

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)



Bilan de la concertation préalable



Communauté Urbaine **Marseille Provence Métropole**
Développement et Aménagement du territoire
Direction de Pôle Infrastructures et Déplacements
Direction des Infrastructures
Service des Etudes Opérationnelles

**REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE
ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY
A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)**



BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Novembre 2012

Reçu au Contrôle de légalité le 21 décembre 2012

SOMMAIRE

1) Les principes de la concertation

- 1.1 Introduction
- 1.2 Rappel du cadre réglementaire
- 1.3 Contenu du bilan

2) La mise en œuvre de la concertation

- 2.1 Les modalités générales
- 2.2 La réunion publique de lancement de la concertation préalable
- 2.3 Expositions publiques
- 2.4 Documents à la disposition du public

3) Le bilan de la concertation

3.1 Bilan quantitatif

- 3.1.1- Réunion publique de lancement de la concertation préalable
- 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 techniques sur le projet
- 3.2.3- Observations sur la prise en compte des mobilités douces
- 3.2.4- Observations sur l'aménagement proposé au niveau du carrefour avec le Boulevard du Redon
- 3.2.5- Observations sur la desserte de l'établissement scolaire Saint Trinité
- 3.2.6- Observations relatives au stationnement
- 3.2.7- Observations sur l'implantation et l'identité des stations BHNS
- 3.2.8- Observations sur le fonctionnement du BHNS
- 3.2.9- Observations sur la desserte bus connexe au projet de BHNS Castellane / Luminy
- 3.2.10- Observations sur les scénarios d'aménagements sur la séquence urbaine du projet, entre la Place Castellane et l'Obélisque de Mazargues

3.3 Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable

4) Les suites données à la concertation

Pièces annexées :

- **Annexe 1** : Délibération n°DTUP 007-2442/10/CC du 10 décembre 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** : Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable du 14 septembre 2012

1) Les principes de la concertation

1.1 Introduction

En tant qu'Autorité Organisatrice de Transports, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) 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 la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy.

Conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, la Communauté urbaine a délibéré le 10 décembre 2010 pour lancer la concertation préalable à la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy.

1.2 Rappel du cadre réglementaire

Suivant ces dispositions, 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 lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus. 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 10 décembre 2010 :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Communauté urbaine, de la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements et de la Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements, utilisant comme support des panneaux de présentation ;
- un registre laissé sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

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

- La Provence, le 13 septembre 2012 ;
- La Marseillaise, le 13 septembre 2012 ;
- La Provence, le 14 septembre 2012 ;
- La Marseillaise, le 15 septembre 2012.

De plus, le site internet de la Communauté urbaine a relayé l'information relative à la concertation du BHNS Castellane / Luminy, en intégrant sur une page WEB, l'avis de concertation, la plaquette et les panneaux de présentation du projet :

trionnedechets

ACTUALITÉS MON TERRITOIRE MPM ACTIONS ÉVÉNEMENTS Rechercher

Cartes interactives

O MPM TV

INFO TRAFIC

CONCERTATIONS PUBLIQUES

- » SCoT
- » PLU de Marseille
- » PLU des Communes
- » Nouvelles lignes BHNS
- » PDU

ESPACE PRESSE

- » Communiqués de presse
- » Dossiers de presse
- » Discours du président

Décisions du CONSEIL

MARCHÉS PUBLICS

RECRUTEMENT

FINANCEMENTS EUROPÉENS

Le Conseil de DÉVELOPPEMENT

LE VIEUX PORT DE MARSEILLE

MARSEILLE - PROVENCE 2013 CAPITALE EUROPÉENNE DE LA CULTURE

> ACTIONS > CONCERTATION PUBLIQUE BHNS CASTELLANE / LUMINY

PROJET DE LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ENTRE CASTELLANE ET LE PÔLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY À MARSEILLE

Par délibération n°DTUP 003-2285/10/CC du 1er octobre 2010, le Conseil de la Communauté urbaine a approuvé l'opération intitulée « réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre entre Castellane et Luminy à Marseille (8^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements) ».

Ce projet s'inscrit dans la politique volontariste et ambitieuse 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.

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) permettra notamment d'améliorer la desserte du pôle universitaire de Luminy depuis la station de métro de Castellane.

Le haut niveau de service de la ligne garantira un service de transport en commun performant qui répondra à l'attente des usagers (fréquence élevée, régularité, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés).

A l'occasion de cette opération et dans le cadre d'une concertation préalable, des expositions permanentes de présentation du projet se dérouleront du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus.

La concertation préalable a pour objet de présenter au public le projet de BHNS Castellane - Luminy de la Communauté urbaine en cours de réflexion, de recueillir les avis des riverains et des futurs usagers.

Les modalités de cette concertation préalable sont précisées dans l'avis ci-après.

» Télécharger le dossier de la concertation publique du BHNS Castellane - Luminy.

» [Avis de concertation préalable](#)

» [Avis modificatif de concertation préalable](#)

» [Plaquette de présentation du projet de BHNS Castellane - Luminy](#)

» [Panneaux d'information de la concertation](#)

Extrait de la page Web de MPM : <http://www.marseille-provence.com/actions/concertation-publique-bhns-castellane-luminy-marseille-mpm.html>

2.2 La réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a été organisée à la Maison de Quartier de Mazargues située au 1 Boulevard Dallest 13 009 Marseille, le vendredi 14 septembre 2012 de 15h00 à 17h00.



Photo prise lors de la réunion publique du 14/09/2012

Après une introduction générale par Monsieur le Maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille et par Monsieur Eugène CASELLI, Président de la Communauté urbaine, le maître d'œuvre (Groupement ARTELIA / Vezzoni & Associés) a présenté les caractéristiques du projet de BHNS Castellane / Luminy.

Cette présentation a été suivie d'une séance d'échanges avec la salle, visant à répondre aux interrogations du public. Le compte rendu de la réunion publique figure en Annexe 5 du présent bilan de concertation préalable.

2.3 Expositions publiques

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

- à la mairie du 4^{ème} secteur (Villa Bagatelle – 125, rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille) du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30 ;

- à la mairie du 5^{ème} secteur (La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 ;
- au siège de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (58, boulevard Charles Livon – 13007 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12 h00 et de 13h30 à 16h30 ;
- à la Faculté de Luminy - 163, avenue de Luminy - Bâtiment TPR1 – Entrée F – Rez-de-Chaussée – 13009 Marseille (salle du dialogue compétitif Plan Campus) les mardi et jeudi de 13h00 à 17h00.

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 – Réseau de transports en commun et Bus à Haut Niveau de Service dans l'agglomération
- Panneau 1 – Spécificités de la ligne de BHNS Castellane / Luminy
- Panneau 2 – Séquence urbaine de Castellane à l'Obélisque
- Panneau 3 – Séquence péri-urbaine de l'Obélisque à Vaufrèges
- Panneau 4 – Séquence naturelle de Vaufrèges à Luminy

2.4 Documents à la disposition du public

Outre les panneaux exposés, une plaquette d'information éditée en 1 000 exemplaires et 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- Réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a réuni environ 35 personnes.

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 27 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 de la réunion publique	6
Registres	21 observations
TOTAL	27

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

Les observations écrites formulées sur les 4 registres de concertation préalable portent sur plusieurs aspects du projet de BHNS Castellane / Luminy.

Elles peuvent être regroupées suivant 10 thématiques particulières :

- Observations d'ordre général
- Observations techniques sur le projet
- Observations sur la prise en compte des mobilités douces
- Observations sur l'aménagement proposé au niveau du carrefour avec le Boulevard du Redon
- Observations sur la desserte de l'établissement scolaire Saint Trinité
- Observations relatives au stationnement
- Observations sur l'implantation et l'identité des stations BHNS
- Observations sur le fonctionnement du BHNS
- Observations sur la desserte bus connexe au projet de BHNS Castellane / Luminy
- Observations sur les scénarios d'aménagements sur la séquence urbaine du projet, entre la Place Castellane et l'Obélisque de Mazargues

3.2.1- Observations d'ordre général

* Satisfecit global sur le projet présenté...

Sur les 21 expressions émises sur les registres de concertation, il n'y a pas eu de rejet du projet. La majorité des personnes qui se sont exprimées sur les registres de concertation préalable, s'est montrée intéressée par le projet en posant des questions pour son

amélioration. Certaines personnes ont formellement exprimé leur satisfaction et/ou encouragement par rapport au projet présenté.

*** ... 2 personnes s'interrogent sur la plus value d'un BHNS en site propre sur l'avenue du Prado et le boulevard Michelet** alors qu'il existe déjà des couloirs bus sur ces axes.

*** 1 personne aurait préféré un métro ou un tramway en site propre**

La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de BHNS Castellane Luminy s'inscrit dans une politique volontariste 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 de Luminy et la Place Castellane 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 desserte du pôle universitaire de Luminy et en le reliant plus rapidement au réseau métro-tramway.

Enfin, le projet de BHNS Castellane / Luminy s'inscrit dans la réalisation plus globale d'un axe Nord-Sud de transports en communs constitué de plusieurs moyens de transport collectif :

- Au Nord de Marseille : la création du BHNS Bougainville / Saint Antoine (complétée par la réalisation d'un pôle d'échanges sur le site « Capitaine Gèze ») ;
- Au Sud de Marseille : le BHNS Castellane / Luminy ;
- Entre les deux : une nouvelle section de tramway entre le Cours Saint Louis et Castellane.

En ce qui concerne l'investissement consenti, il est à noter que la création de la ligne BHNS Castellane Luminy apporte une réponse à un besoin réel en transport en commun dans le Sud de la ville. Elle permet également une requalification de l'espace urbain traversé grâce à des aménagements de qualité 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.

Malgré le fait que l'itinéraire comprenne déjà des couloirs bus sur l'avenue du Prado et le boulevard Michelet, la ligne n°21 connaît des dysfonctionnements (irrégularité, bus surchargés). Ainsi le BHNS permettra d'apporter aux usagers une fréquence élevée, de la régularité, de la rapidité, des plages horaires étendues, et des temps de parcours optimisés.

Par ailleurs, en comparaison avec d'autres modes de transports en commun dits « lourds » (métro ou tramway), un BHNS apparaît moins onéreux et offre plus de souplesse en termes de phasage et de rapidité de réalisation.

Les ratios moyens d'investissement sont compris entre 5 et 10 M€/km pour un BHNS, 10 à 40 M€/km pour un tramway et 50 à 100 M€/km (voire plus suivant l'état du sous-sol) pour un métro. En première approche, la réalisation d'un km de métro équivaut ainsi à celle de 10 km de BHNS.

La réalisation d'un tramway ou d'un métro engendre également des contraintes de travaux assez fortes, notamment en terme de gestion de la circulation pendant le chantier.

Enfin un projet de tramway ou de métro sur l'itinéraire du BHNS Castellane / Luminy aurait nécessité l'expropriation de plusieurs habitations ou une déviation complète de la circulation VL sur des axes adjacents, ce qui n'est pas à l'échelle des secteurs traversés.

