

**LIGNE BHNS ENTRE LE TECHNOPOLE DE CHATEAU GOMBERT
ET L'UNIVERSITE DE SAINT JEROME
MARSEILLE 13^{ème} et 14^{ème} ARRONDISSEMENTS**

ANNEXE A LA DECLARATION DE PROJET

***SYNTHESE ET ANALYSE DES DISPOSITIONS PRISES EN REPONSE A LA RESERVE
ET A LA RECOMMANDATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR***

PREAMBULE

Par décision du Président du Tribunal administratif de Marseille n° E12 000018 / 13 en date du 1^{er} février 2012, un Commissaire Enquêteur a été désigné pour conduire l'enquête publique du projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le technopôle de Château Gombert et l'université de Saint Jérôme à Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements).

Par arrêté n°12/063/CC du 12 mars 2012, 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 Château Gombert – Saint Jérôme à Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements) et sur la mise en compatibilité du POS de Marseille avec ledit projet.

Ce même arrêté précise les modalités de l'enquête publique qui s'est déroulée du 28 mars 2012 au 02 mai 2012 inclus.

Le Commissaire Enquêteur a établi son rapport et ses conclusions en date du 1^{er} juin 2012 et a émis un avis favorable à la réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert - Saint Jérôme assorti d'une réserve et d'une recommandation.

I - RESERVE ET RECOMMANDATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

I-1 La réserve est la suivante :

« joindre au dossier le repérage exact sous forme de plans des 141 places conservées entre le parking des Glycines et le rond-point du métro et conserver les 100 places au moins à l'avenue François Mignet, visées par la pétition des habitants et commerçants de la Rose ».

I-2 La recommandation est la suivante :

« Le commissaire enquêteur recommande, conformément à ce que demande M. le Maire de la mairie du 7^{ème} secteur, de s'assurer de l'efficacité du système de circulation alternée en approfondissant les études et simulations au passage devant le Lycée Sévigné ».

II –REPONSES APORTEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE A LA RESERVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

II-1 Réserve du commissaire enquêteur :

« joindre au dossier le repérage exact sous forme de plans des 141 places conservées entre le parking des Glycines et le rond-point du métro et conserver les 100 places au moins à l'avenue François Mignet, visées par la pétition des habitants et commerçants de la Rose ».

II-2- Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la réserve du commissaire enquêteur :

Les plans, ci-après, permettent de localiser les 141 places de stationnement conservées entre le parking des Glycines et le rond-point du métro. Ils matérialisent également 100 places de stationnement sur l'avenue François Mignet.

III – ANALYSE DE LA RECOMMANDATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET REPONSES APORTEES PAR LA MAITRISE D'OUVRAGE

III-1 Recommandation du commissaire enquêteur :

« Le commissaire enquêteur recommande, conformément à ce que demande M. le Maire de la mairie du 7^{ème} secteur, de s'assurer de l'efficacité du système de circulation alternée en approfondissant les études et simulations au passage devant le Lycée Sévigné ».



Photo : plan de situation du Chemin du Merlan à la Rose au droit de l'Etablissement Sévigné

III-2 Réponses de la maîtrise d'ouvrage à la recommandation du commissaire enquêteur :

1- Rappel des solutions étudiées au niveau de l'établissement scolaire Sévigné :

Les variantes envisagées entre le giratoire Wrésinski et le carrefour Frais vallon se déclinent de la façon suivante :

- **une solution passage inférieur** consistant à faire transiter le BHNS par le tunnel des Tilleuls directement entre le rond-point Wresinski et Frais Vallon ;
- **une solution de base en surface** comprenant quatre variantes.

Ces variantes ont été étudiées suite à la contrainte physique des émergences du tunnel des Tilleuls (éléments structurels tels que les sorties de secours, les ouvertures de désenfumage)

qui ne permettent pas l'insertion du projet dans toute son emprise (trottoirs + pistes cyclables + BHNS + site propre + voirie) devant l'Etablissement scolaire Sévigné (cf. schéma, ci-après).

