

**LIGNE BHNS ENTRE LA STATION DE METRO BOUGAINVILLE
ET LE VALLON DES TUVES A SAINT ANTOINE
MARSEILLE 15^{ème} et 16^{ème} ARRONDISSEMENTS**

ANNEXE A LA DECLARATION DE PROJET

***SYNTHESE ET ANALYSE DES DISPOSITIONS PRISES EN REPONSE AUX RESERVES
ET RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR***

PREAMBULE

Par décision du Président du Tribunal administratif de Marseille n° E11 000162 / 13 en date du 10 octobre 2011, un Commissaire Enquêteur a été désigné pour mener la procédure d'enquête publique du projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint Antoine (Marseille 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements).

Par arrêté n° 11/330/CC du 2 novembre 2011, le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a prescrit l'ouverture de l'enquête publique portant sur la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint Antoine (Marseille 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements).

Ce même arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du 21 novembre 2011 au 21 décembre 2011 inclus.

Le commissaire enquêteur a établi son rapport et ses conclusions en date du 14 janvier 2012 et a émis un avis favorable à la réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint Antoine assorti de deux réserves et de quatre recommandations.

I - LES RESERVES ET RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

- Les réserves sont les suivantes :

- **Réserve n° 1** : *« l'avis du commissaire enquêteur est totalement défavorable au dévoiement des cycles dans la circulation générale modifiée sur la RN de Saint-Antoine dans le sens Nord-Sud, par l'allée des Anciens Combattants et la Route de La Gavotte. Il appartiendra à la Maîtrise d'Ouvrage de garantir le maintien d'un itinéraire cyclable (autorisé aux seuls vélos) descendant (Nord-Sud) sur la RN de St-Antoine entre l'allée des Anciens Combattants et la route de La Gavotte et de prévoir les dispositifs propres à assurer leur sécurité à l'approche de ces 2 carrefours. La circulation des cycles dans le couloir réservé au BHNS devra donc être imposée à la RTM et l'autorité investie du pouvoir de police devra contrôler strictement les abus susceptibles de se produire (circulation des 2 roues à moteur, voire des VL). »*

- **Réserve n°2** : *« Au regard des places de stationnement offertes dans le cadre du projet soumis à enquête publique, le commissaire enquêteur conditionne son avis favorable à la levée de la réserve expresse suivante, savoir l'engagement d'une étude portant sur les places de stationnement physiquement disponibles en toute sécurité (aménagées et aménageables) sur le circuit du BHNS, sur les voies transversales sur une profondeur de 50 mètres, ainsi que sur le foncier disponible susceptible d'être maîtrisé dans la perspective d'un aménagement de poches de stationnement public pour le commerce de proximité. Le commissaire enquêteur ne formule pas d'exigence quantitative de résultat*

en matière de « création » d'emplacements nouveaux, des dispositions réglementaires affirmées et assumées (verbalisation, enlèvement des véhicules ventouses) telles qu'une « zone bleue » pouvant permettre d'améliorer sensiblement l'offre de stationnement tout en garantissant sa gratuité ainsi que le stationnement de plus longue durée. »

- Les recommandations sont les suivantes :

Recommandation n°1 : *Il paraît parfaitement légitime au commissaire enquêteur de prendre en compte les préoccupations de la société Saint-Louis Sucre S.A d'autant que les modifications à apporter au projet semblent tout à fait mineures à l'échelle du projet : déplacement d'abribus, études des rayons de giration pour les entrées-sorties, adaptation des dénivelées entre la voirie et l'accès de l'entreprise, caractéristiques et constitution de la chaussée au droit des importants efforts tangentiels subis lors de la giration des poids-lourds...*

De même, il semble évident d'informer, en temps réel, l'entreprise sur l'avancement du calendrier de réalisation et sur toute modification qui lui serait ensuite apportée.

Recommandation n°2 : *Le commissaire enquêteur recommande en premier lieu au maître d'ouvrage de rencontrer les représentants du Collectif qui semblent susceptibles de propositions concrètes et dont la pertinence paraît avérée.*

En ce qui concerne les zones « pacifiées », et si le commissaire enquêteur est bien instruit du fait que l'instauration de ces mesures à caractère réglementaire relèvent exclusivement de l'autorité investie des pouvoirs de Police et non de la Communauté urbaine, il n'en est pas moins conscient que de telles mesures ne peuvent être prises sans procéder au préalable à des aménagements physiques du domaine public routier. C'est donc bien au maître d'ouvrage de l'opération BHNS qu'incombera la charge de compléter le projet par les aménagements spécifiques permettant la délimitation réglementaire de zones pacifiées dans la traverse des noyaux villageois précités ; il s'agit d'une recommandation forte du commissaire enquêteur.

Recommandation n°3 : *Le commissaire enquêteur recommande au maître d'ouvrage d'engager une concertation sectorisée sur la question du positionnement et des caractéristiques des aires réservées pour les livraisons avec les commerçants concernés, ainsi que sur les conditions de ces mouvements (gabarit des véhicules, horaires, et fréquence).*

Recommandation n°4 : *Le commissaire enquêteur considère qu'il n'y a pas lieu, dans le cadre de l'opération soumise à enquête, de modifier les sens de circulation dans ce secteur.*

L'élaboration du projet de réaménagement de l'îlot R. de Lyon – Av. de la Cascade – R. du Tonkin – Av. Journet initié en 2007 par la Direction de la circulation de MPM doit se poursuivre en concertation avec les entreprises concernées, indépendamment de la mise en oeuvre du projet de BHNS.

Toutefois, il est évident que l'aménagement des 3 accès (Journet-Annam-Cascade) sur la Rue de Lyon, absolument indispensable à la régulation du trafic de la Rue de Lyon itinéraire du BHNS, doit faire partie intégrante de cette opération, y compris l'approche de ces carrefours depuis la zone d'activités ainsi que le demande M. METRAS.

II – REPONSES APPORTEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE AUX RESERVES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

II.1 – Réserve n°1

Rappel de la réserve n°1

« L'avis du commissaire enquêteur est totalement défavorable au dévoiement des cycles dans la circulation générale modifiée sur la RN. de Saint-Antoine dans le sens Nord-Sud, par l'allée des Anciens Combattants et la Route de La Gavotte. I appartiendra à la Maîtrise d'Ouvrage de garantir le maintien d'un itinéraire cyclable (autorisé aux seuls vélos) descendant (Nord-Sud) sur la RN. De St-Antoine entre l'allée des Anciens Combattants et la Route de La Gavotte et de prévoir les dispositifs propres à assurer leur sécurité à l'approche de ces 2 carrefours. La circulation des cycles dans le couloir réservé au BHNS devra donc être imposée à la RTM et l'autorité investie du pouvoir de police devra contrôler strictement les abus susceptibles de se produire (circulation des 2 roues à moteur, voire des VL). »

Réponse apportée à la réserve n°1

Afin de ne pas dévoyer les cyclistes par l'allée des Anciens Combattants et la rue de la Gavotte, le maître d'ouvrage a demandé au maître d'œuvre, le groupement EGIS France / Atelier Ville & paysage, d'étudier l'élargissement du couloir de bus en site propre dans la traversée de Saint Antoine, afin d'y intégrer une bande cyclable.