En complément de la ligne de BHNS Castellane Luminy, la ligne de tramway en cours d'extension sur la rue de Rome jusqu'à Castellane devrait ultérieurement se poursuivre sur l'avenue Jules Cantini et le boulevard Schloesing jusqu'au métro Sainte Marguerite Dromel. Ce choix fait suite à une étude du schéma d'organisation du système de transport collectif du secteur sud de Marseille.

* 2 personnes souhaitent savoir s'il est prévu d'établir une maquette du projet de BHNS.

La réponse du maître d'ouvrage :

Il n'est pas prévu d'établir une maquette du projet de BHNS Castellane / Luminy, ce genre d'outils étant peu fréquent pour des aménagements linéaires de longueur conséquente. En revanche, les études à venir permettront d'approfondir le tracé de l'opération et de produire des plans précis des aménagements envisagés ainsi que d'autres perspectives visuelles.

3.2.2- Observations techniques sur le projet

* 1 avis porte sur l'insertion de la voie réservée BHNS dans le secteur « Obélisque de Mazargues / Faculté de Luminy », là où il n'y a pas suffisamment d'espace pour caser un site propre dans chaque sens de circulation :

« Sur les tronçons 3 et 4 où il n'y a qu'une seule voie, ne serait-il pas pertinent que cette voie soit centrale et puisse être utilisée dans les 2 sens suivant les horaires :

Matin : sens Ville → Luminy

Soir : sens Luminy → Ville ».

* Ce premier avis est partagé par une observation qui souligne qu'avec un site propre dans un seul sens de circulation, la régularité de la ligne BHNS ne sera pas assurée :

« Ce qui fait l'intérêt d'un BHNS, c'est d'être en site propre (TCSP : première définition donnée sur le panneau 0). C'est ce qui lui permet d'être rapide, fréquent, et surtout régulier (qualités énumérées sur le panneau 1). Or l'aménagement retenu entre l'Obélisque et Luminy n'est en site propre que dans un seul sens (et encore, un court tronçon est entièrement banalisé si on regarde bien les cartes). Adieu la régularité ! Même dans le sens Luminy → Centre Ville qui disposera du site propre, la régularité ne pourra être assurée car les bus arriveront au terminus à intervalles irréguliers. D'autres solutions méritent d'être étudiées : élargissement de l'emprise, circulation alternée des bus sur le site propre (comme le fait le tram T1 dans son tunnel), mise à sens unique pour les voitures avec retour par un autre itinéraire (c'est possible jusqu'au Redon), retour du BHNS par un autre itinéraire (idem), ce qui n'empêche pas d'avoir aussi des bus sur voie banalisée pour la desserte locale ».

* Ces observations sont complétées par une personne qui demande la création de deux fois deux voies de circulation avec site propre pour le BHNS sur la section comprise entre le rond-point de Luminy et l'université :

« Voie partagée entre rond point Luminy et Université : si la proximité des bâtiments existants empêche sur une grande partie du parcours BHNS d'élargir la chaussée, ce n'est pas le cas sur cette partie terminale du BHNS où il faudrait porter la chaussée à deux fois deux voies, avec site propre pour BHNS. Les embouteillages actuels en sortie de l'université vers 18h n'ont aucune chance d'évoluer... ».

La réponse du maître d'ouvrage :

De l'Obélisque de Mazargues au campus de Luminy, la largeur disponible entre façades ne permet pas d'implanter des sites propres réservés aux BHNS pour chaque sens de circulation, sans procéder à des acquisitions foncières.

Le choix du sens de circulation réservé aux BHNS (de Luminy vers le centre ville ou du centre ville vers Luminy) s'est fait en étudiant les vitesses commerciales des bus et en réalisant des études de trafic. Ceci explique notamment le « basculement » du site propre au niveau du rond-point Luminy / Cochet et les aménagements des couloirs d'approche.

Le sens proposé pour le site propre est celui qui permet l'augmentation la plus significative de la vitesse commerciale du BHNS et le gain de temps le plus important sur cette portion d'itinéraire.

La solution d'un site propre axial pouvant être utilisé par les bus dans un sens le matin puis dans l'autre sens le soir a également été étudiée. Néanmoins, l'emprise nécessaire à l'aménagement de stations BHNS accessibles aux personnes à mobilité réduite, est trop consommateur d'espace dans ce cas de figure.

Le projet du BHNS Castellane Luminy s'accompagnera de la mise en place d'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 le passage du bus 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.

Ce système participera donc à améliorer la régularité des bus, en particulier dans les secteurs où l'aménagement de site propre dédié n'a pas été techniquement réalisable.

Le secteur compris entre le rond-point de Luminy et l'université se situe par ailleurs dans un environnement très sensible puisque l'avenue de Luminy se trouve en entrée du parc Naturel National des Calanques. Le Parc est également un site classé.

Par conséquent, il a été souhaité de préserver ce patrimoine naturel et paysager d'intérêt. Pour cela, les emprises en dehors de la voirie actuelle ont été réduites au maximum. L'objectif a été de proposer des aménagements les plus légers possibles et s'intégrant au mieux dans le contexte naturel.

De plus les études de trafic ont montré que le trafic surchargé sur l'axe situé entre le rond-point Pierrien et le Campus de Luminy avait un mouvement pendulaire et était principalement dû à la saturation du trafic sur le giratoire Pierrien. La mise en place de couloirs BHNS supplémentaires dans les deux sens de circulation sur ce secteur ne se justifie donc pas. Par contre, les études sont menées de façon à fluidifier les échanges entre le giratoire Pierrien et le futur giratoire du Redon, point critique au niveau circulation.

* 1 remarque concerne le type de séparateur qui va protéger les couloirs BHNS : « Pour protéger les couloirs, il convient de maintenir, voire renforcer si possible, la protection franchissable actuelle des couloirs ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la protection des couloirs bus, un séparateur de 15 cm de haut sur 30 cm de large est prévu. Sur les voies les plus étroites, les dimensions de ce dernier seront moindres et il est envisagé d'implanter un séparateur de 12 cm de haut par 20 cm de large.

* 1 observation relève qu'il est dommage que le BHNS ne fonctionne pas en « BHNS » sur la totalité du parcours.

La réponse du maître d'ouvrage :

L'implantation de voies réservées au BHNS n'a pas été possible sur la totalité du parcours mais plus de 70% de son itinéraire sera en site propre. A cela s'ajoute un système de priorité aux feux qui participera à améliorer la régularité des bus, en particulier dans les secteurs où l'aménagement de site propre dédié n'a pas été techniquement réalisable (cf. réponse ci-dessus).

3.2.3- Observations sur la prise en compte des mobilités douces

Le projet de BHNS Castellane Luminy présenté à la concertation préalable a reçu un nombre conséquent de remarques concernant la prise en compte des mobilités douces, en particulier celle des cyclistes.

* 9 observations dont une émanant du Collectif Vélos en Ville ont été formulées à ce sujet.

Sur le Prado, il est demandé que l'aménagement de la piste cyclable qui est particulièrement inconfortable voire dangereux aujourd'hui au vu des nombreuses coupures qu'elle rencontre soit revu.

Sur Michelet, une mise aux normes et une sécurisation de la piste cyclable existante est demandée, de même qu'une séparation des flux piétons et vélos.

Enfin, il est exigé que la continuité vélo/piéton soit assurée au niveau des carrefours Perrier, Turcat Mery, Rond-Point du Prado et Mazargues.

* 8 avis ont plus particulièrement dénoncé l'aménagement destiné aux modes doux qui a été proposé dans le secteur Vaufrèges / Luminy :

- « Tracé piéton+vélos aberrant avec les traversées des routes...en plein virage de plus !! et à 100 m d'intervalle... S'il faut effectivement traverser la route et bien personne ne prendra cette voie dédiée aux vélos... et ce sera plus dangereux qu'avant !! » ;
- « Ne peut-on pas faire une piste cyclable continue (sans intersection avec la route) depuis le rond point de Vaufrèges à Luminy ? Si malheureusement cela était le cas, quelle protection mettrez-vous en place pour assurer une traversée sécurisée ? » ;
- « La piste cyclable traverse la route !! A l'arrivée sur Luminy, la piste cyclable passe près des arrêts de bus et risque d'être envahie » ;
- « Comme remarqué précédemment, ce n'est pas souhaitable que la piste cyclable traverse la route plusieurs fois sur le tronçon Vaufrèges-Luminy » ;
- « La voie piétons/vélos qui coupe la rue à plusieurs reprises : déjà commenté plusieurs fois, c'est tellement gros qu'on a l'impression que ce détail a été mis là pour focaliser l'attention, et pouvoir ensuite affirmer que de nombreux avis donnés lors de la concertation ont été pris en compte... » ;
- « Piste cyclable entre rond point Luminy et université : pourquoi la piste va-t-elle traverser 3 fois la route, là où à ce jour on ne traverse jamais la route ? Le risque ainsi créé a-t-il un sens ? » ;
- « Les deux traversées de la piste à hauteur de la station Luminy-Stade doivent être justifiées ; l'aménagement proposé n'est pas crédible et entraînera des circulations cyclistes sur la chaussée, à contre sens de la circulation générale » ;
- « De même la continuité de l'itinéraire doit être mieux assurée que ce qui est proposé dans le projet qui nous est présenté, où la piste bascule plusieurs fois d'un côté à l'autre de la chaussée ».

* 2 remarques ont attiré l'attention du maître d'ouvrage sur les espaces partagés piétons/cycles qui ont été proposés :

- « Sur la plupart des panneaux vous semblez proposer des espaces partagés piétons/vélos. Ce n'est vraiment pas souhaitable : les piétons ne respectent jamais les pistes cyclables et les vélos vont vite. Le cocktail est accidentogène ! » ;
- « Il est bien sûr opportun de dissocier la circulation des vélos de celle des voitures, mais il est aussi très important de la dissocier de celle des piétons. Nos cheminements « doux » ne sont pas souvent compatibles (les vitesses ont très différentes) ».

* 4 opinions portent sur la piste cyclable proposée dans la zone Obélisque / Vaufrèges :

- « La « photo » de la zone Obélisque-Vaufrèges montre aussi une piste cyclable séparée de la route par un simple trottoir. Il est garanti que les voitures vont s'y garer pour déposer/récupérer leurs enfants à l'école. Il faut une vraie séparation route/piste cyclable » ;
- « Sur la partie Obélisque Luminy le projet d'une piste cyclable bidirectionnelle est cohérent avec à la fois une circulation automobile très routière, sa fonction d'accès aux Calanques et aux universités et les travaux en cours menés par le CG13. Il s'agira en effet de répondre aux attentes de cyclistes potentiels à la fois quotidiens et de loisirs. Aussi sa séparation du flux circulaire doit être forte ainsi que sa protection physique contre le stationnement sauvage sur l'ensemble du parcours ».
- « Obélisque → Vaufrèges : la piste cyclable va être de faite partagée avec les piétons qui descendent du bus » ;
- « Satisfaction pour la création d'une piste cyclable entre l'Obélisque de Mazargues et Luminy mais nous espérons que les Associations cyclistes seront consultées sur les points de détails (traversée du Rd Point de Mazargues, différenciation de la piste cyclable et du trottoir piéton, etc... » ;

La réponse du maître d'ouvrage :

La création de la ligne de BHNS Castellane Luminy 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.

