.
Par ailleurs, le passage du BHNS par le Sud permet également la requalification des rues empruntées afin de les rendre plus agréables à la population locale (espaces verts, mobiliers urbains, larges trottoirs, pistes cyclables…).

- 1 avis consistant à reprendre l'itinéraire de la ligne de bus n°3 comme trajet du BHNS est avancé. Ceci permettrait d'optimiser le temps de parcours de la ligne de BHNS entre la faculté de Saint Jérôme et le technopôle de Château Gombert, tout en assurant une correspondance avec un mode lourd de transport en commun (interconnexion au niveau de la station de métro de La Rose).
  Le désir de conserver une connexion entre le BHNS et le centre ville via le réseau de métro apparaît également comme indispensable pour assurer le développement du technopôle et y organiser de grands colloques/congrès (3 avis en ce sens).

La réponse du maître d'ouvrage :

Le réseau de voirie emprunté par la ligne de bus n°3 est aujourd'hui trop étroit et saturé aux heures de pointes pour intégrer l'ensemble des fonctions proposées pour l'aménagement d'un BHNS : sites propres dédiés à la circulation des bus articulés, trottoirs suffisamment larges pour les piétons, aménagements cyclables réservés aux vélos, voies pour la circulation automobile. La réalisation d'un axe BHNS sur l'itinéraire du bus n°3 aurait donc nécessité l'expropriation de nombreux terrains, ce qui est incompatible avec les objectifs d'une mise en service rapide.

D'autre part, l'itinéraire de la ligne de bus n°3 ne répond pas à tous les objectifs du BHNS. En effet, le passage du BHNS par les stations de métro de la Rose et de Frais Vallon est apparu indispensable. Le BHNS n'est pas seulement destiné à relier le technopôle à l'université, il constitue également un moyen de transport en commun performant permettant aux étudiants et universitaires de rejoindre les deux pôles depuis le centre-ville via le métro en améliorant la desserte en transport en commun des quartiers traversés (Résidence les Tilleuls, Les Lilas, …).

Observations sur la desserte de l'établissement scolaire Sévigné :

1 observation porte sur la desserte de l'établissement scolaire Sévigné : « le dépose minute du collège Sévigné est une utopie pour les minutes : les parents qui viennent chercher leur enfant stationnent devant l'établissement de 10 à 30 minutes ».

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

La réponse du maître d'ouvrage :

Deux propositions ont été avancées à la concertation pour la desserte de l'établissement scolaire Sévigné.
Un tracé de base où le BHNS est en site propre devant l'établissement scolaire, ce qui permet de proposer un aménagement très sécuritaire pour les élèves. Cette proposition nécessite cependant de dévier le trafic automobile sur l'avenue de Valdonne et sur le boulevard Lavéran. La dépose des élèves est gérée sur des parkings/dépose minute dédiés.
La variante proposée consistait à maintenir la circulation générale devant l'établissement scolaire Sévigné, le BHNS circulant en banalisé dans le flux automobile.

Aucune des deux propositions n'a recueilli un véritable succès.

Etant donné le caractère très contraint du site dû, en particulier, à la présence de la dalle et des émergences du tunnel des Tilleuls (ouvrages de ventilation, sorties de secours et rehausse pour équipements du tunnel), le passage du BHNS au droit de l'établissement scolaire Sévigné constitue assurément un point dur dans l'itinéraire qui doit encore faire l'objet d'études complémentaires. D'autres solutions vont être recherchées par la suite, afin de minimiser les impacts pour tous les usagers (circulation locale, circulation de transit et BHNS).