Le site propre du BHNS a donc été élargi à 4,50 m entre l'avenue des Anciens Combattants et la rue de la Gavotte. Des aménagements spécifiques pour les cycles ont été prévus (signalisation horizontale, marquage au sol). Notamment, des cheminements cyclables ont été insérés au niveau des carrefours et des traversées de chaussée de façon à ce que les vélos empruntent le site propre en toute sécurité. Enfin, des signalisations verticale et horizontale seront mises en place afin de rendre lisible ce cheminement et permettre l'insertion des cycles dans la circulation en toute sécurité.

II.2 – Réserve n°2

Rappel de la réserve n°2

« Au regard des places de stationnement offertes dans le cadre du projet soumis à enquête publique, le commissaire enquêteur conditionne son avis favorable à la levée de la réserve expresse suivante, savoir l'engagement d'une étude portant sur les places de stationnement physiquement disponibles en toute sécurité (aménagées et aménageables) sur le circuit du BHNS, sur les voies transversales sur une profondeur de 50 mètres, ainsi que sur le foncier disponible susceptible d'être maîtrisé dans la perspective d'un aménagement de poches de stationnement public pour le commerce de proximité. Le commissaire enquêteur ne formule pas d'exigence quantitative de résultat en matière de « création » d'emplacements nouveaux, des dispositions réglementaires affirmées et assumées (verbalisation, enlèvement des véhicules ventouses) telles qu'une « zone bleue » pouvant permettre d'améliorer

sensiblement l'offre de stationnement tout en garantissant sa gratuité ainsi que le stationnement de plus longue durée. »

Réponse apportée à la réserve n°2

Afin de compléter l'étude du stationnement réalisée dans le cadre de l'étude d'impact du projet, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a diligenté une enquête de stationnement sur l'ensemble du linéaire du BHNS, auprès du bureau d'études B&R Ingénierie.

Elle avait comme objectifs de :

- 1°) Cartographier l'offre de stationnement sur l'ensemble du linéaire du BHNS y compris dans les rues transversales, sur 50m de part et d'autre de l'itinéraire ;
- 2°) Rechercher les opportunités foncières aux abords des noyaux villageois et des secteurs interurbains, afin d'envisager la création de poches de stationnement complémentaires ;
- 3°) Réaliser une enquête sur les pratiques de stationnement dans les noyaux villageois et les secteurs interurbains : taux de rotation, taux d'occupation, demande diurne et nocturne.

Cette enquête s'est déroulée durant les mois de juin et juillet 2012. La note de synthèse de l'enquête stationnement figure en annexe de ce document.

1°) Offre de stationnement le long de l'itinéraire et dans les rues transversales

Le tableau ci-dessous récapitule l'offre en stationnement recensée le long de l'itinéraire par le bureau d'études B&R ingénierie :

	Section	Nombre de places étude stationnement sur l'itinéraire	Nombre de places étude stationnement dans les rues transversales
1	Bougainville - Gèze	Hors étude	
2	Gèze – Ledru Rollin	338	125
3	Ledru-Rollin-Gaffarel	144	78
4	Gaffarel - Douriant	150	42
5	Douriant - Guizel	5	164
6	Guizel - Roquefavour	30	129
7	Roquefavour – Autoroute A7	111	123
8	Autoroute A7 - Dramard	32	29
9	Dramard – Vallon Dol	0	26
10	Vallon Dol - Bourrely	48	0
11	Bourelly - Primitive	0	0

12	Primitive – Vallon des Tuves	87	52
	Section	Nombre de places étude stationnement sur l'itinéraire	Nombre de places étude stationnement dans les rues transversales
Total		945	768

Le bureau d'études a donc recensé 945 places le long de l'itinéraire du BHNS et 768 places dans les rues transversales, sur une longueur de 50m.

Dans les secteurs 2 à 9, le nombre de places recensées est de 810 places. Ce chiffre est cohérent avec le nombre de places inventoriées en septembre 2010 figurant dans l'étude d'impact.

Le bureau d'études Egis avait alors recensé globalement 987 places entre les secteurs 2 à 9. Ce nombre incluait notamment certaines places de stationnement situées dans les rues transversales ou à proximité de l'itinéraire du BHNS :

- 23 places sur la rue Nicolas Paquet
- 17 places du parking Suzini
- 40 places du parking de la Place Canovas
- 65 places du parking Roquefavour
- 31 places le long de l'allée des anciens combattants et de la rue de la Gavotte.

Or, dans l'étude de B&R ingénierie, ces 176 places ont été intégrées au bilan stationnement des rues transversales.

2°) Potentialités foncière

Une partie de l'étude a été consacrée à la recherche de poches foncières disponibles en vue de la création de places de stationnement supplémentaires.

Le bureau d'étude B&R Ingénierie n'a pas identifié d'emplacement suffisamment important le long de l'axe pour pouvoir aménager des places de stationnement.

En revanche, plusieurs projets de création de parkings ont été recensés le long de l'axe RN8. Il s'agit :

- du parking intégré à l'opération immobilière Val Naturel de Bouygues Immobilier (300 places prévues)
- du pôle d'échanges et du parking relais prévus en lien avec la halte SNCF St Antoine (environ 130 places)
- du parking en ouvrage de l'hôpital nord en cours de réalisation (500 places environ) et dont l'ouverture est prévue fin 2012.

3°) Enquête de stationnement

En ce qui concerne les taux d'occupation et de congestion du stationnement, on observe les mêmes ordres de grandeur entre les deux études.

	<u>Secteur interurbain</u> En journée	<u>Secteur noyau villageois</u> En journée	<u>Secteur interurbain</u> La nuit	<u>Secteur noyau villageois</u> La nuit
Taux d'occupation moyen	65,4 %	80,5%	76%	80%
Taux de congestion moyen	77,3%	105,7%	90%	90%
Taux de rotation	197 %	282%	-	-
Taux de voiture ventouse	21%	21%	-	-

Taux d'occupation moyen : rapport entre le nombre instantané de véhicules sur places autorisées et le nombre de places autorisées.

Inférieur à 85%, le taux d'occupation peut être considéré comme acceptable, au-delà, il devient plus difficile de trouver une place.

Taux de rotation : rapport entre le nombre de véhicules relevés en stationnement sur places autorisées pendant une période donnée, et le nombre de places autorisées.

o Sur une zone gratuite, le taux de rotation = 2,

o Sur une zone payante peu contrôlée = 2/4,

o Sur une zone payante bien contrôlée = 4/8.