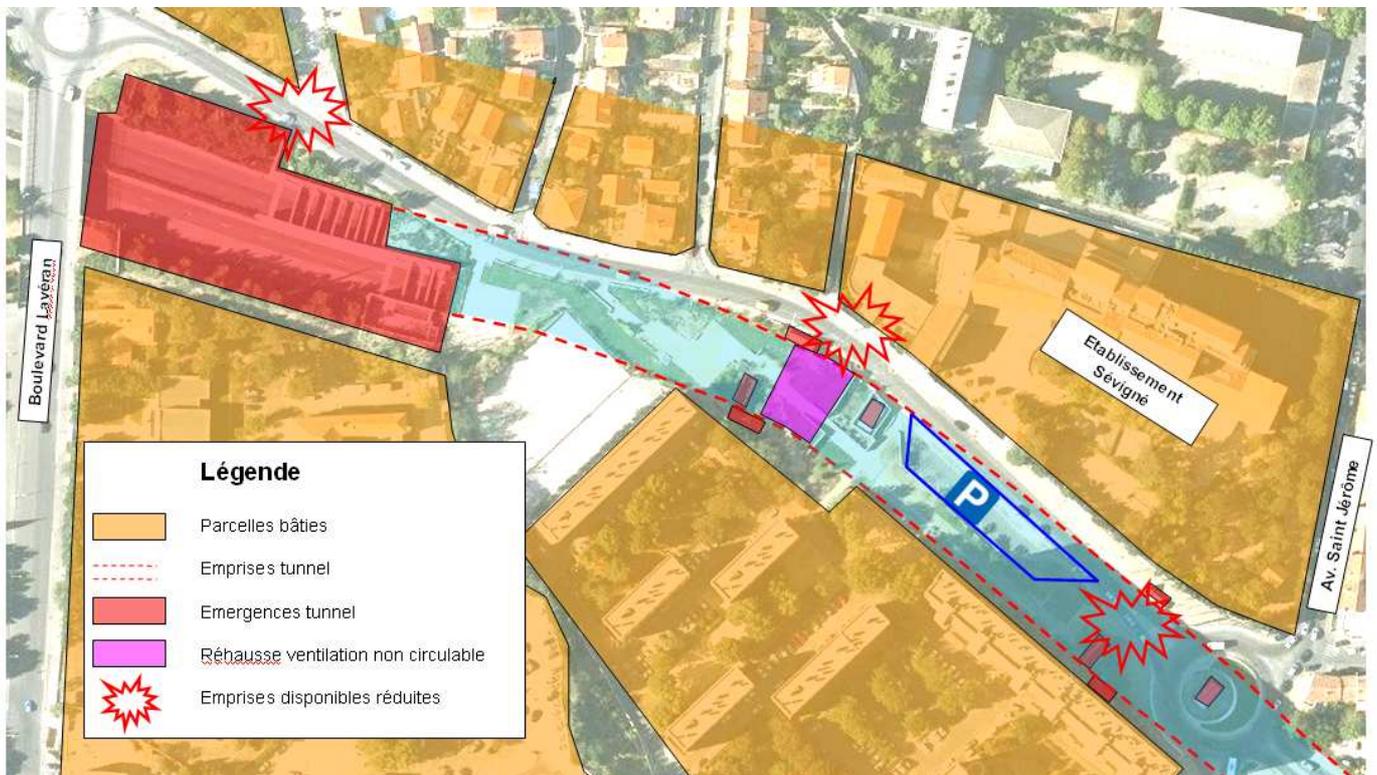
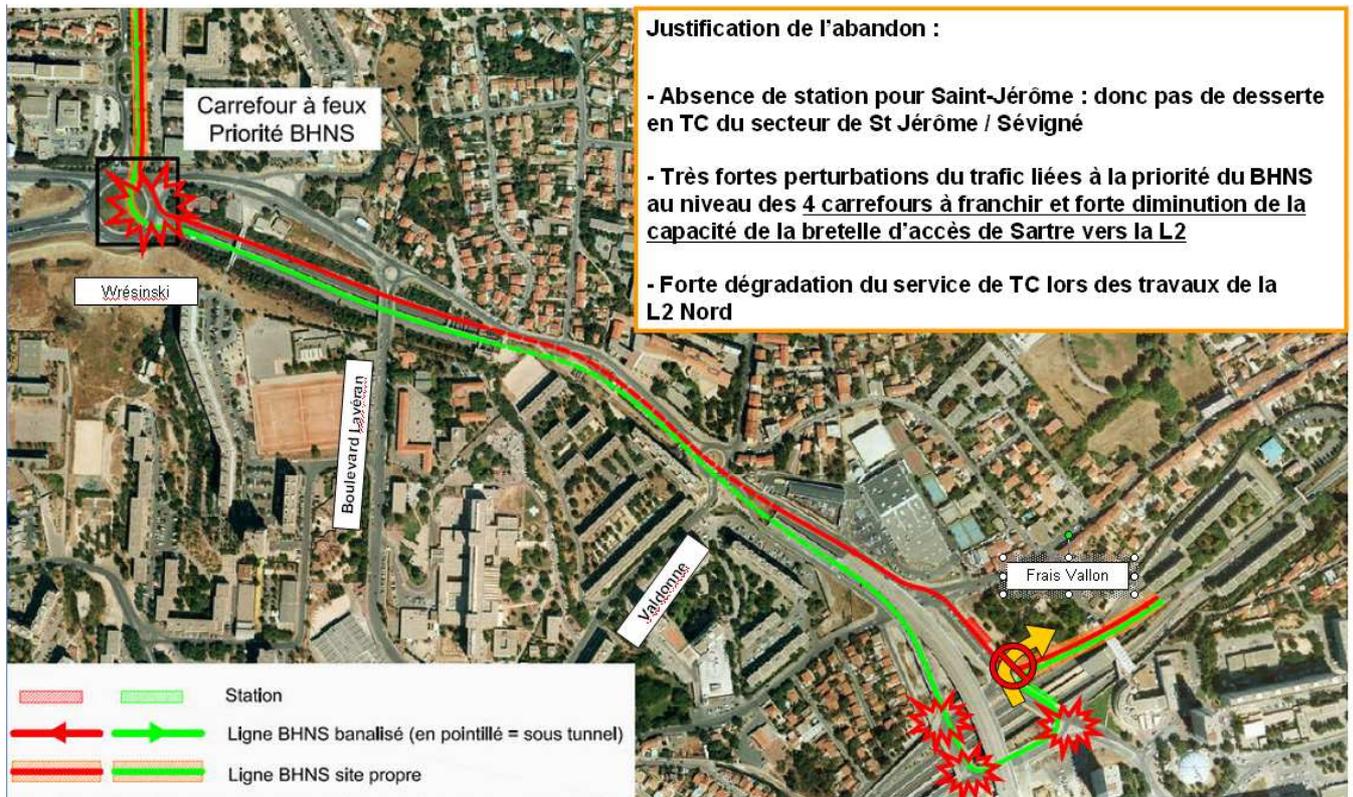