Les traversées piétonnes et cyclistes au niveau des carrefours et intersections situés le long du parcours du BHNS seront étudiées et traitées dans le cadre de l'opération.

Les aménagements cyclables présentés dans la séquence naturelle du projet de BHNS (panneau 4), de Vaufrèges à Luminy, vont être réétudiés de sorte à minimiser les traversées de la piste cyclable avec la route. Dans le cas où des traversées de route seraient néanmoins inévitables, ces dernières seront positionnées de sorte à assurer une bonne co-visibilité cycles / VL.

En ce qui concerne les espaces partagés piétons/cycles, un traitement au sol permettra de différencier les espaces dévolus aux piétons de ceux réservés aux cycles. De même, les signalisations verticale et horizontale permettront de clairement identifier les aménagements cyclables.

La piste cyclable bidirectionnelle représentée pour la section Obélisque / Vaufrèges (panneau 3) ne fait effectivement pas apparaître de mobilier anti stationnement. L'implantation de ce genre de dispositif sera étudiée ; à noter que leur mise en place ne devra pas représenter un risque d'accident supplémentaire pour le cycliste, en cas de chute. Le positionnement de cette piste sera étudié de sorte à ne pas interférer avec les espaces dévolus aux piétons, et sera compatible avec l'implantation des stations de bus.

3.2.4- Observations sur l'aménagement proposé au niveau du carrefour avec le Boulevard du Redon

* 2 observations s'intéressent à l'aménagement proposé au niveau du carrefour avec le Boulevard du Redon :

- « Quelle articulation pour le carrefour Bd du Redon ? Surtout pour les vélos et piétons ? » ;
- « Ce projet s'appuie sur l'aménagement du CG13 sans aménagement de site propre là où cela reste utile, le projet de transport de MPM serait faible ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Comme précisé précédemment, l'implantation de sites propres dédiés aux BHNS s'est faite en étudiant les vitesses commerciales des bus et en réalisant des études de trafic.

Sur la section de l'avenue de Lattre de Tassigny actuellement en cours de réaménagement par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, seules quelques reprises seront nécessaires en amont des giratoires, pour permettre la création des couloirs d'approche réservés aux BHNS.

3.2.5- Observations sur la desserte de l'établissement scolaire Saint Trinité

Le chef de l'établissement scolaire Sainte Trinité a formulé un avis au sujet des interfaces du projet de BHNS avec le fonctionnement de Sainte Trinité.

Il s'interroge sur le stationnement des salariés, le stationnement des parents d'élèves, le fonctionnement de la dépose minute et l'accès de l'établissement aux véhicules dont les pompiers. Il souhaiterait que le fond de la Traverse de la Gouffonne soit ouvert vers l'Obélisque de Mazargues et/ou le Chemin Joseph Aiguier pour permettre une deuxième desserte de l'établissement scolaire et décharger ainsi l'avenue de Lattre de Tassigny.

Une seconde observation porte sur l'établissement scolaire Sainte Trinité en le considérant comme le seul point dur du tracé du BHNS, après aménagement :

« Un des points durs pour créer un site propre est le collège lycée Sainte Trinité. Dans la mesure où cet endroit constituera, après aménagement, le seul point dur du tracé, il paraît nécessaire d'insister pour trouver un aménagement qui permette de se rapprocher du site propre (aménagement des déposes et reprises des élèves sur l'emprise du collège, amélioration de la circulation en limitant les accès des véhicules,...). Sans aménagement pertinent de ce secteur, l'irrégularité de la ligne risque de se reproduire (d'autant plus dommageable que les fréquences seront plus faibles) ».

La réponse du maître d'ouvrage :

L'équipe en charge du projet de BHNS Castellane Luminy est en contact avec le cabinet d'architecture mandaté pour le réaménagement de l'établissement Sainte Trinité : une bande de 8 m pourrait ainsi être mise à la disposition du BHNS pour y aménager une zone de dépose minute.

Des réunions de travail entre ces deux équipes vont être prochainement organisées pour préciser l'aménagement au niveau de l'établissement scolaire de sorte à rendre compatible la circulation du BHNS et les différents usages de l'établissement scolaire (stationnement, dépose minute, accès pompiers,...).

3.2.6- Observations relatives au stationnement

* 2 remarques portent sur les parkings de délestage, notamment le parking relais de Vaufrèges :

- « La capacité des parkings « de délestage » sera-t-elle suffisante ? » ;
- « Un parking relais serait le bienvenu au rond point de Vaufrèges ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre du projet de BHNS Castellane Luminy, deux parkings de délestage sont à l'étude. Les opportunités foncières sont en cours d'examen avec la Ville de Marseille, propriétaire des terrains.

Le premier parking se situe au niveau de la future intersection de l'avenue de Lattre de Tassigny avec le Boulevard Urbain Sud, et il aurait une capacité d'environ 250 places de stationnement.

Le second parking se trouve dans le secteur de Vaufrèges, au niveau du carrefour avenue de Luminy / route Léon Lachamp, et il aurait une capacité d'environ 140 places de stationnement en restanque.

* La pharmacie des Frênes sise au 108 av. de Lattre de Tassigny 13 009 Marseille sollicite la mise en place d'un emplacement dédié aux personnes à mobilité réduite lors de la réfection du parking de la pharmacie.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le parking de la pharmacie des Frênes sera réaménagé dans le cadre du projet de BHNS : il est prévu 10 places de stationnement longitudinalement à la voie, dont une dédiée aux personnes à mobilité réduite.

* La Présidente du CIQ La Panouse s'interroge sur les dispositions prévues pour le stationnement type « arrêt minute » devant les écoles et les commerces de proximité situés le long du parcours.

La réponse du maître d'ouvrage :

A ce stade des études, il est difficile d'estimer l'impact précis du BHNS Castellane Luminy sur le stationnement, d'autant plus que cet impact est différent selon les secteurs considérés et le scénario d'aménagement qui aura été retenu.

Des poches de stationnement seront néanmoins recherchées tout le long de l'itinéraire du BHNS, pour compenser la suppression éventuelle de places de parking existantes.

La problématique du stationnement devant les écoles et les commerces de proximité, sera plus particulièrement examinée.

3.2.7- Observations sur l'implantation et l'identité des stations BHNS

* 1 riveraine s'interroge sur l'implantation d'une station BHNS devant chez elle :

« Future habitante de l'avenue de Luminy, il semblerait qu'un arrêt de bus soit prévu devant mon domicile (situé au 11 av. de Luminy) sur la parcelle 79. A ce jour, je n'ai aucune information quant à l'implantation de cette parcelle et j'aimerais beaucoup être concertée avant votre décision afin d'établir ensemble un projet harmonieux aussi bien dans le cadre de l'amélioration des structures de transport dans ce secteur que pour ma qualité de vie ».

* 1 personne pense qu'« une confusion va se créer dans l'esprit des voyageurs avec la multiplication du type d'abri bus pour le BHNS et le trafic normal ».

La réponse du maître d'ouvrage :

L'implantation des arrêts de BHNS répond à des besoins de desserte et respecte une interdistance « raisonnable » comprise généralement entre 300 m et 400 m.

Les arrêts de bus seront positionnés de sorte à maintenir les accès aux habitations et aux commerces implantés le long de l'itinéraire.

Les stations spécifiques aux BHNS seront accompagnées d'un totem qui permettra d'identifier la ligne et de la démarquer des autres lignes de bus.

3.2.8- Observations sur le fonctionnement du BHNS

* 3 opinions portent sur les horaires du BHNS et son amplitude horaire :

- « Quelle est l'amplitude de fonctionnement prévue ? » ;
- « Il est question de « plages horaires étendues » : jusqu'à quelle heure ? La ligne 521 sera-t-elle supprimée ? dans ce cas, il faut prévoir une continuité de desserte jusqu'à la gare Saint Charles après la fermeture du métro » ;
- « Quel avenir pour la 521 ? ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Les objectifs de niveaux de service envisagés pour le BHNS 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 5 à 8 min en heures de pointe (HP), de 10 min en heures creuses (HC) et de 20 min en heures de nuit (HN).

En ce qui concerne plus particulièrement la ligne 521, la ligne de soirée sera maintenue en terminus à la gare Saint Charles afin de garantir la continuité de la desserte.

* 2 observations concernent le type de moteur qui équipe le matériel roulant :

- « Si possible BHNS avec moteur hybride et fonctionnement sur moteur électrique sur le campus afin d'éviter des redémarrages en pleine côte, plein gaz en propulsion thermique » ;
- « De plus, le BHNS sera-t-il électrique ? Car il me paraît plus adéquat d'utiliser un moyen de transport « écologique » dans ce magnifique parc des calanques ».

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 Régie des Transports Marseillais (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 personne s'interroge sur la capacité des BHNS : « La ligne 21 est archi saturée, le BHNS pourra-t-il par sa capacité et sa fréquence, régler ce problème ou faudra-t-il le compléter par « quelques » bus supplémentaires ? (avec l'arrivée du plan campus) ».

La réponse du maître d'ouvrage :

Les BHNS seront des bus articulés de 18 m de long qui disposeront de 150 places contre 12 m de long et 80 places pour les bus classiques. Ils pourront donc accueillir davantage d'usagers que les bus traditionnels. De plus, ils seront équipés 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.

* 1 question porte sur la tarification du BHNS.

La réponse du maître d'ouvrage :

La tarification du BHNS sera identique à celle d'un bus classique.

3.2.9- Observations sur la desserte bus connexe au projet de BHNS Castellane / Luminy

* 2 questions touchent à la desserte bus connexe au projet de BHNS Castellane / Luminy :

- « Il serait souhaitable que des navettes ou des bus existants convergent vers l'Obélisque de Mazargues. Actuellement il est très compliqué de se rendre à St Loup (Lycée Jean Perrin) de la Cayolle ou du Roy d'Espagne (quartier Beaumette également) » ;
- « Le BHNS sera-t-il complété par quelques lignes de bus supplémentaires ? ».

La réponse du maître d'ouvrage :

L'amélioration du niveau de service de la ligne 21 existante, pour atteindre le haut niveau d'un BHNS, se fait dans le cadre du réseau existant, c'est-à-dire sans création de ligne ni

restructuration du réseau existant. Le développement d'une offre directe entre Saint Loup et les quartiers sud mentionnés, constitue donc un autre projet qui pourra être envisagé à l'occasion de la mise en service du Boulevard Urbain Sud (B.U.S.). En effet, des voies en site propre sont prévues sur cette infrastructure ce qui offrira ainsi l'opportunité de restructurer le réseau de bus.

3.2.10- Observations sur les scénarios d'aménagements sur la séquence urbaine du projet, entre la Place Castellane et l'Obélisque de Mazargues

Sur la séquence urbaine du projet, entre la Place Castellane et l'Obélisque de Mazargues, la concertation préalable proposait 3 scénarios d'aménagement (scénario 1, 2a et 2b).