Taux de congestion : rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement (autorisé et interdit), et le nombre de places autorisées. Une congestion qui dépasse 100% est une demande supérieure à l'offre pour les créneaux horaires concernés.

Taux de voitures ventouse par secteur : voiture restant toute la journée sur la même place.

Les taux d'occupation et de congestion sont plus élevés dans les noyaux villageois. Cela s'explique par les pôles d'attractivités plus nombreux.

En outre, le taux de voiture ventouse constitue un potentiel de places de stationnement supplémentaires.

L'enquête nocturne révèle une offre en stationnement suffisante par rapport à la demande.

III – ANALYSE DES RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR ET REPNSES APORTEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

III.1 – Recommandation n°1

Rappel de la recommandation n°1

« Il paraît parfaitement légitime au commissaire enquêteur de prendre en compte les préoccupations de la société Saint-Louis Sucre S.A d'autant que les modifications à apporter au projet semblent tout à fait mineures à l'échelle du projet : déplacement d'abribus, études des rayons de giration pour les entrées-sorties, adaptation des dénivelées entre la voirie et l'accès de l'entreprise, caractéristiques et constitution de la chaussée au droit des importants efforts tangentiels subis lors de la giration des poids-lourds...

De même, il semble évident d'informer, en temps réel, l'entreprise sur l'avancement du calendrier de réalisation et sur toute modification qui lui serait ensuite apportée ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la recommandation n°1

Le projet de BHNS a été présenté aux représentants de la société Saint Louis Sucre le 9 novembre 2010 et le 14 décembre 2011.

Au cours de la dernière réunion, le directeur de la société a fait part de plusieurs souhaits concernant l'aménagement de la voirie au droit de son entreprise :

- Déplacer l'arrêt de bus « Lyon raffinerie » situé en face des accès à la sucrerie ; en effet, lorsqu'un bus est stationné à l'arrêt, la sortie des camions est bloquée ;
- Renforcer la chaussée sur le trottoir devant l'accès des sucreries afin d'éviter l'orniérage ;
- Reprendre le profil de voirie afin de permettre un meilleur écoulement des eaux ;
- Vérifier que le deuxième accès situé au nord de l'accès principal est bien accessible aux véhicules de secours.

Lors des études de projet, l'arrêt de bus a été déplacé, afin, d'une part de ne pas bloquer la sortie des camions et d'autre part, de se situer en face de l'arrêt correspondant.

Dans le cadre du projet de BHNS, la structure de chaussée sera renforcée notamment, afin d'éviter l'orniérage en station. La structure de chaussée sera également renforcée sur le trottoir au droit de l'accès aux sucreries St Louis.

De même, l'ensemble du réseau de collecte des eaux pluviales sera repris afin de supprimer l'écoulement des eaux en surface. Un certain nombre d'avaloirs sera mis en place et un collecteur sera installé sous voirie. Par conséquent, l'écoulement des eaux pluviales au droit de l'accès des sucreries St Louis sera amélioré.

Enfin, le deuxième accès aux établissements St Louis a fait l'objet d'une étude de giration. Les aménagements projetés permettent d'assurer les entrées et sorties depuis cet accès, aux véhicules de secours.

Ainsi, le projet de BHNS permettra de répondre à l'ensemble des problématiques évoquées par la société St Louis Sucre.

En outre, la maîtrise d'ouvrage s'engage à informer les représentants de la raffinerie, du phasage de travaux et communiquera toutes les informations nécessaires à l'activité de la sucrerie pendant la durée du chantier.

III.2 – Recommandation n°2

Rappel de la recommandation n°2

« Le commissaire enquêteur recommande en premier lieu au Maître d'Ouvrage de rencontrer les représentants du Collectif qui semblent susceptibles de propositions concrètes et dont la pertinence paraît avérée.

En ce qui concerne les zones « pacifiées », et si le commissaire enquêteur est bien instruit du fait que l'instauration de ces mesures à caractère réglementaire relèvent exclusivement de l'autorité investie des pouvoirs de Police et non de la communauté urbaine, il n'en est pas moins conscient que de telles mesures ne peuvent être prises sans procéder au préalable à des aménagements physiques du domaine public routier. C'est donc bien au maître d'ouvrage de l'opération BHNS qu'incombera la charge de compléter le projet par les aménagements spécifiques permettant la délimitation réglementaire de zones pacifiées dans la traverse des noyaux villageois précités ; il s'agit d'une recommandation forte du commissaire enquêteur ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la recommandation n°2

Une réunion a eu lieu avec le Collectif Vélos en Ville dans les locaux de la Direction des Infrastructures le 07 février 2012.

L'objectif de cette rencontre était de présenter au Collectif Vélos en Ville plusieurs projets menés par la Direction des Infrastructures dont celui du BHNS Bougainville – Saint Antoine, et d'étudier avec le Collectif les possibilités d'insertion des cycles dans ces opérations.

Le projet du BHNS Bougainville – Saint Antoine a fait l'objet du relevé de décisions suivant » :

« Suite à l'avis rendu par le commissaire enquêteur, DIFRA a étudié plusieurs solutions d'insertion des pistes cyclables. Les aménagements qui peuvent être proposés aujourd'hui sont :

- La création de zones de circulation pacifiées (limitées à 30km/h) dans les traversées des noyaux villageois, sur la rue de Lyon, au niveau des noyaux villageois de St Louis, la Viste et St Antoine.
- Dans la traversée de Saint Antoine, en plus des zones de circulation pacifiées, le couloir bus dans le sens nord sud sera élargi afin d'accueillir les vélos et éviter que ceux-ci ne soient déviés sur l'avenue des anciens combattants (cette mesure nécessite néanmoins l'accord de la RTM).

La DIFRA n'envisage pas de créer des bandes cyclables dans les sections interurbaines car, étant donné la demande en stationnement, elles seraient colonisées par les véhicules. DIFRA indique qu'elle ne peut pas proposer d'aménagements qui mettent en danger les cycles et/ou les piétons. CVV est d'accord avec ce constat.

Le Collectif Vélo en Ville accepte les mesures proposées par DIFRA en regrettant toutefois que les zones pacifiées ne soient pas de vraies zones 30. DIFRA fera évoluer le projet dans ce sens si la Ville de Marseille est d'accord avec ce principe.

Collectif Vélo en Ville demande à ce que des ralentisseurs soient mis en place dans les zones pacifiées afin de réduire d'avantage les vitesses des automobilistes ».

Suite à cette rencontre du 07 février 2012, les mesures finalement arrêtées concernant le cheminement des cycles, en plus de la création d'un itinéraire cyclable sur l'avenue de St Antoine (cf. réserve n°1) sont les suivantes : des zones 30 seront créées dans les traversées des noyaux villageois de La Cabucelle, Saint Louis, La Viste et Saint Antoine.