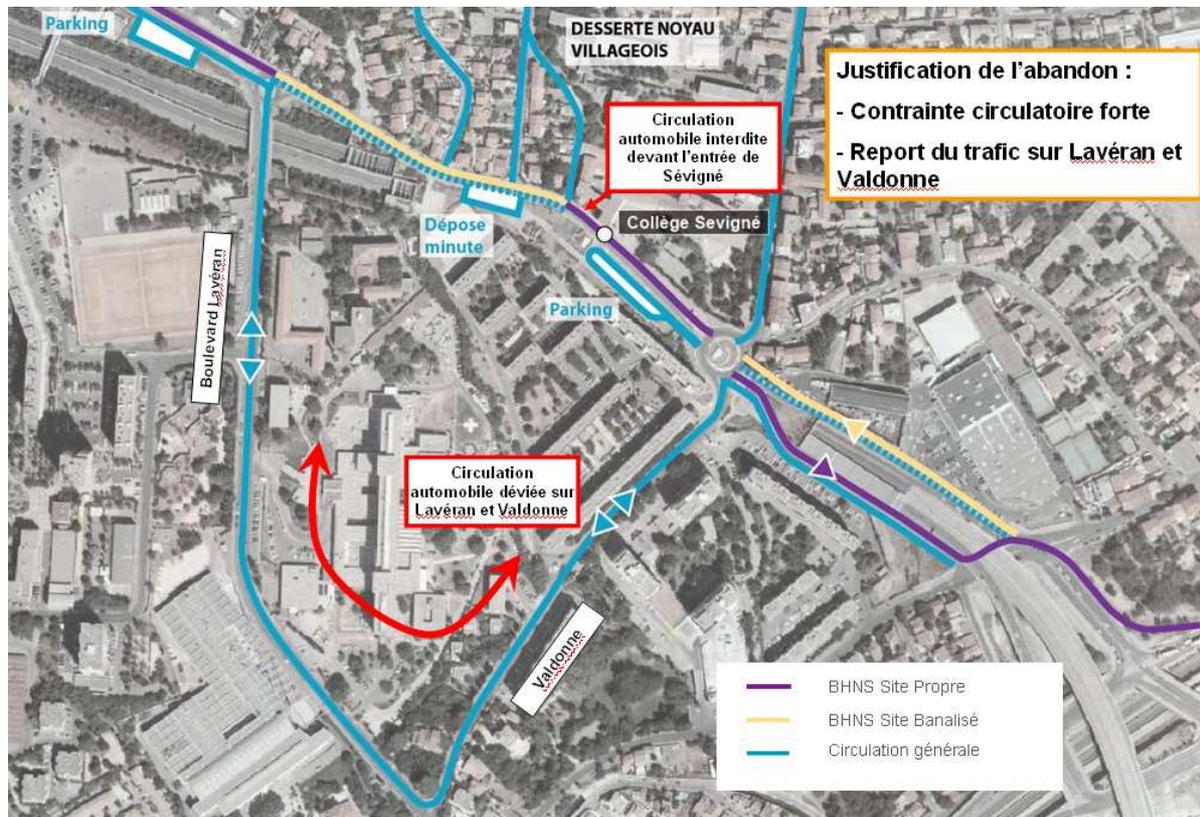
Schéma : les contraintes physiques au droit de l'Etablissement Sévigné

- **variante 1** : le BHNS passe en site propre au droit de l'Etablissement Sévigné, ce qui nécessite la déviation de la circulation des autres véhicules par le boulevard Lavéran et l'avenue de Valdonne.
- **variante 2** : le BHNS emprunte les axes Lavéran et Valdonne.
- **variante 3** : le BHNS circule en site propre sur la dalle des Tilleuls.
- **variante 4** : solution mixte BHNS/autres véhicules selon le principe de la « bulle d'air ».