Observations sur la desserte de la résidence du Parc de la Rose et du quartier de La Rose :

* 2 avis formulés par le président du conseil syndical du Parc de la Rose, et repris par un copropriétaire, rejette le passage du BHNS au droit de la résidence du Parc de la Rose au titre des nuisances que va apporter ce projet à la copropriété. La résidence a déjà subi par le passé d'importants préjudices avec la percée de la S08 (avenue Jean Paul Sartre) et le passage du métro en souterrain ; les riverains souhaitent désormais vivre au calme.
* 1 copropriétaire réclame que soit étudié un autre tracé pour le quartier de La Rose, les endroits du quartier « à revoir et transformer » ne manquant pas.
* Enfin, 1 dernier avis ne voit pas d'utilité dans le projet pour le quartier de La Rose : « nous sommes persuadés que si ce projet aboutissait il ne serait pas d'une grande utilité [pour le quartier de La Rose] ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS prévoit de longer la résidence du Parc de la Rose via un site propre, au pied du talus de l'avenue Jean-Paul Sartre. La création du site propre s'accompagnera d'un réaménagement de l'avenue Jean Paul Sartre au droit de la résidence qui visera notamment à rendre la section plus urbaine et à réduire les vitesses sur l'avenue. Un trottoir sera aménagé le long de la résidence, la passerelle piétonne de la Semoulerie sera démolie, favorisant les échanges piétons entre le parking des Glycines et le métro Frais Vallon, et de fait entre la résidence et le parking des Glycines.
Les accès à la résidence ainsi que les différents usages (piétons, collecte des déchets,…) seront conservés ; les emprises des voies du BHNS n'empiètent pas sur la résidence du Parc de la Rose mais sur le talus de l'avenue Jean Paul Sartre.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

Les études ultérieures seront menées en étroite collaboration avec le conseil syndical du Parc de la Rose.

La mise en place d'une ligne de BHNS vise également à inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs plutôt que leur véhicule personnel, contribuant ainsi à une meilleure qualité de vie des quartiers (diminution des nuisances sonores et diminution de la pollution de l'air).

3.2.3- Observations sur la conception technique du projet

* 3 observations soulignent le manque de site propre prévu pour le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme :

- « En fait la circulation du BHNS se fait le plus souvent sur le trajet en site banalisé et pas en site propre ce qui ne changera pas grand-chose à la circulation actuelle » ;
- « Si en amont – Château Gombert – la ligne peut être considérée comme à Haut Niveau de Service, de par la configuration de voie choisie, il n'en est pas de même pour rejoindre en aval – Saint Jérôme – où elle va perdre de son efficacité en traversant les cités riveraines de la Rose et de son village ».
- « faire circuler [la ligne de BHNS] en site propre protégé sur la totalité de son parcours ».

La réponse du maître d'ouvrage :

En l'état actuel des études, l'itinéraire du BHNS sera à 90% en site propre.
Les études ultérieures s'attacheront à augmenter cette proportion, ou à défaut à fluidifier les sections banalisées.

En plus de ces dispositions, tout au long du parcours, même dans les sections banalisées, l'efficacité du BHNS sera renforcée par un système de priorité aux feux : le bus en approche d'un carrefour à feux sera détecté et la priorité sera accordée avant son arrivée au carrefour, permettant ainsi son passage sans attente. Le réglage des feux sera étudié en conséquence et l'aménagement de couloirs d'approche en amont des intersections permettra d'éviter qu'un BHNS ne reste bloqué à une intersection.

* 1 avis porte sur le gabarit des chaussées et souligne « l'étroitesse des rues par rapport à un projet fort ambitieux et coûteux ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Les emprises des voies actuelles permettent dans 90% des cas d'insérer un site propre.
La largeur des voies de circulation (VL, modes doux et BHNS) projetées respectera les normes et les recommandations en vigueur.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

En ce qui concerne l'investissement consenti, il est à noter que la création de la ligne BHNS apporte une réponse à un besoin en transport. Elle permet également une requalification de l'espace urbain traversé grâce à des aménagements de qualité (réalisation de cheminements piétons confortables, mise en place d'un nouveau mobilier urbain, plantations d'arbres d'alignement) et elle s'accompagne d'une amélioration notable des conditions de confort pour les usagers :

- matériel roulant moderne ;
- augmentation des fréquences et meilleure régularité de passage ;
- stations équipées d'un système d'information pour les voyageurs (temps d'attente, information sur la ligne) et rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.