Ces aménagements de voirie contribueront ainsi à une réduction de la vitesse de la voiture au profit des modes doux. Dans ces secteurs, la vitesse sera limitée à 30km/h. Ils seront délimités par des plateaux traversants larges et des revêtements de teinte différente. Une signalisation verticale sera également mise en place afin d'informer les automobilistes qu'ils entrent dans une zone de circulation apaisée où les piétons et les cycles sont prioritaires.

III.3 – Recommandation n°3

Rappel de la recommandation n°3

« Le commissaire enquêteur recommande au Maître d'Ouvrage d'engager une concertation sectorisée sur la question du positionnement et des caractéristiques des aires réservées pour les livraisons avec les commerçants concernés, ainsi que sur les conditions de ces mouvements (gabarit des véhicules, horaires, et fréquence) ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la recommandation n°3

Le maître d'ouvrage, en partenariat avec les élus des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, a engagé une concertation avec les commerçants concernés par le projet BHNS.

Une première réunion de travail a eu lieu en décembre 2011 avec les représentants des commerces du secteur Oddo - rue de Lyon. Cette réunion a eu pour objet la présentation détaillée des aménagements prévus au droit des zones commerciales ainsi que la prise en compte des besoins en places de livraison.

Cette concertation se poursuivra pendant la phase de travaux afin de vérifier que les besoins en places de stationnement ont été bien identifiés et intégrés au projet.

III.4 – Recommandation n°4

Rappel de la recommandation n°4

« Le commissaire enquêteur considère qu'il n'y a pas lieu, dans le cadre de l'opération soumise à enquête, de modifier les sens de circulation dans ce secteur.

L'élaboration du projet de réaménagement de l'îlot R. de Lyon – Av. de la Cascade – R. du Tonkin – Av. Journet initié en 2007 par la Direction de la circulation de MPM doit se poursuivre en

concertation avec les entreprises concernées, indépendamment de la mise en œuvre du projet de BHNS.

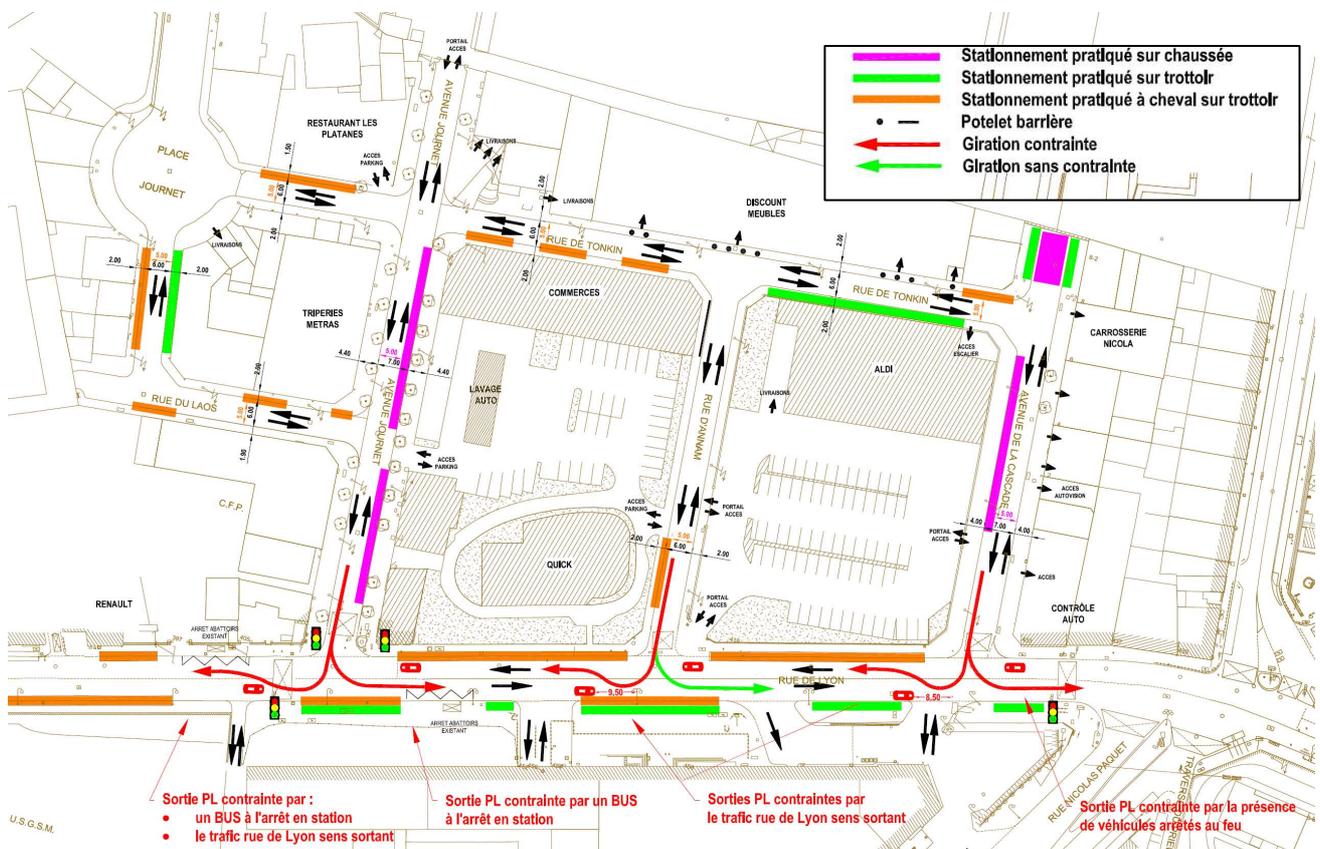
Toutefois, il est évident que l'aménagement des 3 accès (Journet-Annam-Cascade) sur la Rue de Lyon, absolument indispensable à la régulation du trafic de la Rue de Lyon itinéraire du BHNS, doit faire partie intégrante de cette opération, y compris l'approche de ces carrefours depuis la zone d'activités ainsi que le demande M. METRAS ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la recommandation n°4

Un diagnostic des difficultés de circulation a été réalisé en phase d'études préliminaires par le maître d'œuvre. Outre les congestions liées aux carrefours saturés ou au stationnement en double file, le bureau d'étude a identifié un dysfonctionnement au niveau des accès aux rues Journet, Annam et Cascade. En effet, ces trois rues desservent la zone dite « des abattoirs » dans laquelle sont regroupées plusieurs entreprises.