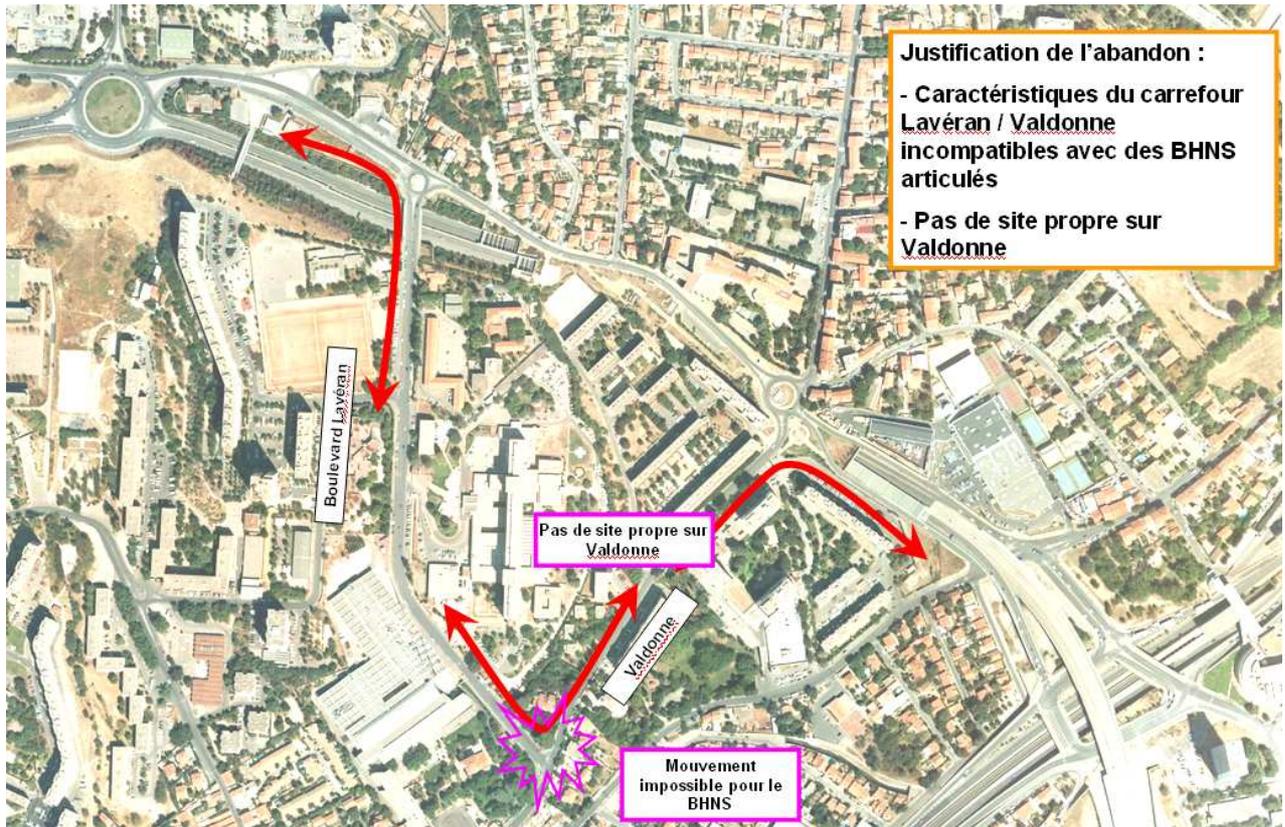
Solution passage inférieur : circulation BHNS sous le tunnel des Tilleuls



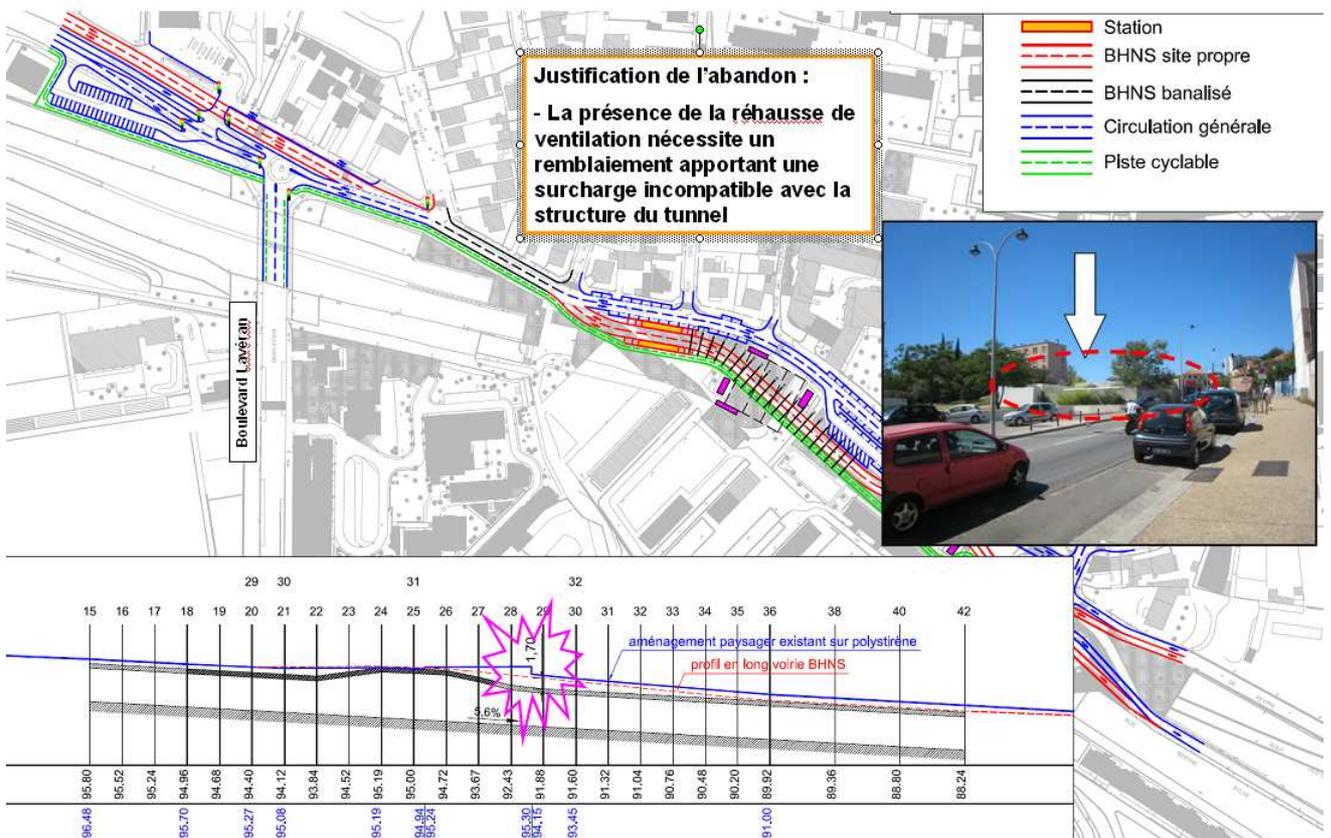
Solution de base en surface – variante 1: passage du BHNS au droit de Sévigné avec déviation de la circulation des autres véhicules par le Bd Lavéran et l'avenue de Valdonne.