* 1 avis porte sur la conception du système et demande que soit étudiée la possibilité de mettre en place un système de transport aérien.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les systèmes aériens de type « tramway aérien » (ou téléphérique, comme à Medellin, Rio, New York…) présentent un intérêt sur des itinéraires particuliers (forte déclivité, franchissement de cours d'eau…), ce qui n'est pas le cas ici. D'autre part, c'est un système lent (30km/h en pointe) qui présente des contraintes de tracés rectilignes et qui impacte fortement le paysage urbain.

3.2.4- Observations relatives au stationnement

*1 observation porte sur la suppression de places de stationnement engendrée par le projet de BHNS et demande à ce que soit rapidement instaurés des parcs relais de grande capacité et attractifs (surveillance, tarification), notamment vers le technopôle de Château Gombert.
* 1 autre observation regrette la « perte de places de stationnement pour le quartier La Rose déjà asphyxié ».
* 1 observation demande « un grand parking de délestage (au moins 1500 places) » au niveau de Bara.
* 1 dernière observation souhaite que soient installés de vrais parkings relais au niveau des stations principales du BHNS.

La réponse du maître d'ouvrage :

A ce stade de l'étude, il est difficile d'estimer l'impact précis sur le stationnement le long du tracé du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme. L'impact sera différent selon les secteurs considérés.

Quoiqu'il en soit, des poches de stationnement sont recherchées tout au long de l'itinéraire du BHNS pour compenser la perte des places de stationnement. L'emplacement de ces poches sera implanté le plus judicieusement possible en fonction de la demande (commerces, logements, …).

En fonction des disponibilités foncières, plusieurs projets de parking seront étudiés.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

En ce qui concerne les parcs relais, deux parkings sont prévus aux extrémités proches de la ligne : « Pébre d'Ail » (80 places) et « Bara » (300 places en surface, extensibles par la réalisation de superstructures). Ils seront clôturés et accessibles uniquement avec badge Transpass. Un portail lourd fermera l'entrée pendant les heures de fermeture. Les opportunités foncières seront examinées avec Marseille Aménagement, aménageur de la ZAC de Château Gombert, pour préserver l'avenir et permettre des augmentations de capacité dans le secteur Einstein / Bara.

L'extension du parking relais de La Rose est également prévue. Elle a pour objectif d'accroître la capacité du parc de 350 places (415 actuellement) grâce à une augmentation de la surface de stationnement en structure.
Cette extension permettra, avant tout de réorganiser le stationnement du quartier et de supprimer le stationnement anarchique. En effet, le quartier de la Rose est asphyxié par les véhicules des particuliers qui viennent stationner aux abords du terminus du métro.

L'estimation globale en places de stationnement du projet sera affinée dans la phase suivante des études en intégrant les plantations, le mobilier urbain, les places GIG-GIC, les aires de livraisons…

3.2.5- Observations relatives au cadre de vie/environnement

* 1 observation fait allusion à l'amputation d'espaces de vie due au passage du BHNS et au fait que les voitures ne pouvant plus correctement circuler sur les axes empruntés par le BHNS, devront se rabattre sur d'autres voiries et notamment vers Saint Jérôme déjà fort encombré.
* 1 observation regrette la « perte de lieux (en partie) pour créer du lien social ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS va s'accompagner d'une requalification urbaine des espaces traversés. Les capacités des voies de circulation seront conservées.

Lisibilité, simplicité de perception des parcours, limitation et bon ordre des mobiliers contribueront également au confort, en particulier pour les piétons. Les éléments de mobilier urbain tels que bancs, abris et poubelles ainsi que les végétaux seront utilisés pour rendre les espaces publics plus confortables.

Les trottoirs seront mis aux normes pour faciliter les cheminements piétons ; des espaces verts vont être aménagés et de nombreux arbres plantés.
La végétalisation des espaces publics va contribuer à encourager la marche à pied.
Un paysagiste fait parti de l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge de la conception du projet de BHNS ; il sera le garant de l'esthétique générale du projet.

D'une manière générale, l'itinéraire du BHNS emprunte des voies à fort trafic (ex : avenue Normandie Niemen, Jean Paul Sartre). Certaines présentent des délaissés importants : ces

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

surlargeurs correspondent aux emprises réservées aux anciennes rocades S08 (rue Albert Einstein) et S04 (avenue Normandie Niemen). Ces délaissés servent de parking mais sont très dégradés et pas entretenus. Par ailleurs, le BHNS traverse le secteur de La Rose, fortement déqualifié par l'implantation du viaduc du métro (rue François Mignet).