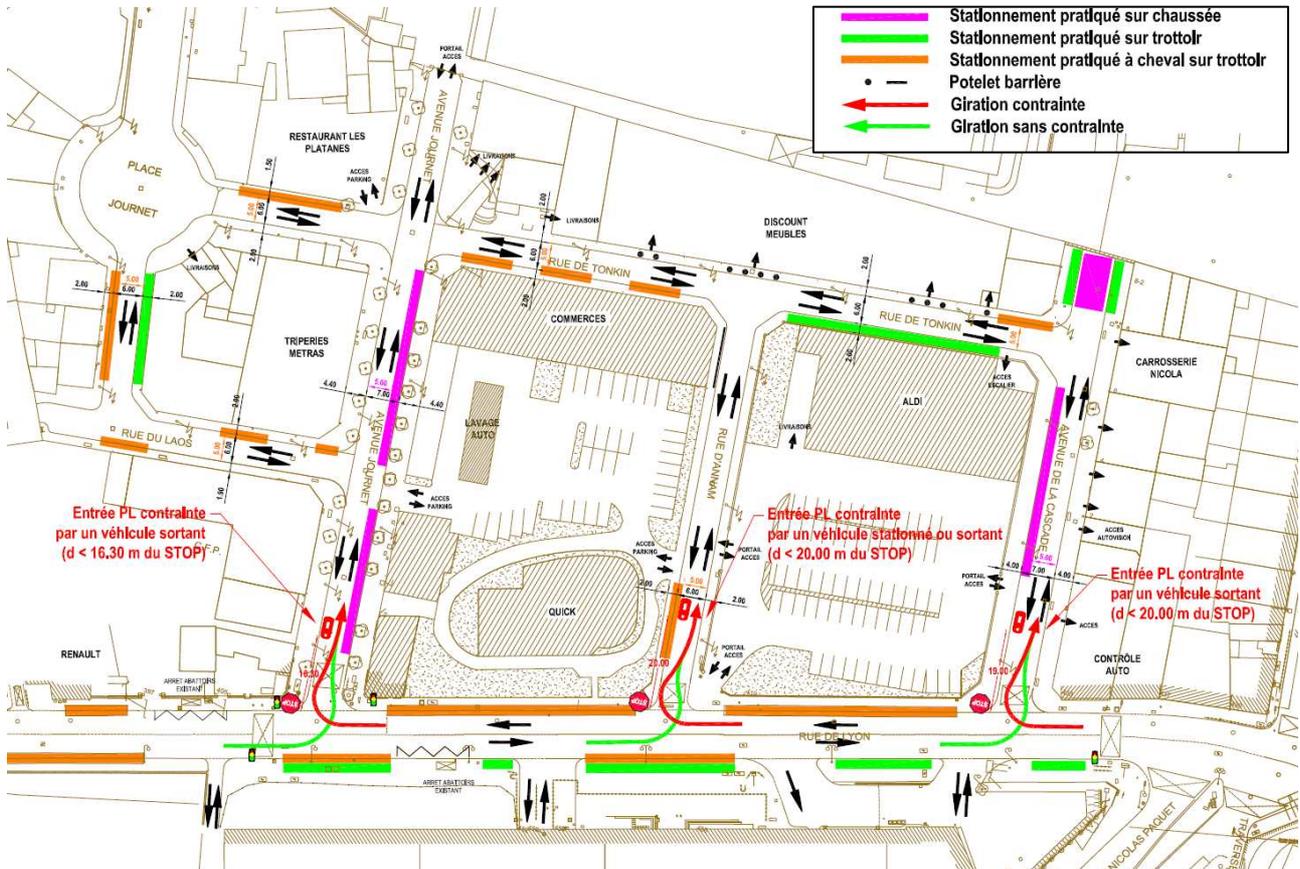
L'approvisionnement de ces PME – PMI est assuré par des poids lourds.

Actuellement, l'accès des poids lourds à ces trois rues se fait dans les deux sens (entrant et sortant de la zone). Toutefois, les rayons de girations de ces véhicules ont une emprise qui dépasse l'axe de la chaussée. Par conséquent, les poids lourds sortant de la zone bloquent les deux files de circulation de la rue de Lyon (cf. schéma ci-dessous).



ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : sorties PL en situation existante (source : EGIS France).

De même en sens entrant, la giration des poids lourds est rendue délicate par les véhicules en stationnement ou bien par ceux arrêtés au stop dans le sens de la sortie.



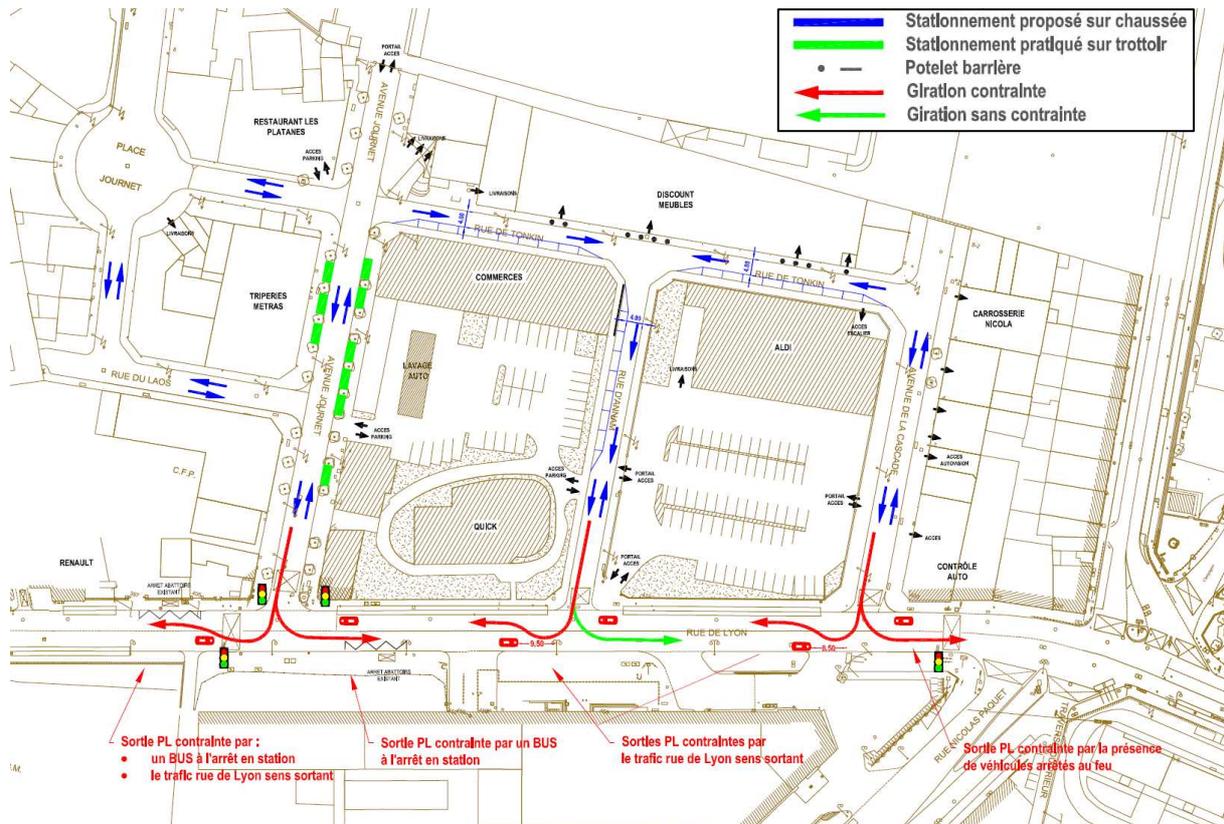
ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : entrées PL en situation existante (source : EGIS France).