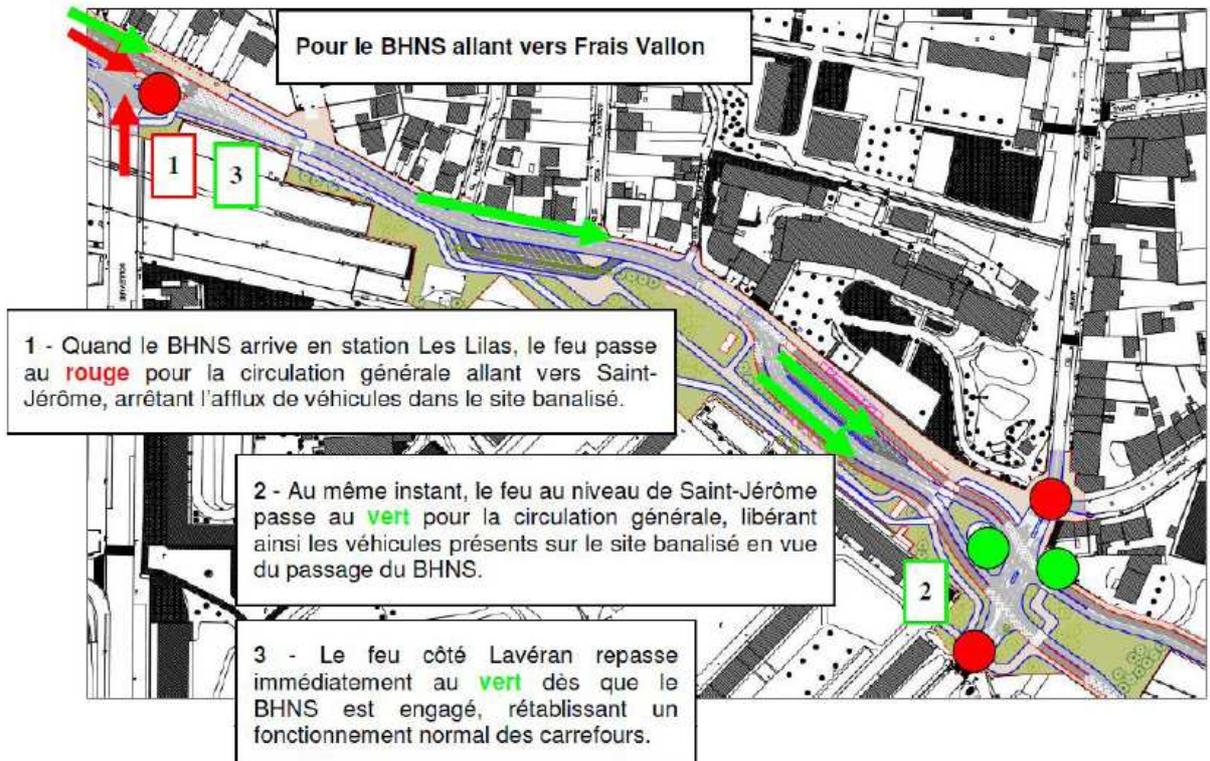
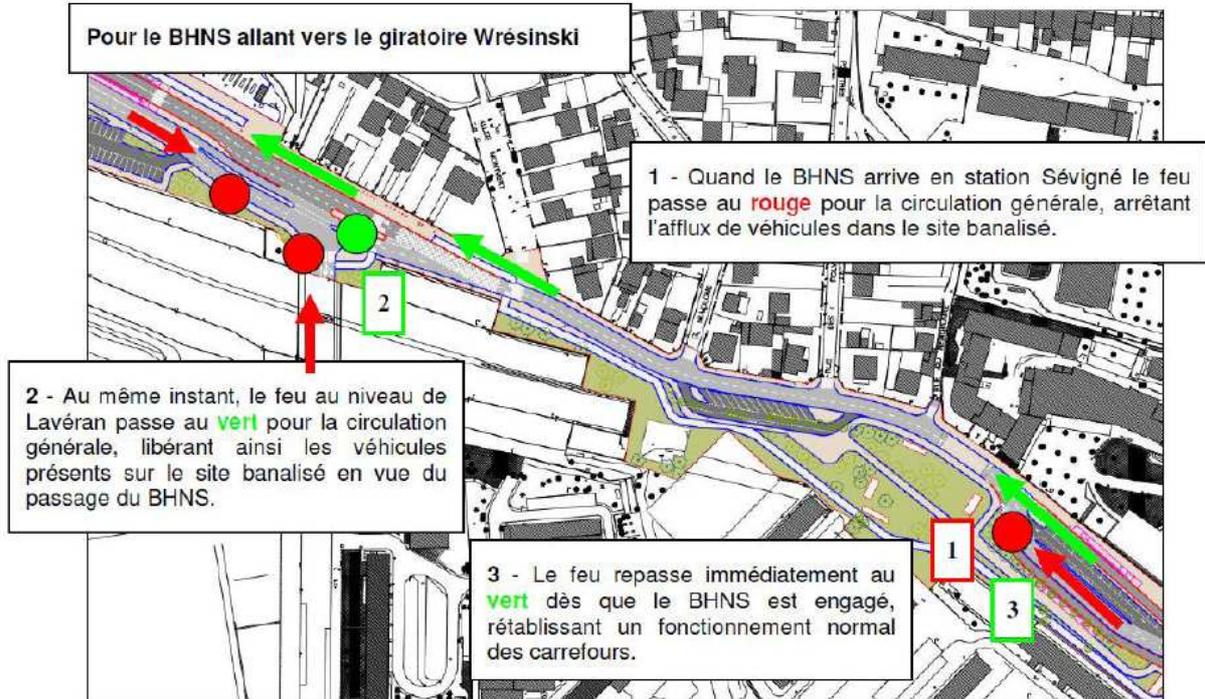
Solution de base en surface – variante 2 : passage du BHNS par Lavéran et Valdonne.