La création du BHNS s'accompagne d'une véritable requalification urbaine qui a comme principal objectif la redistribution des espaces au profit des modes doux (piétons, vélos) et de la vie locale.
Les espaces publics et leurs fonctionnalités sont pris en compte dans le projet. A titre d'exemple, la relocalisation du marché La Rose a été envisagée afin de ne pas le maintenir au milieu du carrefour François Mignet x avenue de La Rose, voies très passantes.
Dans la solution de base, il a été proposé de maintenir le marché entre l'avenue de La Rose et la rue François Mignet mais de l'autre côté de l'ouvrage du métro, jouxtant le boulodrome ; dans cette configuration le BHNS circule en site propre de l'autre côté du viaduc du métro.
Dans la variante proposée, le marché La Rose est déplacé dans les emprises du parking des Glycines, les accès des véhicules au parking sont réaménagés depuis l'avenue de La Rose et le BHNS peut circuler en site propre dans les deux sens de circulation. Cette variante contribue donc à augmenter l'efficacité du BHNS.

3.2.6- Observations sur la prise en compte des mobilités douces

3 avis dont un émanant du collectif « Vélos en Ville » ont porté sur la prise en compte des mobilités douces dans le projet de BHNS. Les observations suivantes ont été formulées :

- « la piste cyclable est partagée avec les stationnements de véhicules et n'est pas isolée en site propre d'où conflit d'usage et insécurité pour les cyclistes » ;
- « il n'y a pas de piste cyclable prévue pour aller jusqu'au métro de Frais Vallon donc le vélo n'est pas considéré comme un véritable mode de transport » ;
- « intégrer une piste cyclable pour alimenter le métro Frais Vallon. C'est l'occasion de combattre l'effet de coupure généré par des voies très circulées » ;
- « il faut profiter de cet aménagement pour créer un axe structurant cycliste dans le quartier » ;
- « il faut faciliter le rabattement à pied ou en vélo vers le BHNS et travailler pour améliorer la circulation à pied dans un rayon de 500 m autour des arrêts et à vélo dans un rayon de 1500 m » ;
- « préciser les stationnements vélos au niveau des arrêts ».

La réponse du maître d'ouvrage :

La création de la ligne de BHNS s'accompagne d'une réorganisation de l'espace urbain avec une sécurisation des cheminements piétons et cycles.
Des cheminements piétons confortables (minimum 2 m) et des bandes/pistes cyclables (minimum 1,50 m) seront implantés le long de l'itinéraire.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

Les bandes/pistes cyclables sont dédiées uniquement aux vélos et sont situées en dehors des zones de stationnement de véhicules.

En revanche, l'exigüité de la section comprise entre le Marché La Rose et le giratoire proche de l'établissement scolaire Sévigné ne permet pas l'aménagement de voies spécifiquement dédiées aux cycles. De plus, pour des questions de sécurité, il paraît légitime d'éviter de grands axes de circulation comme l'échangeur de Frais Vallon et la rue de Peypin. Les cycles sont renvoyés vers un axe moins circulé et plus sécurisant, la traverse des Bonnets, itinéraire de la « coulée douce[4] ». Toutefois, il sera étudié la possibilité d'accéder à la station de métro Frais Vallon en empruntant le site propre du BHNS, en site partagé.

Le tracé du BHNS proposé emprunte le parcours de la « coulée douce » et permet de créer un axe cycliste structurant dans les quartiers traversés. Le réseau cyclable existant se raccordera aux pistes/bandes cyclables aménagés dans le cadre du projet.

Des parcs de stationnement pour vélos particuliers vont être aménagés aux abords des différents sites technologiques, universitaires et des pôles de services. Des enclos à vélos, clôturés et à ouverture automatique par badge seront intégrés aux parcs relais implantés aux extrémités de la ligne de BHNS. Des stations « le Vélo[5] » pourraient être implantées suivant la demande.