Le maître d'œuvre a repris ses études afin de proposer une trame circulatoire qui maintienne le double sens sur l'ensemble des axes de la zone et qui permettent une circulation fluide sur la rue de Lyon.

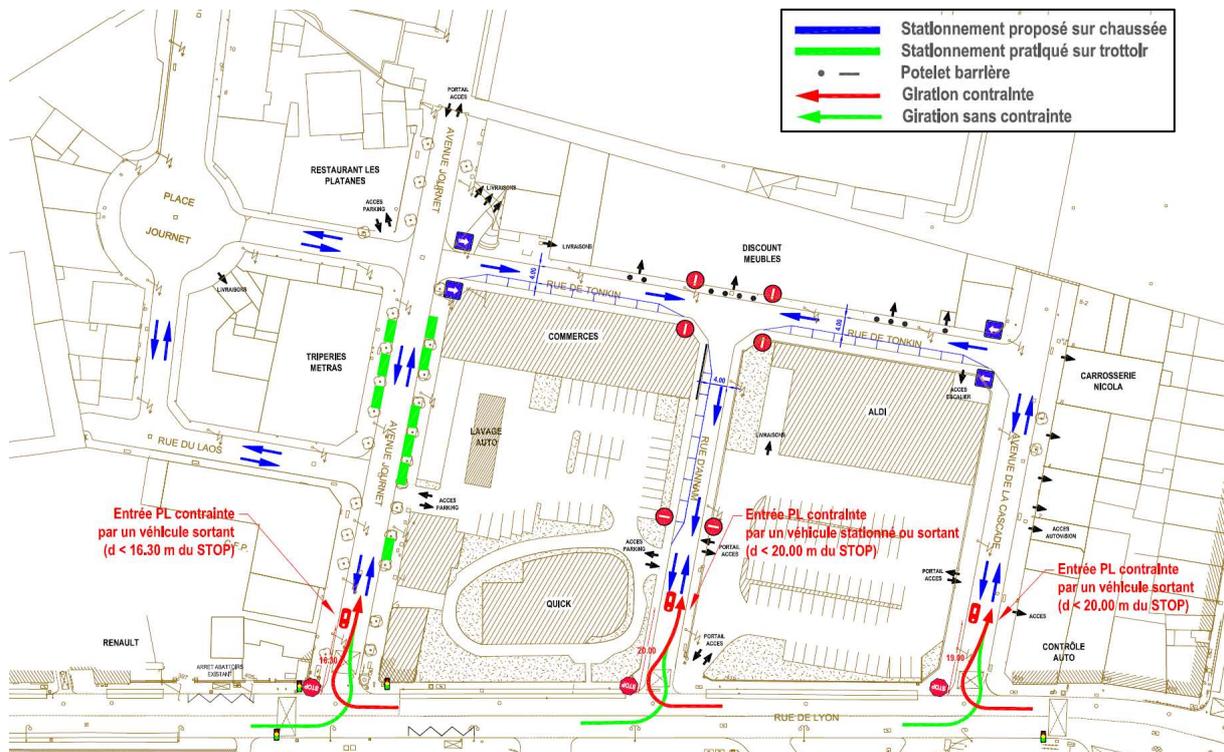
Dans un premier temps, l'analyse de la proposition de la direction de la circulation de MPM de 2007 a été étudiée. Elle consistait en :

- le maintien du double sens de circulation sur la rue d'Annam et sur les avenues de la Cascade et Journet ;
- la mise en sens unique de la rue de Tonkin, de sorte à ce que les véhicules ne puissent sortir de la rue de Tonkin qu'en empruntant la rue d'Annam ;
- la mise en sens unique de la rue d'Annam sur sa section comprise entre la rue de Tonkin et les accès aux parkings Aldi et Quick ;
- la création de places de stationnement sur les rues de Tonkin et d'Annam, suite à la mise en sens unique de ces voies ;
- la création de places de stationnement sur trottoirs, entre des arbres d'alignement, sur l'avenue Journet.

L'analyse de cette étude a montré qu'il n'y avait pas d'amélioration de la circulation, ni pour les poids lourds voulant entrer ou sortir de la zone, ni sur la rue de Lyon comme le montre les schémas ci-dessous.

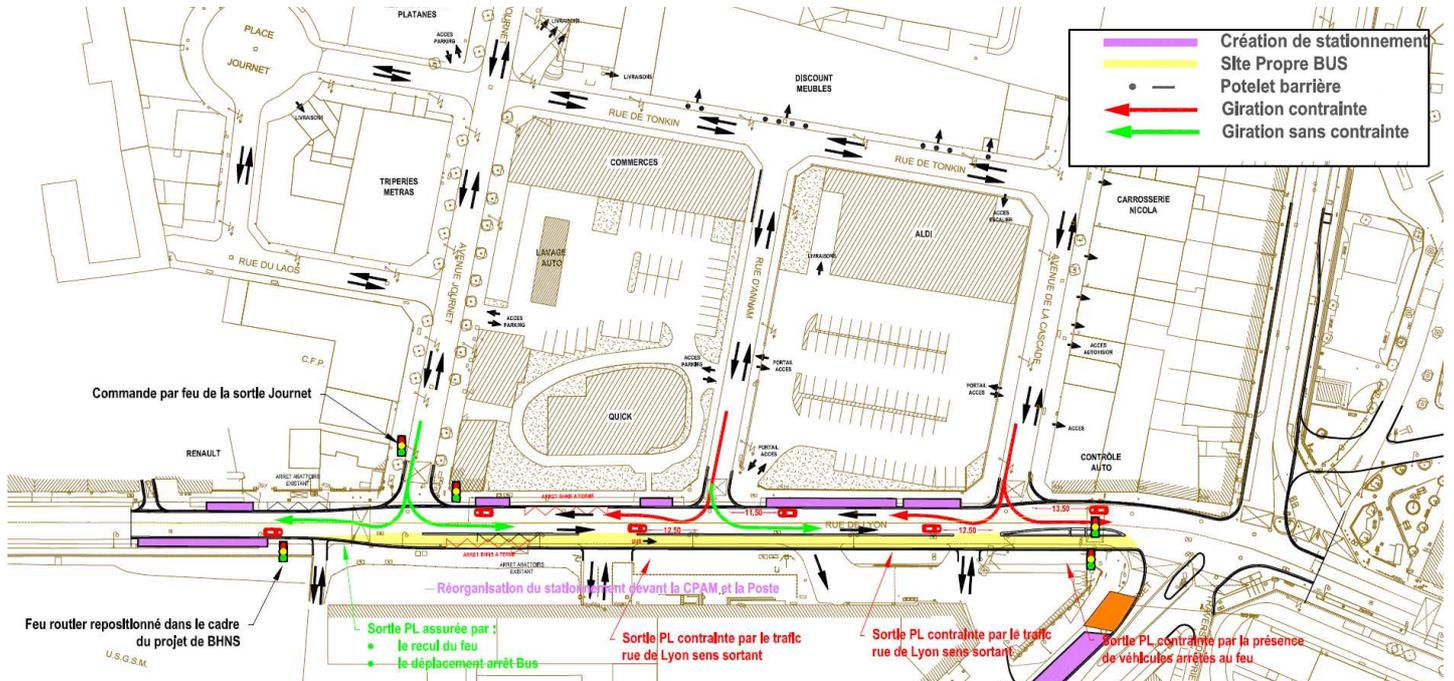


ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : sorties PL sur proposition MPM voirie 2007, en l'absence de projet BHNS (source : EGIS France).