Solution de base en surface – variante 3 : passage du BHNS en site propre sur la dalle des Tilleuls.



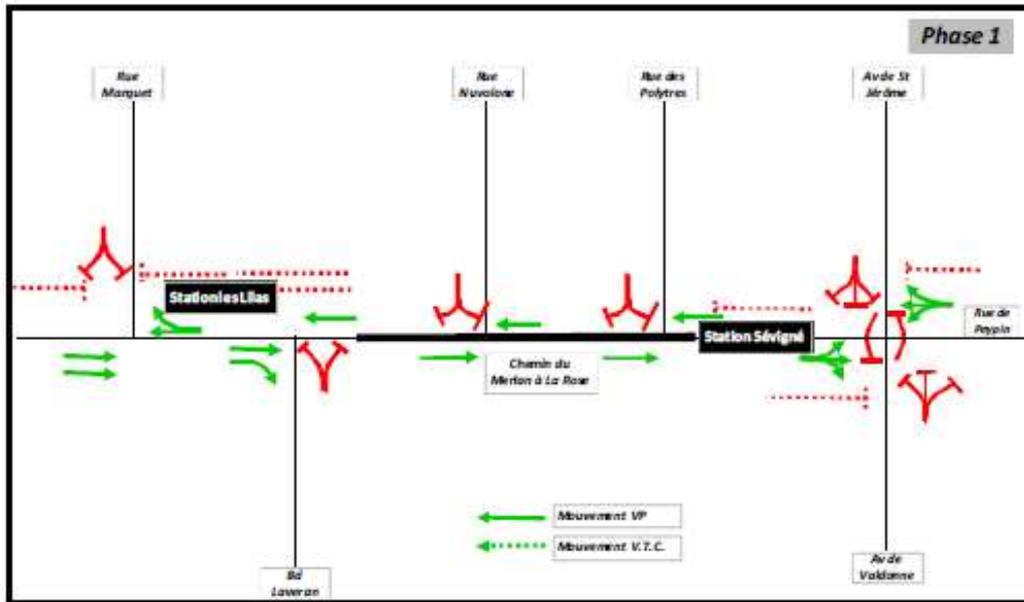
Principe de fonctionnement de la solution « bulle d'air » :



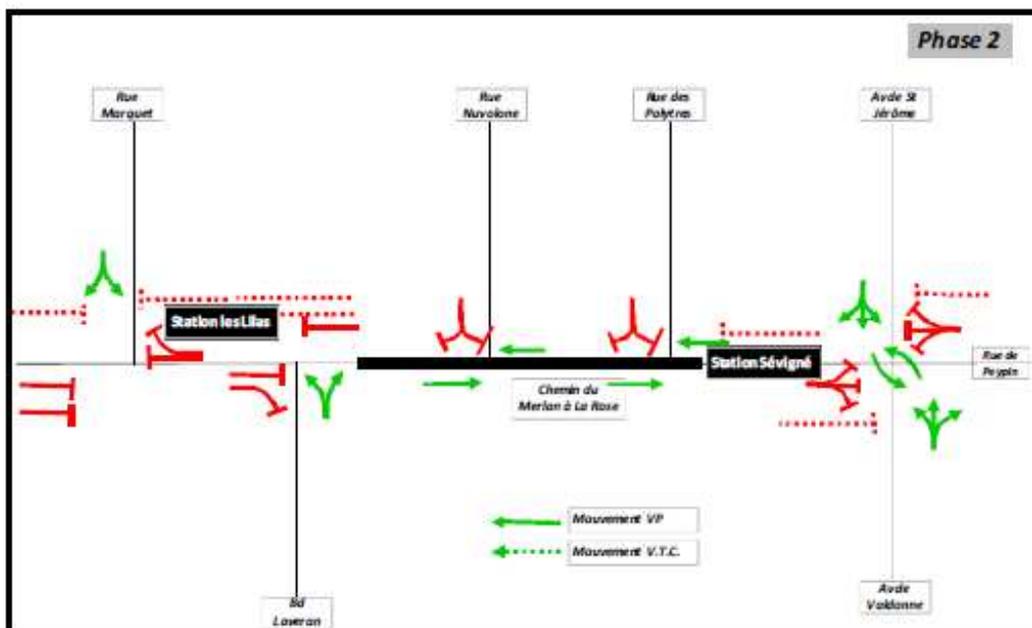
Ces dispositions ont fait l'objet d'études de carrefours précises durant la phase PRO de l'opération, qui ont permis d'en valider leur fonctionnement.