3.2.7- Observations sur la restructuration du réseau de bus

* 1 avis souligne qu'à terme, une fois la ligne de BHNS en service, il pourrait être envisagé de faire disparaître la ligne de bus n°1.

* 1 avis demande la remise en service de la ligne de bus n°5 qui dessert Saint Mitre/Saint Jérôme vers Malpassé.

* 1 avis demande à inclure dans le projet de BHNS une liaison directe entre le quartier de la Batarelle et le collège André Malraux, en passant par le quartier de Saint Mitre les Prairies, pour éviter de prendre plusieurs transports pour effectuer ce trajet. Deux solutions de tracé sont proposées :

- Batarelle, Saint Mitre les Prairies, lycée Artaud, rue Einstein et collège Malraux
- Batarelle, Saint Mitre les Prairies, route de Château Gombert. Au stade Mallet rentrer dans le technopôle de Château Gombert et le traverser en passant par les constructions qui sont vers Château Gombert et attenantes au technopôle pour arriver sur le collège Malraux.

La réponse du maître d'ouvrage :

Une étude transport a été réalisée visant à estimer la demande de clientèle pour la nouvelle ligne de BHNS, ainsi que la restructuration du réseau de bus. Son exploitation par la Régie

[4] Concept ayant pour vocation de relier le pôle technologique de Château-Gombert au périmètre d'Euro Méditerranée (pôle économique) en proposant un itinéraire d'environ 10 km. La coulée douce relie ces deux pôles en proposant un parcours doux, serein et sûr, où le piéton et le végétal sont remis au centre des enjeux urbains.

[5] « le Vélo » est l'offre de bicyclette en libre service de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

des Transports Marseillais (RTM) permettra d'examiner les possibilités de restructuration du réseau.

En ce qui concerne plus particulièrement la ligne n°1, celle-ci n'aura effectivement plus de raison d'être, le service étant assuré par le BHNS et la ligne de bus n°11.

La réalisation d'un couloir en site propre sur la rue Albert Einstein, entre Bara et le rond-point de l'Europe, améliorera la liaison entre les communes d'Allauch et Plan-de-Cuques, et le métro La Rose.

3.2.8- Observations sur le fonctionnement des BHNS

* 1 observation adhère à l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) du matériel roulant BHNS. 1 observation demande à ce que soient adaptés les matériels à l'accessibilité de personnes à mobilité réduite.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les BHNS disposeront de 4 portes à ouverture en libre service de type tramway contre 2 actuellement pour un bus classique, ce qui permettra d'absorber sans heurt des flux plus importants de passagers.

Les BHNS (environ 120 places) seront plus spacieux que les bus actuels (environ 80 places). Le nombre de places assises sera également plus important. En ce qui concerne l'accessibilité du matériel roulant, les BHNS seront dotés d'une porte accessible aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR). Une palette rétractable leur permettra de monter/descendre dans les bus en toute sécurité. Deux emplacements leur sont réservés en zone avant. Enfin, les BHNS seront dotés de 4 places réservées aux PMR.

De plus, conformément aux préconisations formulées dans le schéma directeur d'accessibilité des transports publics de MPM adopté en juin 2010, toutes les stations du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme seront rendues accessibles aux PMR (ex : hauteur de bordures, présence de marquage au sol et de bande podotactile,…).
Les zones situées avant les stations (couloir d'approche) permettront un accostage simple, facilité par la forme des quais afin de limiter le temps d'arrêt.

* 2 observations soulignent l'insécurité dans les bus, les zones traversées étant sensibles et les étudiants vulnérables. Les caméras embarquées n'apparaissent pas suffisantes pour assurer la sécurité des passagers. Pour un avis, ne sont pas précisées les modes de sécurité des voyageurs.