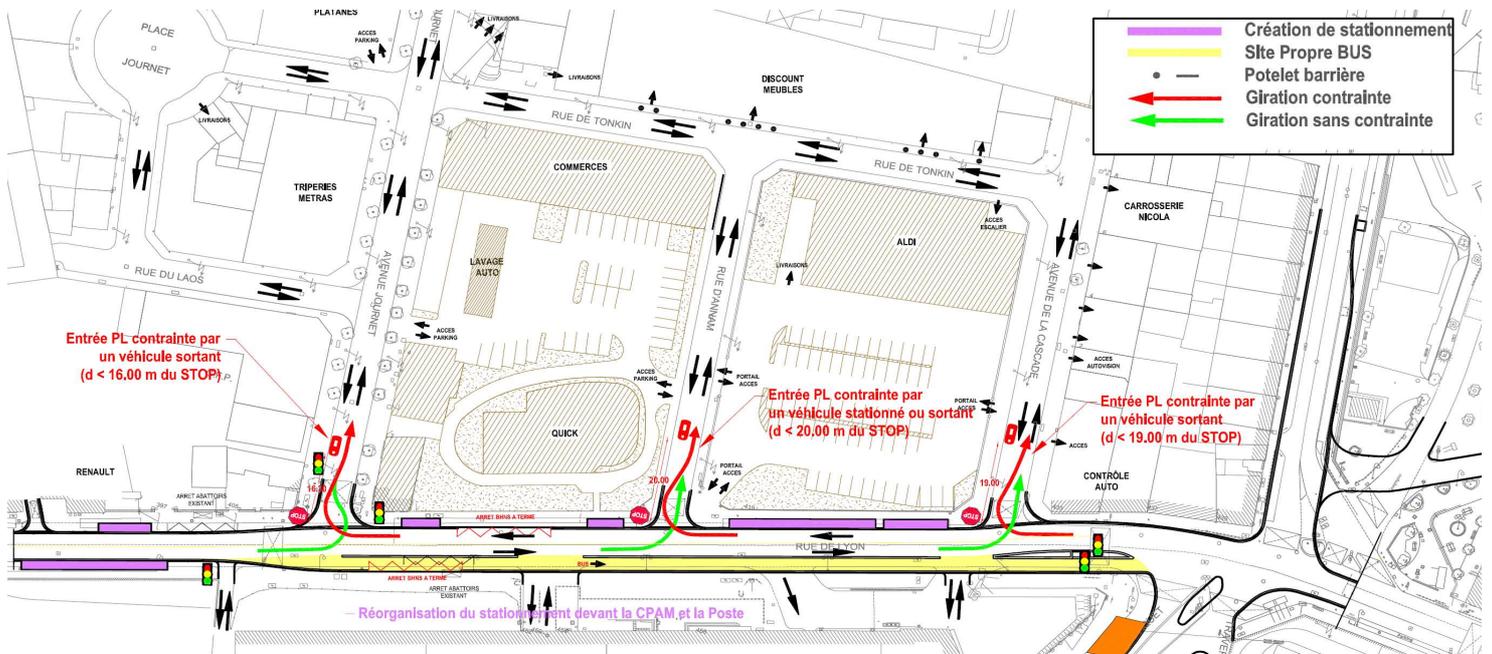


ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : entrées PL sur proposition MPM voirie 2007, en l'absence de projet BHNS (source : EGIS France).

Dans un deuxième temps, le maître d'œuvre a analysé la trame circulatoire existante avec la mise en place du BHNS : les dysfonctionnements restent identiques à ceux actuellement existants. En effet, l'emplacement de l'axe de la voie n'est pas modifié, les mêmes rayons de girations sont conservés. Par conséquent, la mise en place d'un couloir de bus en face de la zone des abattoirs n'est pas de nature à aggraver la situation existante.



ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : sorties PL en situation existante + projet de BHNS (pas de modification de la circulation interne de la ZA) - (source : EGIS France).