Seules 5 personnes ont donné leur opinion sur ces scénarios.

* 3 d'entre elles préfèrent la solution 2a, cette dernière leur apparaissant la plus sécurisée pour les piétons/cyclistes et la plus calme pour les riverains.

* 1 personne souligne son intérêt pour les solutions 2a et 2b qui « pourraient convenir aux cyclistes si la piste cyclable était nettement différenciée des espaces piétons ».

* Enfin 1 observation justifie sa préférence sur le scénario 1 :

« Pour le cycliste que je suis, il me paraît démesuré et dispendieux d'aménager les contre allées pour le seul besoin d'implanter un itinéraire cyclable entre Castellane et le rond point de Mazargues. La circulation dans les contre allées est possible, si la cohabitation avec les voitures est bien identifiée (limitation à 30 km/h, partage voirie, sas pour vélo permettant de modifier sa direction aux entrées de carrefour,...) ».

La réponse du maître d'ouvrage :

En réponse à la dernière observation, il convient de souligner que les solutions 2a et 2b ne consistent pas uniquement en une mise aux normes des cheminements cyclistes mais de tous les usages (piétons, personnes à mobilité réduite,...). En outre, il s'agit de scénarios de requalification urbaine plus ambitieux que le scénario 1, avec restitution d'espaces piétonniers et amélioration du cadre de vie ; ce qui justifie leur coût plus élevé que pour le scénario 1.

3.3 Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable

En plus des observations formulées par écrit sur les 4 registres, 6 personnes se sont exprimées lors de la réunion publique de lancement de la concertation préalable, qui rassemblait 35 personnes environ.

Le compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable est annexé au présent bilan de concertation préalable (cf. **annexe 5**).

4) Les suites données à la concertation

Les études sur le projet de BHNS Castellane – Luminy vont se poursuivre afin d'intégrer le maximum de remarques exprimées pendant la concertation préalable.

D'autres réunions de pilotage entre différentes institutions (MPM, CG13, RTM, mairies) et les acteurs de la vie locale (CIQ, Collectif Vélos en Ville, Etablissement Sainte Trinité,...) 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.

*

**

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)



Pièces annexées

Bilan de la concertation préalable

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)

ANNEXE 1 :

Délibération n°DTUP 007-
2442/10/CC du 10 décembre 2010

Monsieur Le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

DTUP 007-2442/10/CC

■ **Plan Quinquennal Investissement 2009-2013 - Lancement de la concertation préalable pour la réalisation d'une Ligne de Bus à haut Niveau de Service entre Castellane et Luminy à Marseille (8ème et 9ème arrondissements).**

DIFRA 10/5459/CC

Monsieur le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de Communauté le rapport suivant :

Dans le cadre des mesures d'accompagnement du Plan Campus, la Communauté urbaine s'est engagée à améliorer la desserte en transports en commun du site universitaire de Luminy.

A ce titre, la création d'une Ligne de Bus à haut Niveau de Service (BHNS) est envisagée sur l'itinéraire de la ligne 21 entre la place Castellane et Luminy ; celle-ci représente aujourd'hui la 1^{ère} ligne de bus du réseau RTM en terme de fréquentation.

Par délibération DTUP 003-2285/10/CC du 1^{er} octobre 2010, le Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a approuvé le projet.

L'objectif de cette Ligne de Bus à Haut Niveau de Service est de garantir un service de transport en commun performant qui réponde à l'attente des usagers : fréquence élevée, régularité, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés.

Sur la base d'un programme, une équipe de maîtrise d'œuvre sera désignée pour étudier ce projet. A partir des propositions d'aménagement qui découleront de ces études, il conviendra ensuite d'arrêter les choix techniques.

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ayant l'initiative d'opération d'aménagement sont tenus de mettre en place, avant d'arrêter leur décision, une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

L'objet du présent rapport est d'approuver le lancement de la concertation préalable relative à la réalisation de la Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Castellane et Luminy, selon les modalités suivantes :

- une réunion publique de lancement de concertation,
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Communauté urbaine, de la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements et de la Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements. Elle sera annoncée par voie de presse et utilisera comme support des panneaux de présentation,
- un registre sera laissé sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

A l'issue de cette concertation préalable, Monsieur le Président de la Communauté urbaine présentera le bilan de celle-ci devant le Conseil de Communauté.

Monsieur le Président propose au Conseil de Communauté d'approuver la délibération ci-après :

Le Conseil de Communauté,

Signé le 10 Décembre 2010
Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L300-2 ;
- L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2000 portant création de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- La délibération du Conseil de Communauté DTUP 003-2285/10/CC du 1^{er} octobre 2010.

Sur le rapport du Président,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'une concertation préalable est nécessaire pour la réalisation de la Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre Castellane et Luminy.

Après en avoir délibéré :

Décide

Article 1 :

Est approuvé le lancement de la concertation préalable portant sur la réalisation de la Ligne de Bus à Haut niveau de Service entre Castellane et Luminy.

Article 2 :

Sont approuvées les modalités suivantes de la concertation préalable :

- une réunion publique de lancement de concertation,
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines, notamment dans les locaux de la Communauté urbaine, de la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements et de la Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements. Elle sera annoncée par voie de presse et utilisée comme support des panneaux de présentation,
- un registre sera laissé sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

A l'issue de cette concertation préalable, Monsieur le Président de la Communauté urbaine présentera le bilan de celle-ci au Conseil de Communauté.

Signé le 10 Décembre 2010
Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Article 3 :

Monsieur le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, ou son représentant est habilité à signer tous les actes nécessaires à l'engagement des procédures et à la constitution des dossiers de l'opération.

Pour Visa,
La Vice-Présidente Déléguée aux Transports

Marie-Louise LOTA

Pour Présentation,
Le Président Délégué de la Commission
Développer les transports urbains et
périurbains

André MOLINO

Certifié Conforme,
Le Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Eugène CASELLI

Signé le 10 Décembre 2010
Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Reçu au Contrôle de légalité le 21 décembre 2012

Bilan de la concertation préalable

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)

ANNEXE 2 :

Revue de presse

AVIS DE CONSTITUTION

Société à 98% : Il a été constitué une SARL au Capital de 1 000 euros.
Société dénommée : **ECLISSON CONSTRUCTEUR**.
Siège social : 14 Place Floride 13730 Mignemont
Objet social : Travaux de réparation générale et gros œuvre des bâtiments.
Durée : 99 ans à compter de l'acte fondateur ou du RGR de MARSEILLE.
Gérant : M. MEQUODU Raphaël demeurant au siège social.

AVIS DE FIN DE LOCATION GERANCE DE TAXI

Suite à la décision judiciaire d'une licence de Taxi n°37 sur toute commune de Marseille confiante en date du 13/05/2011, entre Mme MARTINE LARAILLE habitante demeurant à France Méditerranée 13069 Marseille Mlle VENGESITTE Jeanne demeurant 23 Avenue Marc Théobald 13127 VERTRES, a pris fin un commun accord le 12/09/2012, ad en les termes de l'article 9-305 avec une fin d'activité constatée par l'administration municipale à la date du 04/09/2012 après paiement par véhicule taxi par un forfait d'arrêts en date du 15/09/2012.

AVIS DE DISSOLUTION

Avis est donné que la dissolution et la mise en liquidation à l'amiable de la SARL COMPTA PLUS GESTION CONSEIL au capital de 100 euros.
Siège social : 13866, route du Ray-Sur-Rhône, 13540 Puyricard.
SIRET 527 23 763 84 AR-AIX-EN-PROVENCE.
Sur arrêté du JAF en date du 25/06/2012 en AIS extra-judiciaire il a été décidé de compter à 31/05/2012 :
- la dissolution de la société et sa mise en liquidation amiable ;
- la nomination de son représentant légal unique liquidateur M. BARBUELLÉ Laurent, domicilié au 11 rue Les Thermes, 04750 Pourcieux.
La dissolution du siège de la liquidation ou siège social de la société.
L'inscription requise devra être portée au REG de Aix-en-Provence.

INSTALLATIONS CLASSÉES

POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

En exécution de l'arrêt du préfète de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, arrêlé du 04 décembre au Rhône, du 6 juillet 2011, il sera procédé à une enquête publique le 04/04/2012 la demande présentée par la société Compagnie de Géochimie et des Thermales CGST en vue d'être autorisée à exploiter un gîte de géochimisme basse température sur une parcelle ou périmètre de terrain privé contenu dans le plan cadastral n° 015 de la section G3 de la commune d'Aix-les-Bains (département Alpes-Maritimes) appartenant aux sœurs Hélène et Marie-Thérèse de la famille de Pélissier à l'Est de l'Ecluse de Saint-Hilaire et une autorisation de travaux mineurs pour l'établissement d'un ponton sur la commune de Roy-sur-Mer. Ce dossier a été reçu d'une étude d'impact environnemental et comportent une étude d'impact.
Le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du territoire, autorité administrative de l'Etat, vérifie l'absence de motifs d'opposition.

[illegible]

La Provence – Jeudi 13 septembre 2012

04 91.84.46.45 et 46.38
www.laprovence.marchespublics.com

ANNONCES LEGALES
HABITUDE À PUBLIER PAR ARRÊTÉ DE MONSIEUR LE PRÉFET DU DÉPARTEMENT

Jeudi 13 septembre 2012
www.france-marches.com

VENTES AUX ENCHÈRES

6 et 8, rue de la Rotonde 13200 Arles

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

aux plus offrants et derniers enchérisseurs
après L.J. LUZZEGNINI-ANTOINE CLAVIN

Le mardi 18 septembre 2012, à 10h30

Mobilier et matériel de restaurant (tels et photos sur site
www.lesenchères.com et www.helbar.com)

Monsieur François COLLE, commissaire-priseur judiciaire à 13200 Arles - Tél. 04.91.84.46.38

Dépôt des offres sur place 30 min avant la vente.

PLAISIR EN SOUS-100% TTC

RENTREMENT DE LAUSSEMENT PAR DÉCRET DE BANQUE D'ESPÈCES

13200 ARLES FOURCHON

Centre commercial GEANT CASINO Galerie marchande

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

aux plus offrants et derniers enchérisseurs après L.J. ANTHIAS Arles 04 91 84 46 38

Le lundi 17 septembre 2012 à 11h

STOCK NEUF DE BIJOUX FANTAISIE, certains en argent ou plaqué or, certains en 7500 pièces pour une valeur d'achat HT d'environ 14.000 Euros (inventaire des bijoux sur demande à l'heure et en ligne sur site) vendus en un seul lot

AMÉNAGEMENT DU MAGASIN d'une surface de env. 9,20 m x 5,30 m (sur site)

Facilité de facilité de réunion pour l'ensemble des plus intéressés.

Monsieur François COLLE, commissaire-priseur judiciaire à 13200 Arles - Tél. 04.91.84.46.38 - Liste et photos sur site : www.lesenchères.com et www.helbar.com

Monsieur Bernard BRUNET-DELMONT, mandataire judiciaire à Arles

Conditions sur place 30 min avant la vente.