Hors passage du B.H.N.S., les carrefours seront gérés de façon coordonnée afin d'éviter tout risque d'auto blocage entre les carrefours. Ainsi, le fonctionnement sera basé sur deux phases, une 3^{ème} phase escamotable pouvant survenir :

- Phase 1 : mouvements directs sur le chemin du Merlan à la Rose, avec un décalage des phases de « vert » d'une durée de 15 à 20 secondes.

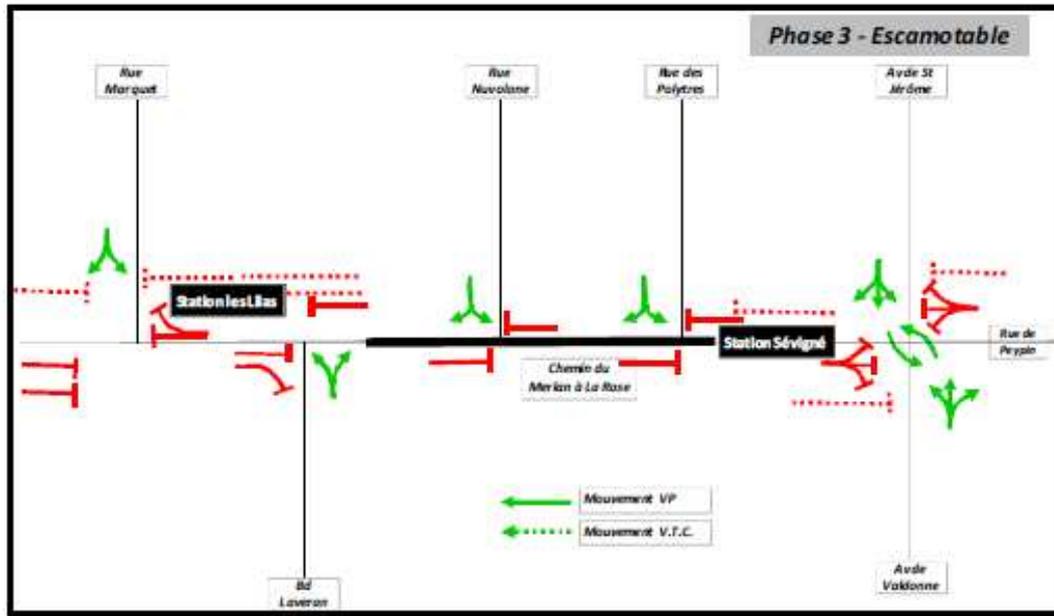


- Phase 2 : mouvements des axes perpendiculaires, à savoir ceux de la rue Marquet, du bd Laveran et des axes St Jérôme et Valdonne.



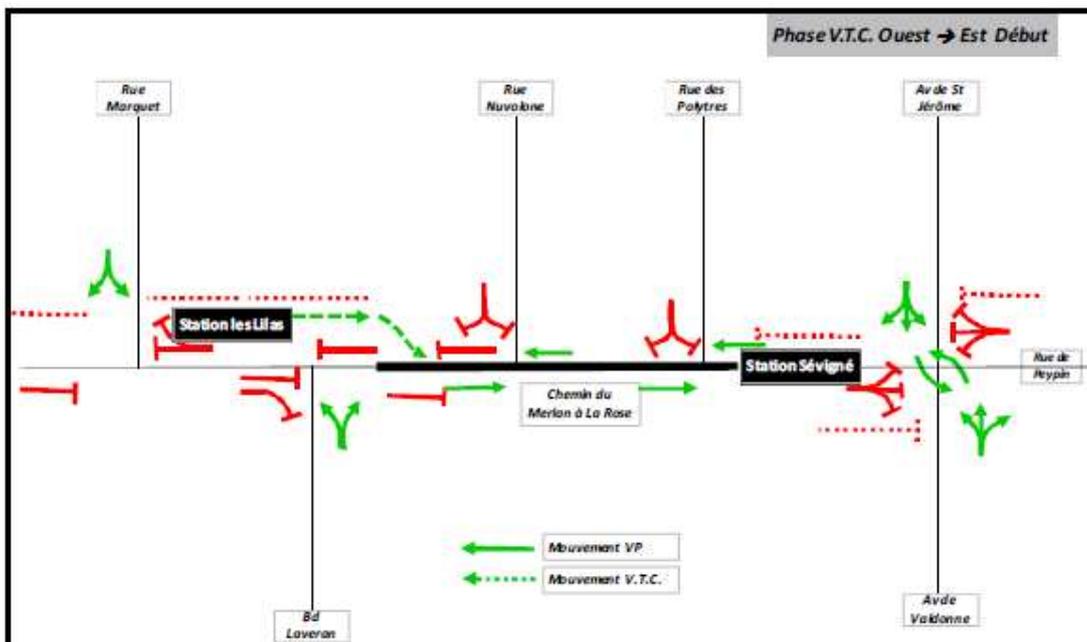
- Phase 3 - escamotable : en cas de détection de présence de véhicules sur les voiries Nuvolone et Polytres, le « vert » sera donné au cours de la phase 2, phase au cours de laquelle les trafics sur le chemin du Merlan à La Rose restent faibles