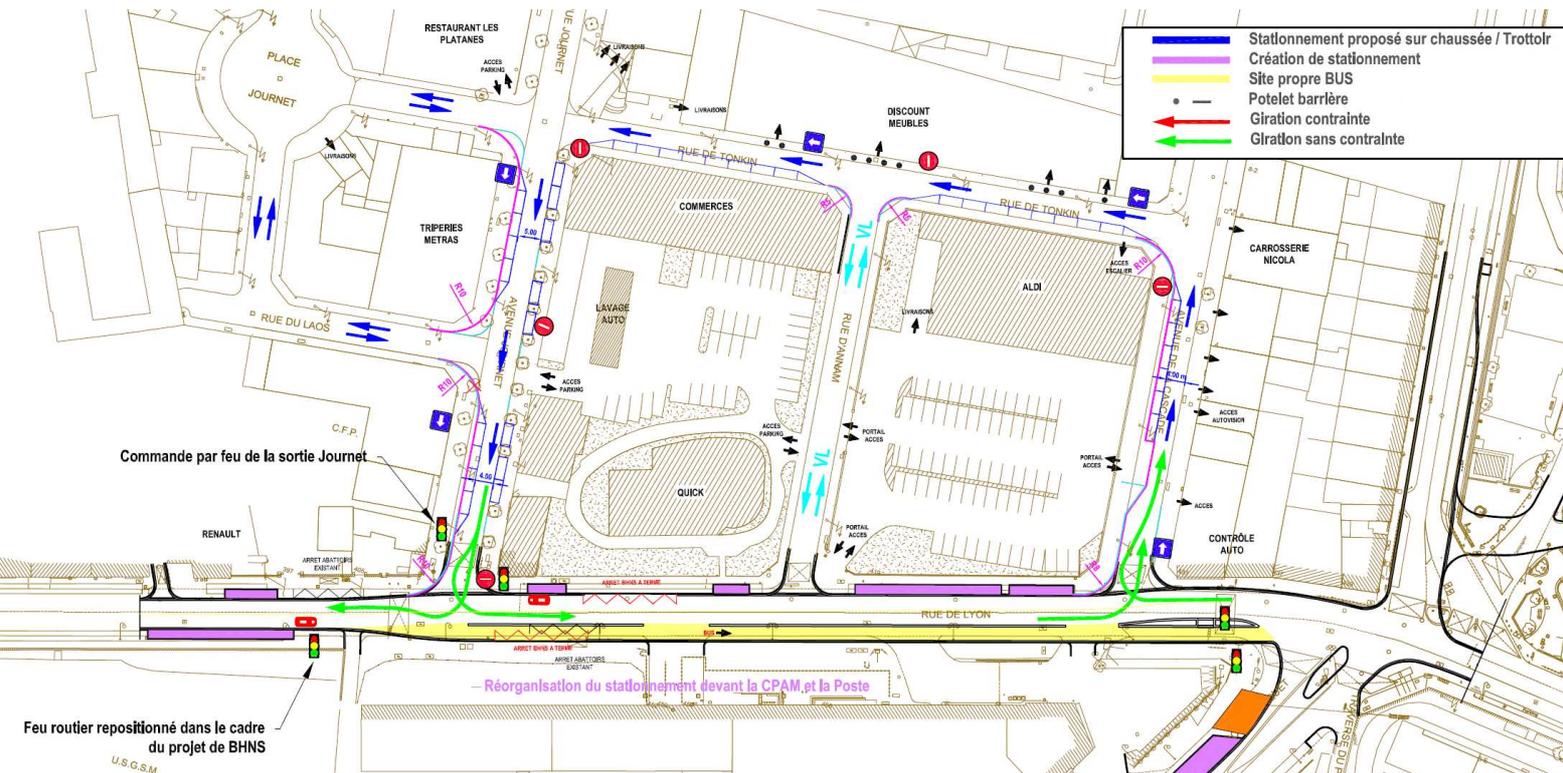


ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : entrées PL en situation existante + projet de BHNS (pas de modification de la circulation interne de la ZA) - (source : EGIS France).

Néanmoins, cette situation n'améliore pas la circulation sur la rue de Lyon ; la giration des poids lourds aura comme conséquence le blocage du carrefour rue de Lyon – Ledru Rollin et ralentira, de fait, le BHNS.

Cette solution dégradera la vitesse commerciale et la régularité du BHNS. Par conséquent, elle ne peut être mise en œuvre.

Pour cette raison, le maître d'ouvrage ne souhaite pas suivre la recommandation du commissaire enquêteur et maintient la solution de sens unique dans la zone des abattoirs comme indiqué dans les schémas ci-dessous.



ZA des Abattoirs / Interfaces rue de Lyon : solution proposée – projet BHNS + ZA des Abattoirs
(source : EGIS France).

Cette solution consiste en :

- la mise en sens unique entrant de l'avenue de la Cascade ;
- la mise en sens unique sortant de l'avenue Journet ;
- le maintien en double sens de la rue d'Annam avec un accès PL uniquement pour la desserte du supermarché Aldi ;
- la commande par feu de la sortie de l'avenue Journet ; le feu étant suffisamment éloigné du carrefour pour permettre la giration des PL ;
- le recul du feu routier sur la rue de Lyon (sens sud – nord) pour permettre la giration des PL sortant de la rue Journet ;
- la matérialisation de places de stationnement sur les rues Journet, Cascade et Tonkin y compris place de livraisons pour PL ;

- l'élargissement du trottoir sur l'avenue Journet de façon à créer une liaison piétonne entre la rue de Lyon et le quartier des abattoirs ;
- déplacement des arrêts de bus : en amont de l'avenue Journet, pour le sens descendant et dans le site propre, pour le sens montant.

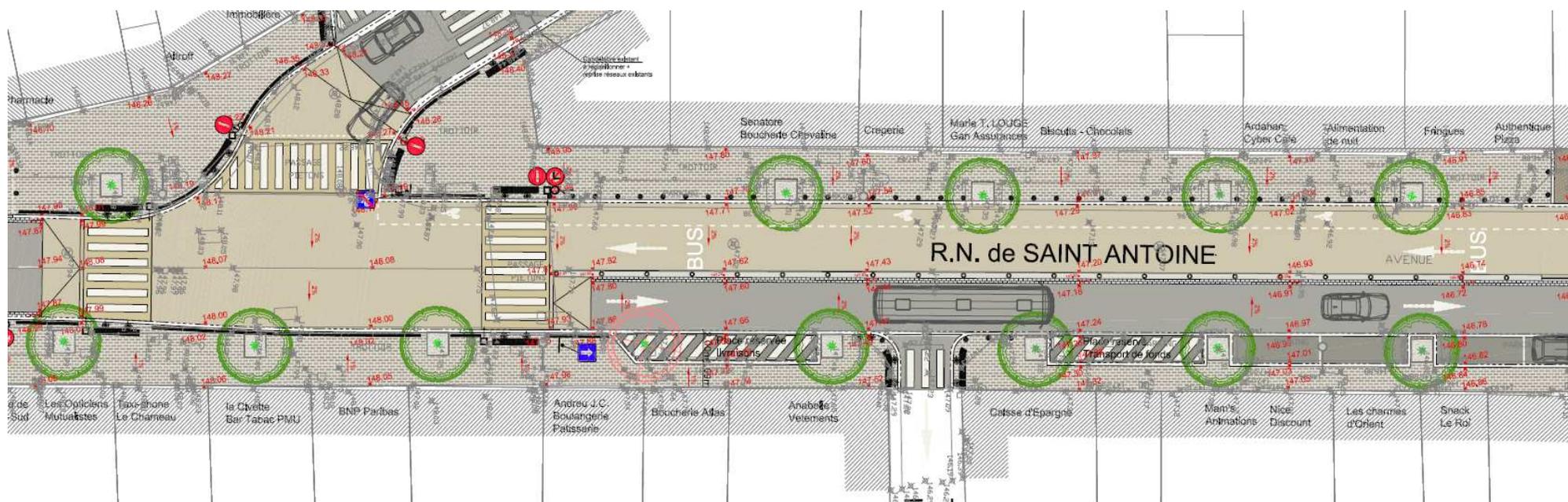
LIGNE BHNS ENTRE LA STATION DE METRO BOUGAINVILLE ET LE VALLON DES TUVES A ST ANTOINE

(MARSEILLE 15^{ème} ET 16^{ème} ARRONDISSEMENTS)

EXTRAIT DES PLANS DU PROJET

Réserve n°1 : Plan des aménagements dans le noyau villageois de St Antoine – Rue de la Gavotte :

Élargissement du site propre du BHNS et insertion d'une bande cyclable.



Réserve n°2 : Enquête stationnement réalisée par le bureau d'études B&R ingénierie – Juillet 2012 (cf. document A3 joint)

Reçu au Contrôle de légalité le 05 novembre 2012

Recommandation n°2 : Plan des aménagements dans le noyau villageois de St Antoine – Rue de la Gavotte :

Aménagement de zones 30