Site en use - 14,202 % TTC. Règlement obligatoire par chèque de banque ou par carte bancaire.

ANNONCES LEGALES

COMMUNAUTÉ DES PAYS D'AIX

AVIS

Communauté des Pays d'Aix

REALISATION DE LAZAO DU QUARTIER DE L'ENTRÉE SUR LA COMMUNE D'AIX-EN-PROVENCE

Monsieur le Président de la Communauté des Pays d'Aix informe le public que par délibération n°2012-A-102 en date du 12 juillet 2012, le Conseil de Communauté a approuvé la modification du dossier de réalisation de la ZAC de Quartier de l'Entrée sur la commune d'Aix-en-Provence, visant à aménager une zone d'activités d'accueil des entreprises en lien avec le Pôle d'Activités d'Aix.

Cette délibération est affichée pendant un mois au siège de la Communauté des Pays d'Aix ainsi qu'à la mairie d'Aix-en-Provence. Le dossier de réalisation de la ZAC est consultable auprès de la Direction des Opérations Aménagement de la Communauté des Pays d'Aix, le Quartier de l'Entrée, Route de Gailles à Aix-en-Provence et au sein d'Aix-en-Provence à la Direction Pénale et Gestion du Patrimoine, 12 rue Pierre et Marie Curie, aux jours et heures d'ouverture habituelles.

République Française
Préfecture des Bouches-du-Rhône

DIRECTION DES COLLECTIVITÉS LOCALES
DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX RÉGLEMENTÉS
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

INSTALLATIONS CLASSÉES
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

En exécution de l'article du Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, du 5 juillet 2012, il sera procédé, au sein de la Direction des Collectivités Locales de l'Utilité Publique et de l'Environnement, à une enquête publique portant sur la demande d'autorisation préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de construction de protections acoustiques sur l'autoroute A7, entre des Saint-Jean et la Calanque, sur la commune de la ville de Marseille.

L'enquête publique se déroulera en mairie de Marseille (Direction du Développement Urbain de la D.G.V.E., 40, rue Pasquier - 13002 Marseille) et à la mairie de secteur des 15^e et 15^e arrondissements (246, rue de Lyon, Ville Laplace, Parc François Billaud - 13015 Marseille), du lundi 10 septembre au mercredi 10 octobre 2012 inclus.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête et consigner ses observations sur le registre ouvert à cet effet, pendant les jours ouvrables et aux heures d'ouverture des bureaux, ou les adresser, par écrit, à Monsieur Daniel MAROGER, commissaire-enquêteur, et en cas d'empêchement de ce dernier à Monsieur James LECUTER, suppléant, à la mairie concernée.

La commission-enquêteur se réunira également à la disposition du public, aux adresses précitées, aux dates et heures suivantes :

- en mairie de Marseille :
- le lundi 10 septembre 2012 de 9h00 à 12h00
- le mardi 10 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- à la mairie de secteur des 15^e et 15^e arrondissements :
- le mardi 10 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- le jeudi 27 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- le vendredi 5 octobre 2012 de 9h00 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur pourront être consultés pendant un an à compter de la date de l'enquête.

- en mairie de Marseille - D.G.V.E. - Direction du Développement Urbain, 40 rue Pasquier - 13002 Marseille
- à la Préfecture des Bouches-du-Rhône - D.C.L.U.R.E. - Bureau de l'Utilité Publique, de la concertation et de l'environnement - Porte 405, boulevard Paul Peytral - 13002 Marseille cedex 20

Il sera également publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et de la ville de Marseille.

Pour la Préfecture des Collectivités Locales de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Julienne GILBERT

République Française
Préfecture des Bouches-du-Rhône

DIRECTION DES COLLECTIVITÉS LOCALES
DE L'UTILITÉ PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DE L'UTILITÉ PUBLIQUE, DE LA CONCERTATION ET DE L'ENVIRONNEMENT
SECTION ENVIRONNEMENT ET ENQUÊTES PUBLIQUES

AVIS D'ENQUÊTE

Ville de Marseille

Par arrêté en date du 9 août 2012, le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône a ouvert une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de construction de protections acoustiques sur l'autoroute A7, entre des Saint-Jean et la Calanque, sur la commune de la ville de Marseille.

L'enquête publique se déroulera en mairie de Marseille (Direction du Développement Urbain de la D.G.V.E., 40, rue Pasquier, 13002 Marseille) et à la mairie de secteur des 15^e et 15^e arrondissements (246, rue de Lyon, Ville Laplace, Parc François Billaud, 13015 Marseille), du lundi 10 septembre au mercredi 10 octobre 2012 inclus.

Le public pourra consulter le dossier d'enquête et consigner ses observations sur le registre ouvert à cet effet, pendant les jours ouvrables et aux heures d'ouverture des bureaux, ou les adresser, par écrit, à Monsieur Daniel MAROGER, commissaire-enquêteur, et en cas d'empêchement de ce dernier à Monsieur James LECUTER, suppléant, à la mairie concernée.

La commission-enquêteur se réunira également à la disposition du public, aux adresses précitées, aux dates et heures suivantes :

- en mairie de Marseille :
- le lundi 10 septembre 2012 de 9h00 à 12h00
- le mardi 10 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- à la mairie de secteur des 15^e et 15^e arrondissements :
- le mardi 10 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- le jeudi 27 septembre 2012 de 12h00 à 16h00
- le vendredi 5 octobre 2012 de 9h00 à 12h00

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur pourront être consultés pendant un an à compter de la date de l'enquête.

- en mairie de Marseille - D.G.V.E. - Direction du Développement Urbain, 40 rue Pasquier, 13002 Marseille
- à la Préfecture des Bouches-du-Rhône - D.C.L.U.R.E. Bureau de l'Utilité Publique, de la concertation et de l'environnement - Porte 405, boulevard Paul Peytral, 13002 Marseille, cedex 20

Il sera également publié sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône et de la ville de Marseille.

A Marseille, le 13 août 2012
Pour la Préfecture des Collectivités Locales de l'Utilité Publique et de l'Environnement
Julienne GILBERT

Recu au Contrôle de légalité le 21 décembre 2012

LE BHNS en chiffres

25

stations en double quais
jalonnent la nouvelle ligne en
permettant en même temps
d'accéder aux bus classiques
et à leurs grands cousins en
accordéon. Ces superbuses seront
accessibles aux personnes à
mobilité réduite et en fauteuils
roulant. Des totems informeront
les voyageurs des arrivées.

5 à 8

minutes est la fréquence nouvelle
des futurs BHNS. Elle devrait
multiplier la vitesse commerciale de
l'actuelle ligne 21. Celle-ci culmine
à 16,4 KM/H en période de pointe
contre 10 KM/H dans les parties où
le trafic routier est le plus dense.
Trois parkings relais permettront
aux voyageurs de laisser leurs
voitures.

1

mois de concertation préalable
du 17 septembre au 17 octobre
permet aux riverains de donner leur
avis visitant les expositions de la
communauté urbaine (au Palais du
Pharo), des mairies de secteur des
6e et 8e arrdts (Villa Bagatelle),
des 9e et 10e (Maison blanche) ou
encore au rez-de-chaussée de la
faculté de luminy.

Trois Superbus et un petit tram à la fin de la mandature

■ Si la visite du premier ministre en début de semaine n'a pas offert de vrai «scoop» en matière de transports, au moins Eugène Caselli peut-il se réjouir d'avoir vu ses financements d'Etat confirmés. Par voie de communiqué, le ministère des transports indiquait vendredi dernier qu'il financerait bien à hauteur de 20 millions d'euros la ligne de tramway Canebière-Castellane et les trois lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS).

La première partira de la future station multimodale du capitaine Geze desservie par le métro aérien pour courir le long du boulevard de Saint Antoine jusqu'au noyau villageois du même nom. « Elle devrait être en service dès 2013 », se félicite Eugène Caselli.

Au nord-est, la seconde reliera Saint Jérôme à Château-Gombert. Et la troisième, concertée ces jours-ci, permettra de rejoindre

Luminy depuis Castellane à la fin 2014, voire début 2015. « Mais ça sera l'occasion également de requalifier l'ensemble des voies sur cette ligne, précise le président de la Communauté urbaine. Si nous avons du retard par rapport aux deux autres projets, c'est en raison du chantier du tunnel Prado Sud qui bloquait tout autre travaux au rond-point du Prado ».

Dans la maison de quartier de Mazargues, les riverains maugréent un peu. Cette ligne 21 est pourtant la plus rentable et la plus fréquentée de la ville. Les voilà donc mal récompensés. Au moins sont-ils mieux motorisés que les Marseillais des quartiers nord. Et Eugène Caselli leur promet même le lancement d'études sur deux tronçons du futur Boulevard urbain sud (BUS) en panne depuis des décennies faute de crédits d'état.

B.G.

Castellane-Luminy. La Communauté urbaine a lancé hier la concertation préalable concernant la ligne de Bus à haut rendement de service vers les Calanques. Elle sera en service fin 2014.

« Le tramway sans rails » est sur la bonne voie

 Des applaudissements. Le seul événement notable de la première réunion de concertation préalable de la future ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Castellane et Luminy a été le moment où le député maire du secteur, Guy Teissier (UMP) a fait applaudir le président (PS) de la Communauté urbaine, Eugène Caselli.

Ce dernier venait d'accepter la proposition du premier de présenter le futur véhicule aux habitants « sur le rond-point de Mazargues durant une journée après la Foire de Marseille où il sera officiellement présenté ». « Dans la vie, il faut oser. Pourquoi ne pas le mettre en service sur le Prado et Michelet une journée pour que les gens puissent le découvrir », enchérit le président Caselli. J'ai pu le tester moi-même ce matin. Ce superb什么 est magnifique, entièrement designé, avec du parquet au sol et un jeu de couleurs qui devrait être très beau la nuit ». Mais en matière de BHNS, l'important n'est pas le véhicule mais l'endroit où il roule : le fameux site propre. La future ligne des Calanques « sera en site propre sur près de 71 %, se félicite Guy Teissier. Et quand il sera mêlé au trafic routier, il sera prioritaire aux carrefours et pourra changer la couleur des feux tricolores ».

Ce n'est pas la seule chose que l'arrivée de ce tramway sans rails va modifier en profondeur. En effet, les 9,7 kilomètres qui séparent Castellane de Luminy pourrait connaître une évolution profonde de l'aménagement urbain.

Ainsi la première séquence urbaine de Castellane à l'Obélisque pourrait être imaginée selon trois scénarios. « Le premier confère au statu quo. Seuls les stations du BHNS seraient réalisées dès 2013, expose Stéphane Garric, de la société Artella. Le deuxième propose d'agrandir les trottoirs en pied de façades pour proposer de vastes esplanades aux piétons et cyclistes. Le troisième est une simple mise aux normes de l'ensemble des trottoirs ». La deuxième séquence qui part de l'Obélisque jusqu'à Vaufrèges est « la plus contrainte », là où le bus devra rouler avec tout le monde. « Mais des couloirs d'approche lui permettront de doubler les files en heures de pointe ».