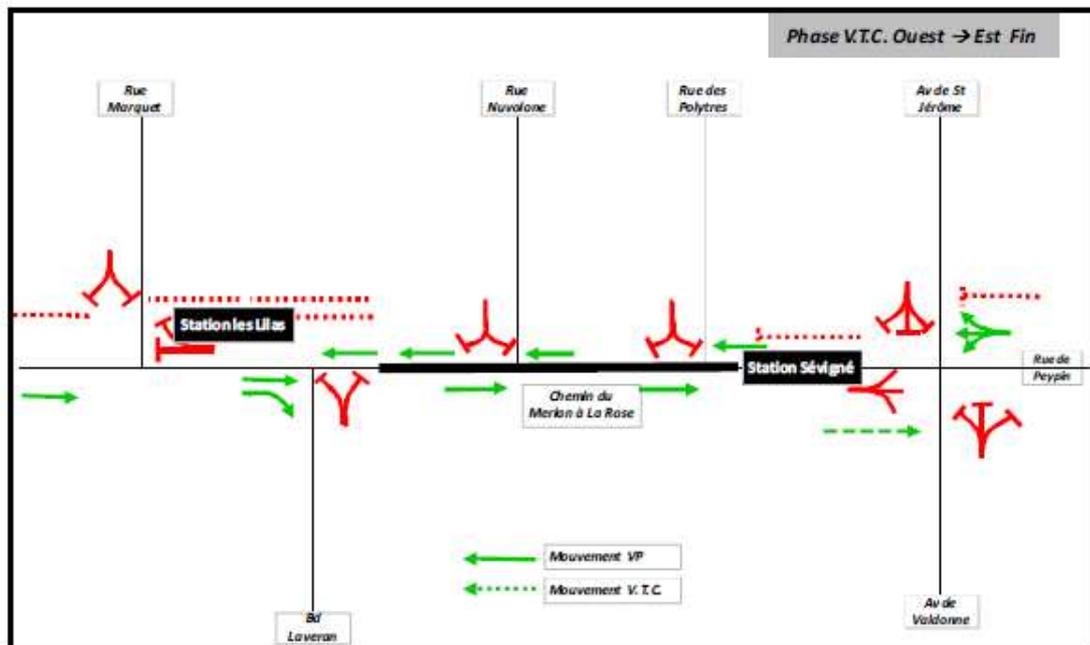
côté Laveran, plus conséquents côté Peypin mais pouvant être stockés sans générer de rétentions significatives.



A l'approche d'un BHNS, certains mouvements sont arrêtés le temps du passage tandis que d'autres sont libérés.

Sur les schémas ci-après, au début de la phase (quand le BHNS quitte la station Les Lilas en direction de la station Sévigné), le feu sur le boulevard Laveran sera au vert, ainsi que sur l'avenue Saint Jérôme. A la fin de la phase, quand le BHNS quittera la station Sévigné, le chemin du Merlan à la Rose sera au vert. Pendant l'arrêt du BHNS en station, le vert sera donné aux automobilistes.





- Phase d'approche du B.H.N.S. en amont du carrefour Valdonne – St Jérôme : fermeture des lignes de feux Valdonne – St Jérôme et ouverture (éventuellement anticipée) des lignes de feux Chemin du Merlan à la Rose – Peypin.
- Arrêt du B.H.N.S. à la station « Sévigné » : ouverture des lignes de feux Valdonne – St Jérôme et stockage des mouvements en direction du Bd Laveran en amont du site banalisé.
- Départ de la station « Sévigné » : fermeture des lignes de feux Valdonne – St Jérôme et ouverture des lignes principales Chemin du Merlan à la Rose et Peypin.
- Arrêt en station « Les Lilas » : fermeture de la ligne de feux Chemin du Merlan à La Rose Est ou de la rue Marquet (possibilité de servir la rue Marquet pendant l'arrêt du B.H.N.S.)
- Départ de la station « Les Lilas » : réouverture des lignes de feux Chemin du Merlan à La Rose.

Le passage d'un BHNS dans l'autre sens se fera sur le même principe.

3- Phase d'essais avant mise en service :

La mise en service du BHNS sera précédée de phases d'essais (marche à blanc) pour vérifier le bon fonctionnement du système de priorité aux feux, tout en permettant l'écoulement du trafic automobile.

Le système de la bulle d'air mis en place devant l'établissement scolaire Sévigné sera ainsi testé et il pourra, en cas de difficulté, être adapté. Le cycle de feux pourra être corrigé avant la mise en service du BHNS.

Après la phase de mise en service, une période d'observation du système est prévue afin de prévenir tout dysfonctionnement.

III-3 Conclusions :

Les études du fonctionnement du système de circulation alternée au passage du BHNS devant l'établissement scolaire Sévigné ont été approfondies en phase PRO, comme le montrent les éléments présentés ci-dessus afin de définir précisément les cycles des carrefours.

Une simulation fonctionnelle schématique a été réalisée. En outre, une phase d'essai précèdera la mise en service du BHNS et permettra de s'assurer du bon fonctionnement du système de « bulle d'air ».