La réponse du maître d'ouvrage :

Afin de répondre aux exigences de sécurité des usagers et voyageurs, 8 caméras vidéo (dont 1 par porte) seront installées dans les BHNS. Le son sera enregistré dans tout le véhicule et les images des caméras seront visualisées sur écran au poste de conduite.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

* 1 observation porte sur le caractère polluant du BHNS : « Dans le cadre du développement durable, n'aurait-il pas été possible d'utiliser d'autres énergies moins polluantes, mieux adaptées et plus innovantes ? »

La réponse du maître d'ouvrage :

Concernant le matériel roulant, les bus à haut niveau de service seront des bus standards à motorisation gazole. Un mode électrique aurait nécessité l'installation de caténaires comme pour un tramway ou un trolleybus, avec pour conséquences un impact visuel, des travaux plus longs et un investissement beaucoup plus important.
Les solutions hybrides existantes à ce jour ne sont pas encore complètement fiables. La RTM a toutefois envisagé d'acquérir 4 bus de technologie hybride, 2 en 2013 et 2 en 2014.
Ainsi, le recours à une énergie alternative au gazole n'est pas compromis pour l'avenir : dès qu'une technologie sera au point et éprouvée, il sera possible de remplacer les bus actuels par des bus hybrides.

* 1 observation porte sur la durée trop importante que mettra le BHNS pour relier les deux terminus.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le temps de parcours nécessaire au BHNS pour relier le terminus Boulevard Bara au terminus Pèbre d'Ail a été estimé à 17 minutes contre 30 minutes actuellement pour effectuer ce trajet en transport en commun (nécessité de prendre une correspondance). Le BHNS mettra 6 minutes pour relier le Boulevard Bara à la station de métro de La Rose.
Le système permettra ainsi aux captifs du transport en commun d'effectuer leur trajet dans de bien meilleures conditions.

* 1 demande a été formulée concernant les horaires de nuit du BHNS.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le BHNS circulera également la nuit. Les objectifs de niveaux de service envisagés sont les suivants :

- Amplitude : l'amplitude horaire du BHNS, en semaine et week-end, sera cohérente avec celles du métro et du tramway (de 5h à 1h). Elle se décompose en :
  - Heures de pointe (HP) : 07h00-10h00 et 16h00-19h00 (six heures)
  - Heures creuses (HC) : 06h00-07h00, 10h00-16h00 et 19h00-21h00 (neuf heures)
  - Heures de nuit (HN) : 05h00-06h00 et 21h00-01h00 (cinq heures)

- Fréquence : le BHNS aura une fréquence de 6 min en heures de pointe (HP), de 10 min en heures creuses (HC) et de 20 min en heures de nuit (HN).

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011

3.2.9- Observations sur le calendrier du projet

* 1 observation considère que le projet est trop long à exécuter. Pour un avis, le temps de réalisation du projet et sa mise en service n'ont pas été précisés.

La réponse du maître d'ouvrage :

La mise en service de la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme est prévue pour début 2014.

Le projet de BHNS nécessite des études techniques détaillées (études préliminaires, études d'avant projet et études de projet). Il est également soumis aux délais des diverses procédures administratives (ex : concertation, procédure d'enquête publique, appels d'offres,…). Enfin, la durée d'un an prévue pour les travaux est un minimum étant donné l'ampleur des aménagements à réaliser.

3.3 Comptes rendus des réunions publiques de concertation préalable

En plus des observations formulées par écrit sur les 5 registres de concertation préalable et sur le site internet de la mairie des 13/14, la population a participé avec intérêt aux 3 réunions de concertation publique : 189 personnes se sont déplacées et 34 personnes ont pris la parole.

Les comptes rendus des réunions de concertation sont annexés au présent bilan de concertation préalable (**cf. annexe 6).**

4) Les suites données à la concertation

Les études sur le projet de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme vont se poursuivre afin d'intégrer le maximum de remarques exprimées pendant la concertation préalable.

D'autres réunions de pilotage entre les autorités (MPM, RTM, mairies) et les acteurs de la vie locale (CIQ, syndicat de copropriété,…) auront lieu pour poursuivre la démarche de concertation établie pour ce projet de BHNS. Elles permettront de lever certaines incertitudes qui demeurent encore sur le projet.

Une fois ce travail effectué, la population sera à nouveau invitée à donner son avis sur le projet de BHNS lors d'une enquête publique, conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement.

*

**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 juillet 2011