La troisième séquence est celle des collines de Luminy. « où l'emprise routière devra être minimisée » notamment pour laisser de la place mise aux normes de l'ensemble des trottoirs ». La deuxième séquence qui part de l'Obélisque jusqu'à Vaufrèges est « la plus contrainte », là où le bus devra rouler avec tout le monde. « Mais des couloirs d'approche lui permettront de doubler les files en heures de pointe ».

La troisième séquence est celle des collines de Luminy. « où l'emprise routière devra être minimisée » notamment pour laisser de la place

Bus en site propre : les quartiers Sud ouvrent le débat

La concertation sur la ligne BHNS entre Castellane et Luminy démarre lundi

Après les années tramway, place aux BHNS, le nom de code des bus en site propre. Trois projets sont actuellement dans les cartons de la communauté urbaine MPM, avec des lignes entre Bougainville et Saint-Antoine, Saint-Jérôme et Château-Gombert, Castellane et Luminy. Lundi démarre la concertation autour de cette dernière liaison, opération qui durera un mois : des expositions sont prévues au siège de MPM, en mairies des 6^e/8^e et des 9^e/10^e, ainsi qu'à la faculté de Luminy. Un registre permettra aux Marseillais de formuler des observations, afin d'améliorer le projet qui sera ensuite soumis à enquête publique mi-2013.

"Le BHNS ne réduira pas sur le court terme le déficit en transports en commun en site propre dans 9^e arrondissement, mais c'est la première partie d'un plan global", a indiqué Guy Teissier (UMP), le maire des 9^e et 10^e arrondissements, hier lors d'une réunion publique à Mazargues. Un rendez-vous qui a eu du mal à mobiliser, les élus étant plus nombreux dans la salle que les habitants.

"Ce sera une ligne structurante, avec des passages toutes les 6 à 8 minutes", a expliqué Eugène Caselli (PS), le président de MPM. Si la première idée est de désenclaver le pôle universitaire de Luminy et d'améliorer les déplacements, ce chantier permettra également de requalifier toute

la voirie et d'intervenir sur l'environnement paysager."

D'un coût de 55 millions d'euros, le chantier de la ligne Castellane-Luminy devrait démarrer à l'automne 2013, pour se terminer un an plus tard. Un calendrier quelque peu décalé avec les deux autres lignes BHNS, qui s'explique par les travaux du tunnel Prado-Sud actuellement en cours : mener les

deux chantiers de front aurait bloqué la circulation dans toute cette partie de la ville...

Reste que le BHNS n'est qu'une pièce d'un puzzle. D'autres l'accompagneront, comme la création de trois parkings de 250 places de délestage, l'un à Vaufrèges, les deux autres à l'intersection avec le futur boulevard urbain sud. D'autres sont plus lointaines,

comme justement le "BUS" dont la réalisation est présentée par le conseiller communautaire Lionel Royer-Perreaut (UMP) comme une condition d'efficacité en matière de déplacements dans les quartiers sud. *"MPM en financera sans attendre les deux extrémités, nous allons voter le principe des études",* a précisé Eugène Caselli.

F.G.

Lettre Sud Infos – Mercredi 26 septembre 2012

MARSEILLE. Le projet de BHNS Castellane-Luminy soumis à concertation

La communauté urbaine Marseille Provence Métropole organise jusqu'au 17 octobre la concertation préalable au projet de création d'un axe de bus à haut niveau de service (BHNS) de 9,7 kilomètres entre Castellane, dans l'hyper centre (6^e), et le pôle universitaire de Luminy, dans les quartiers sud (9^e). Le devis de cette opération pilotée par le groupe Artelia et l'architecte **Corinne Vezzoni** s'annonce assez salé : près de 46 M€ HT. Un investissement que l'Etat s'est engagé à prendre en charge à hauteur de 3,41 M€ (7,5%), à une condition : que les travaux débutent avant l'année 2014. Géographie oblige, la ligne ne sera pas intégralement en site propre mais seulement sur 71% de son parcours (25 stations). L'objectif est d'améliorer la vitesse des bus sur cet axe qui est, avec ses 23.000 voyageurs par jour (soit 5 millions par an), le plus fréquenté du réseau de la RTM : MPM espère un gain de 20% sur le temps de parcours entre Castellane et Luminy (34 mn en moyenne aujourd'hui).

Bilan de la concertation préalable

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)

ANNEXE 3 :

Documents (plaquette et panneaux) à la disposition du public



L'objectif de la concertation

En application de la délibération n°DTUP 007-2442/10/CC adoptée lors de sa séance du 10 décembre 2010, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole organise une concertation préalable sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la place Castellane et le campus de Luminy à Marseille.

Comment s'exprimer ?

Des expositions permanentes présentant l'opération se dérouleront du lundi 17 septembre au mercredi 17 octobre 2012 inclus.

Un registre dans lequel chacun pourra formuler ses observations sera mis à la disposition du public dans les lieux d'exposition.



Réunion publique

**Vendredi 14 septembre 2012
à 15:00**

Mairie des 6^{ème} et 10^{ème} arr.
Maison Blandine
150 Boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille

Expositions

**du lundi 17 septembre 2012
au mercredi 17 octobre inclus 2012**

**au Siège de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole**

Palais du Pharo
58 Boulevard Charles Livon - 13007 Marseille
du lundi au vendredi, de 9:00 à 12:00 et de 13:30 à 16:30

en Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arr.

Villa Bagatelle
125 Rue du Cdt Roland - 13008 Marseille
du lundi au vendredi, de 8:30 à 11:30 et de 12:45 à 16:30

en Mairie des 5^{ème} et 10^{ème} arr.

Maison Blandine
150 Boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille
du lundi au vendredi, de 9:00 à 12:00 et de 14:00 à 16:00

à la Faculté de Luminy

163 Avenue de Luminy - 13009 Marseille
Bât. TPRI - entrée F
RdC - salle du dialogue compétitif Plan Campus
les mardi et jeudi, de 13:00 à 17:00

MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLÉ



BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE
ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE CAMPUS DE LUMINY
MARSILLE 6, 8 et 9^{èmes} arrondissements

C'est dans cet objectif que l'actuelle ligne 21 doit évoluer vers un nouveau type de transport en commun, intermédiaire entre le tramway et le bus, et devenir une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Qu'est-ce qu'un BHNS ?



Il s'agit d'une ligne de bus caractérisée par un haut niveau de performance :

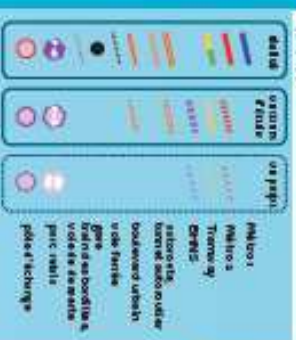
- fréquence élevée (5 à 8 min en heure de pointe)
- régularité et ponctualité
- plages horaires étendues
- temps de parcours optimisés (gain de 20 % sur le temps de parcours entre Castellane et Luminy)

Mais aussi :

- des informations voyageurs en station et dans le bus (temps d'attente, événement sur la ligne)
- des véhicules bien identifiés et confortables (grande capacité, accessibles aux personnes à mobilité réduite, climatisation, 4 portes avec ouverture libre service, système de contrôle vidéo)

Le projet

Av. du Prado : 3 propositions



Av. De Latre de Tassigny



Campus de Luminy



LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE CAMPUS DE LUMINY
MARSEILLE 6, 8 et 9èmes arrondissements

MARSEILLE
PROVENCE
MÉTROPOLE

0/ Réseau de transports en commun et Bus à Haut Niveau de Service dans l'agglomération

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 de Marseille Provence Métropole prévoit d'importants investissements, notamment la création de trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :

- 1 LIGNE BOUGAINVILLE / St-ANTOINE
- 2 LIGNE St-JÉRÔME / CHÂTEAU-GOMBERT
- 3 LIGNE CASTELLANE / LUMINY

Lexique

TCSP : Transports en Commun en Site Propre

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

SITE PROPRE : voie sur laquelle ne circulent que les véhicules de transport en commun (bus et BHNS)

MODES DOUX : ensemble des déplacements non motorisés tels que la marche à pied ou le vélo.

PARC RELAIS : parking aménagé à proximité d'un arrêt de transport public pour permettre à un automobiliste de garer son véhicule et d'emprunter ensuite un moyen de transport collectif, pour se rendre en centre-ville par exemple.

PÔLE D'ÉCHANGE : lieu sur lequel s'articulent différents modes de transport (auto, bus, métro, tram, train...) et qui facilite les échanges entre ces différents modes de déplacement.



BHNS

Il s'agit d'un système de transport en commun intermédiaire entre le tramway et le bus.

Le haut niveau de service se caractérise par un niveau de performance élevé répondant à des enjeux d'organisation et de gestion durable des déplacements :

- limiter l'usage de la voiture en favorisant le report vers les modes alternatifs,
- éconômiser la satisfaction des usagers, en apportant un niveau de service supérieur aux lignes de bus classiques.



PARIS MONTPELLIER

ARTELIA

vezzoni

INCEROP

MPM

MAIRIE DE MARSEILLE

Région PACA

CONSEIL GÉNÉRAL

MAIRIE DE MARSEILLE

LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE CAMPUS DE LUMINY
MARSEILLE 6, 8 et 9èmes arrondissements

MARSEILLE
PROVENCE
METROPOLE

Spécificités de la ligne de BHNS Castellane / Luminy



Aujourd'hui

La ligne 21 c'est :

- Plus de 23 000 voyages/jour soit plus de 5 millions de voyages/an (la ligne 21 est la plus fréquentée du réseau RTM)
- Une vitesse commerciale moyenne faible : 16,4 km/h aux heures de pointe entre Castellane et Luminy mais seulement 10 km/h entre Castellane et le rond-point du Prado
- Un temps de trajet élevé : 34 min en moyenne entre la Place Castellane et Luminy
- Une mauvaise régularité due aux aléas de la circulation

LES OBJECTIFS du BHNS

- une fréquence élevée (5 à 8 min en heure de pointe)
- régularité et ponctualité
- des plages horaires étendues
- un temps de parcours optimisé avec un gain de 20 % sur le temps de parcours entre Castellane et Luminy
- des informations voyageurs en station et dans le bus (temps d'attente, événement sur la ligne)
- des véhicules bien identifiés et confortables (grande capacité, accessibles aux personnes à mobilité réduite, climatisation, 4 portes avec ouverture libre service de type tramway, système de contrôle vidéo)
- améliorer le confort des modes doux



Totem : support d'information des voyageurs

nom de la ligne BHNS
nom des autres lignes bus
nom de l'arrêt
borne d'information trafic
affichage plan de ligne, horaires, tarifs, info RTM

ARTELIA

vezzoni

INCEROP

MPM

MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Région PACA

CONSEIL GENERAL

MARSEILLE

En fonction du niveau de re-qualification souhaité pour cet axe majeur de Marseille, trois propositions d'aménagement peuvent être envisagées.



Fin 2011 : conservation de l'existant, seuls les salons sont aménagés pour devenir accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (évaluation de la priorité aux feux du DMS)



2014 / 2015 : ré-aménagement des centres-ville et des sites de façade

2004 / 2005 : mise aux normes de l'existant
(entrées et passages aériens)

LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE CAMPUS DE LUMINY MARSEILLE 6, 8 et 9^{èmes} arrondissements

MARSEILLE
PROVENCE
METROPOLE

B/ Séquence péri-urbaine de l'Obélisque à Vaufrèges

D'une manière générale, cette séquence est celle sur laquelle l'emprise publique est soumise aux contraintes les plus fortes.

Ainsi entre le rond-point de Mazargues et celui de Vaufrèges, l'aménagement d'une voie bus en site propre est proposée dans le sens Luminy / Marseille. Dans le sens inverse, le BHN5 circule dans une voie banalisée mais dispose de couloirs d'approche aux carrefours. Ces dispositions permettent de réutiliser les aménagements réalisés par le Conseil Général 13 entre le Redon et Vaufrèges.



Modélisation de l'itinéraire des bus à haut niveau de service



CONSEIL GÉNÉRAL 13



LIGNE DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE CAMPUS DE LUMINY MARSEILLE 6, 8 et 9èmes arrondissements

MARSEILLE
PROVENCE
MÉTROPOLE

4/ Séquence naturelle de Vaufrèges à Luminy

Entre Vaufrèges et Luminy, le BHNS
circule dans un espace naturel qui nécessite
de minimiser l'emprise routière.



ARTELIA

OSIUM
vezzoni
et associés

INGÉROP

MARSEILLE
PROVENCE
MÉTROPOLE

MARSEILLE

Région
PACA

CONSEIL
GÉNÉRAL
DES Bouches-du-Rhône

MAIRIE DE
MARSEILLE

Bilan de la concertation préalable

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)

ANNEXE 4 :

Copie des registres de concertation publique

**CONCERTATION PREALABLE
REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU
DE SERVICE ENTRE CASTELLANE ET LUMINY**

EXPOSITION PUBLIQUE

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

**du siège de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
58, boulevard Charles Livon – 13007 Marseille**

du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

**REGISTRE
MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

En application de la délibération n°D'TUP 007-2442/10/CC adoptée lors de la séance du 10 décembre 2010, je soussigné,

Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

ouvre le présent registre contenant 100 feuillets numérotés de 1 à 100 et destiné à recevoir les observations du public portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements).

Dans les conditions fixées par l'avis de concertation paru dans la presse, la concertation préalable se déroulera :

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

du siège de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
58, boulevard Charles Livon – 13007 Marseille

du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

Marseille le,



Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – Direction des Infrastructures

Reçu au Contrôle de légalité le 21 décembre 2012

Dates	Observations nom, adresse
	M^{re} VEYRIE Gilbert 22 Chemin Joseph Aiguier 13009 - Une confusion de ce type ne se crée dans l'esprit des voyageurs avec la multiplication du type d'abri-bus par le BHNS et le trafic normal - Par le réaménagement du Prado et de Mideck les propositions 2a et 2b paraissent convenir aux cyclistes si la piste cyclable était nettement différenciée des espaces piétons (voir le schéma des déplacements dans du futur PDU) - Satisfaction par la création d'une piste cyclable entre l'Obélisque de Mazargues et l'Arène mais nous espérons que les Associations cyclistes seront consultées sur les points de détails (Traversée du Rd Pt de Mazargues, différenciation de la piste cyclable et du trottoir piéton, etc ...) <i>C. Veyrie</i>

Dates	Observations nom, adresse
le 16/10/2012.	François COSTÉ 84 B rue de l'ODI Un des objectifs du BNWS est bien, comme indiqué la régularité. Si les aléas de circulation entraînent bien une irrégularité, on peut obtenir une bonne régularité en créant des sites propres là où naît l'irrégularité. Un des points clés pour créer un site propre est le Collège Lycée Ste Trinité. Dans la mesure où cet endroit constituera, après aménagement, le seul point d'arrêt du tracé, il paraît nécessaire d'insister pour trouver un aménagement qui permette de se rapprocher du site propre (aménagement des déposes et reprises des élèves sur l'emprise du collège, amélioration de la circulation en limitant les accès des voitures, ...) Sans aménagement pertinent de ce secteur, l'irrégularité de la ligne risque de se reproduire (d'autant plus dommageable que les fréquences seront plus faibles) Pour protéger les couloirs, il conviendrait de maintenir, voire renforcer si possible, la protection de franchissable actuelle des couloirs.

Dates	Observations nom, adresse
	Ce projet s'appuie sur l'aménagement de la C6. Sans aménagement de site propre là où cela reste utile, le projet transport de MPM serait faible. Pour le cycliste que je suis, il me paraît démesurée et dispendieuse d'aménager les contre allées pour le seul besoin d'implanter un itinéraire cyclable entre Castellane et Rond Point El Mazarques. La circulation dans les contre allées est possible, si la cohabitation avec les voitures est bien identifiée (limitation à 30km/h, partage voirie, sas pour vélos permettant de modifier sa direction aux entrées de carrefours, ...) Un aménagement du carrefour avec Pevrier et Tancat Méry est nécessaire pour améliorer les circulations piétonnes et cyclistes. Les deux traversées de la piste à hauteur de la station Luminy - Stade ^{voient} être justifiées; l'aménagement proposé n'est pas crédible et entraînera des circulations cyclistes sur la chaussée, à contre sens de la circulation générale.

Dates	Observations. nom, adresse

Contribution de l'association Collectif Vélos en Ville (rue Moustiers 13001 Marseille) à la concertation préalable sur le projet de BHNS Castellane Luminy.

En préambule, nous voudrions insister pour que l'aménagement de cet axe par un BHNS soit l'occasion de prendre en compte de façon sérieuse la circulation cycliste. Il ne serait pas acceptable que les vues d'artistes que l'on nous présente à ce stade des études ne se retrouvent pas de façon concrète dans le projet final.

Cet axe Castellane-Luminy est dès aujourd'hui un axe majeur de circulation cycliste entre les quartiers sud et le centre-ville, voire avec le pôle d'activité de la Joliette. Alors que les quartiers sud sont abandonnés à la circulation automobile cet axe possède par conséquent un potentiel cyclable considérable pour peu qu'on y sécurise réellement la circulation des cyclistes.

Sécuriser la circulation cycliste revient à prendre des mesures d'aménagements adaptées au contexte circulatorio de chaque séquence, aux types de cyclistes attendus, ou que l'on souhaite favoriser, mais aussi à l'état de l'existant en matière d'aménagements cyclables et enfin à l'indispensable continuité de l'itinéraire.

Aussi nous différencierons deux parties à l'intérieur de la Séquence urbaine Castellane-Obélisque: la partie Prado et la partie Michelet, qui semble oubliée.

Sur le Prado, il est nécessaire de traiter en priorité la continuité vélo et piéton au niveau du carrefour Perrier et de revoir l'aménagement de la "piste cyclable" du Prado qui est particulièrement inconfortable voire dangereuse au vu des nombreuses coupures qu'elle rencontre.

Pour ce qui concerne la contre-allée, la place des vélos doit être plus et mieux légitimée et le trafic et la vitesse automobile réduits.

Sur Michelet, la mise en place de BHNS devrait être l'occasion de moderniser et mettre aux normes cette piste, notamment au niveau des trop nombreuses coupures qui entrecoupent la piste. Il serait aussi nécessaire d'élargir l'espace utile pour les piétons et les vélos, de façon à pouvoir mieux séparer les flux parfois importants, au moins sur la partie entre le Corbusier et le stade où ces deux modes de déplacements vont fortement progresser dans les années à venir avec les développements prévus autour du stade.

Sur cette séquence la continuité cyclable au niveau des 2 grands carrefours routiers que sont le rond-point du Prado et celui de Mazargues devront être particulièrement travaillés.

Sur la partie Obélisque Luminy le projet d'une piste cyclable bidirectionnelle est cohérent avec à la fois une circulation automobile très routière, sa fonction d'accès aux Calanques et aux universités et les travaux en cours menés par le CG13. Il s'agira en effet de répondre aux attentes de cyclistes potentiels à la fois quotidiens et de loisirs.

Aussi sa séparation du flux circulatorio doit être forte ainsi que sa protection physique contre le stationnement sauvage sur l'ensemble du parcours. Dans tous les cas la possibilité de circuler à vélo sur les voies de circulation générale, voire sur les voies de bus, doit être laissée en particulier dans le sens descendant. Les cyclistes sportifs nombreux ici à redescendre de la la Gineste les utiliseront certainement de préférence à une piste trop entrecoupée et plus favorable à des cyclistes plus lents. De même la continuité de l'itinéraire doit être mieux assurée que ce qui est proposé dans le projet qui nous est présenté, où la piste bascule plusieurs fois d'un coté à l'autre de la chaussée.

Marseille le 15/10/2012

**DECLARATION DE CLOTURE DE REGISTRE
DE CONCERTATION PREALABLE**

Le 17 octobre 2012 à 17h00, le délai de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements) ayant expiré, je soussigné,

Monsieur Eugène CASELLI

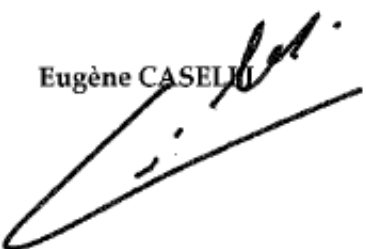
Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

déclare clos le présent registre mis à disposition du public dans les locaux du siège de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – 58, Boulevard Charles Livon 13 007 Marseille – pendant 4 semaines consécutives, du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus, et sur lequel ont été portées 3 observations.

31 OCT. 2012

Marseille, le

Eugène CASELLI



**CONCERTATION PREALABLE
REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU
DE SERVICE ENTRE CASTELLANE ET LUMINY**

EXPOSITION PUBLIQUE

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Mairie du 4^{ème} secteur

Villa Bagatelle – 125, rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
(salle du conseil d'arrondissement)

du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30

**REGISTRE
MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

En application de la délibération n°DTUP 007-2442/10/CC adoptée lors de la séance du 10 décembre 2010, je soussigné,

Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

ouvre le présent registre contenant 100 feuillets numérotés de 1 à 100 et destiné à recevoir les observations du public portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements).

Dans les conditions fixées par l'avis de concertation paru dans la presse, la concertation préalable se déroulera :

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Mairie du 4^{ème} secteur

Villa Bagatelle – 125, rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille
(salle du conseil d'arrondissement)

du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30

Marseille le,



Dates	Observations nom, adresse
49/19/12	Philippe GREGORI demeurant Parc Aurélie B 40, 53 Rue Antoine Fortune Navion. 13009 Marseille. (Hauts de Nazargues, La CAYOLLE) Il serait souhaitable que des navettes ou les bus existants convergent vers l'obélisque de Nazargues. Actuellement il est très compliqué pour se rendre à ST LOUP - (Lycée Jean-Perrin) de La Cayolle ou du Ray D'Espagne. (quartier Baumette également) 

DECLARATION DE CLOTURE DE REGISTRE
DE CONCERTATION PREALABLE

Le 17 octobre 2012 à 17h00, le délai de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements) ayant expiré, je soussigné,

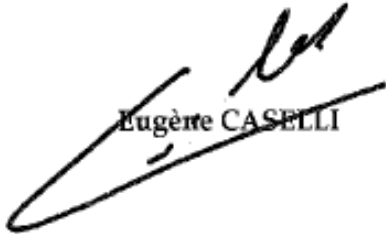
Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

déclare clos le présent registre mis à disposition du public dans les locaux de la Mairie du 4^{ème} secteur – Villa Bagatelle 125 rue du Commandant Rolland 13 008 Marseille – pendant 4 semaines consécutives, du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus, et sur lequel a été portée 1 observation.

31 OCT. 2012

Marseille, le


Eugène CASELLI

**CONCERTATION PREALABLE
REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU
DE SERVICE ENTRE CASTELLANE ET LUMINY**

EXPOSITION PUBLIQUE

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Mairie du 5^{ème} secteur

**La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
(salle du conseil d'arrondissement)**

du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00

**REGISTRE
MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

En application de la délibération n°DTUP 007-2442/10/CC adoptée lors de la séance du 10 décembre 2010, je soussigné,

Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

ouvre le présent registre contenant 100 feuillets numérotés de 1 à 100 et destiné à recevoir les observations du public portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements).

Dans les conditions fixées par l'avis de concertation paru dans la presse, la concertation préalable se déroulera :

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Mairie du 5^{ème} secteur

La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille
(salle du conseil d'arrondissement)

du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00

Marseille le,



Communauté urbaine Marseille Provence Métropole – Direction des Infrastructures

Reçu au Contrôle de légalité le 21 décembre 2012



Notre métier : au service de la vie

PHARMACIE DES FRÊNES
Docteur GRANIER PATRICK
108, Av. de Lattre de Tassigny
13009 MARSEILLE
Tél. 04.91.41.18.67
Fax 04.91.26.69.74

Marseille, le 24/09/2012

Objet : Demande dispositif de stationnement handicapé

Monsieur le Maire,

Cette lettre fait suite au projet de rénovation de la route luminy-obélisque, prévue en 2013 comme convenu avec M. Sacha PREIN, Collaborateur Technique du Maire, et M. ROYER PERREAUT, Conseiller d'Arrondissement.

En tant que Pharmacie, nous souhaitons faciliter l'accès de notre officine pour les personnes à mobilité réduite.

En effet, nous sollicitons vos services pour la mise en place d'un emplacement dédié aux personnes à mobilité réduite lors de la refection du parking de la pharmacie.

Persuadé que vous tiendrez compte de ce projet lors de la refection du parking de la pharmacie, je reste à votre entière disposition et vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, mes respectueuses salutations.

PHARMACIE DES FRENES
108 Avenue de Lattre de Tassigny - 13009 - MARSEILLE -
Tel: 04 91 41 18 67 fax: 04 91 26 69 74



Notre métier : au service de la vie

PHARMACIE DES FRÊNES
Docteur GRANIER PATRICK
108, Av. de Lattre de Tassigny
13009 MARSEILLE
Tél. 04.91.41.18.67
Fax 04.91.26.69.74

Marseille, le 24/09/2012

Objet : Projet travaux réfection route Luminy-Obélisque

Monsieur le Maire,

Cette lettre fait suite au projet de rénovation de la route luminy-obélisque, prévue en 2013 comme convenu avec M. Sacha PREIN, Collaborateur Technique du Maire, et M. ROYER PERREAUT, Conseiller d'Arrondissement.

Nous sollicitons votre attention quant aux rénovations qui vont être faites au niveau du parking de la Pharmacie et des trottoirs adjacents, d'inclure dans vos projets les points suivants :

- Conservation du parking de la Pharmacie
- Conservation des 2 entrées "bateaux"
- Conservation des lignes discontinues permettant l'accès et la sortie du parking
- Réfection du Trottoir ainsi que du parking (asphalte)
- Création d'une place de stationnement handicapé (Cf lettre ci-jointe)

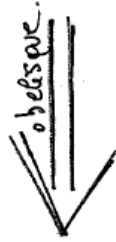
Vous trouverez un croquis ci-joint, mettant en image nos demandes.

Persuadé que vous tiendrez compte de nos demandes concernant ce projet de rénovation, je reste à votre entière disposition et vous prie de recevoir, Monsieur le Maire, mes respectueuses salutations.

PHARMACIE DES FRENES
108 Avenue de Lattre de Tassigny - 13009 - MARSEILLE -
Tel: 04 91 41 18 67 fax: 04 91 26 69 74

Trottier

AVENUE DELATTRE DE TASSIGNY
13009



108

ENTRÉE 800000

ENTREE BATAVIA ②

Parking - Pharmacy

Place
order

Enseigne

108 AVENUE DELATINE DE TASSIGNY
13009 MARSEILLE

PHARMACIE

HABITATION

Dates	Observations nom, adresse

Dates	Observations nom, adresse
28/9/12	M DANTONY. Chef d'Etablissement SAINTE TRINITE 1) Stationnement des salariés (60 pers) => qu'est il prévu ? 2) Dépose des enfants 8'30. 16'30. le dépose minute convient aux collégiens / lycéens. mais quid de ceux 2-10 ans les parents doivent trouver sta- tionner. 3) Entrée de véhicules par le 55 av. de Latte. Δ à ce que le murlet du bus n'empêche pas l'entrée de véhicules notamment <u>POMPIERS</u>. 4) Il faudrait avoir le fond de la Traversée de la Gouffonne vers l'Obélisque et son chemin de Joseph Arquier pour décharger de Latte et permettre la dépose des enfants.

Dates	Observations nom, adresse
	Il faudrait prévoir, à défaut, de le faire au moins le temps des travaux. Tel 01 91 41 11 98 dantony @ sainte-trinite.fr.
03/10/12	M^{me} Fabienne Djaoi gagafafatolo@yahoo.fr. Futur habitante de l'avenue de Luminy. Il semblait qu'un arrêt de bus soit prévu devant mon domicile (situé Mar de Luminy) sur la parcelle 73. A ce jour, je n'ai aucune information quant à l'aménagement de cette parcelle et j'aimerais beaucoup être concertée avant votre décision afin d'établir ensemble un projet harmonieux aussi bien dans le cadre de l'amélioration des structures de transport dans ce secteur que pour ma qualité de vie. De plus, le BHNS sera-t-il électrique ? Car il me paraît plus adéquat d'utiliser un moyen de transport "écologique" dans ce magnifique parc des calanques.

Dates	Observations nom, adresse
03.10.12	DUMARTIN Bernard bdumartin@sf.fr. 1/ Secteur Urbain Castellane - Rd Pt du Prado a) Il existe déjà un TCEP "le mistro" b) Les voies réservées aux bus sont déjà surchargées. Ajouter un bus qui doit aller plus vite que les autres sera difficile. Il bouchonnera derrière les bus les plus lents. c) Dans le annexe 65. ps la RATP avait une tarification par section. Apr heures de pointe la RATP avait du augmenter une tarification unique de 6 tickets, le maximum, pour décourager les gens qui ne faisaient le trajet au delà du Rd du Prado. En effet, sur la ligne 21, les utilisateurs de Nogent-sur-Seine avaient des bus déjà remplis. Nous avons la le même risque. Conclusion. Secteur sans intérêt 2/ Rd Pt du Prado Parking Relais de très bonne initiative. (bus, vélos, skate, rollers, patte d'oie pour l'arrêt,) 3) Repensification Prado Projet indépendant des BHNS Toutefois le soutien de cette alliance pour faciliter la fluidité sur l'axe principal de cette alliance permettant, le stationnement, de passer ou de sortir des voies perpendiculaires à l'axe principal

Dates	Observations nom, adresse
	4) Secteur Bd St Louis - Bd Luce. Beaucoup trop de voir perpendiculaires. On fera l'alignement tous les 50 mètres. 5) Secteur Bd Luce oblique a) Une seule voie perpendiculaire le Bd Luce rien jusqu'au 134 pt de Luminé dans le sens Pte Rouge - Ravine Ste Marguerite. 6) Avenue St. Bd Fichet fréquenté par 2 ou 3 lignes de bus. Les infrastructures existantes sont suffisantes. 6) Secteur Oblique - Luminé Extrêmement au niveau du lycée Ste Trinité. Risque élevé d'explosion. Les boulevards dans le sens Luminé - Jazoules existent sans le motif. Que des réseaux voir & la. Question. Pourquoi veut-il intervenir dans la création d'un voir réseau ou réfléchir à d'autres lignes perpendiculaires sur le Bd Fichet ou l'avenue de l'abbé de Tarniguy. Ou est l'intérêt général ! 7) Secteur Luminé. Une voie réservée aux bus serait largement suffisante. 8) Parking Public sur le secteur oblique. Ste Trinité bonne idée →

Dates	Observations nom, adresse
	9). Conclusion Projet très intéressant pour rapport au libre de l'intérêt général. Les financements sont NOS emplois. Il faut réfléchir à mieux le réaliser. H Mathieu Simon - Président du Cio la Paroisse 13009. Le projet du BHNS est très intéressant et répond aux besoins des habitants. La 2^e proposition 2a est celle que nous retenons, car la plus aboutie. Le rétrofit de l'avenue du Prado avec terre plus réaménagé, paysage devant les façades donnera un "bel air" aux habitants asphaltés par le pollution de l'autoroute "qui" est devenue l'avenue du Prado. Il est intelligent de rassembler au centre les voies de circulation et de créer des voies piétonnes. → Le BHNS ne fonctionnera pas en "BHNS" sur la totalité du parcours, ce qui est bien dommage! → C'est-il prévu par le stationnement type "arrêt minute" devant les écoles et les commerces de proximité situés le long du parcours? → Quelle est l'amplitude de fonctionnement prévue? → Le ligne 21 est archi saturée, le BHNS pourra-t-il par sa capacité et sa fréquence, régler ce problème ou faudra-t-il le compléter par "quelques" bus supplémentaires? (avec l'arrivée du plan Campus).

Dates	Observations nom, adresse
	→ la capacité des parkings "de délestage" sera-t-elle suffisante ? → Privilégier une piste cyclable au lieu d'une voie en site propre BIVUS est abhorrée - Est ce que toute le monde peut faire du vélo ??? → Enfin un mode de transport collectif accessible aux personnes à mobilité réduite ! merci. rattrapage à la poste - net.

DECLARATION DE CLOTURE DE REGISTRE
DE CONCERTATION PREALABLE

Le 17 octobre 2012 à 17h00, le délai de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements) ayant expiré, je soussigné,

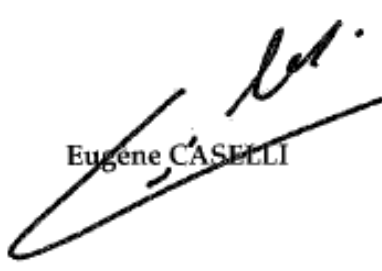
Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

déclare clos le présent registre mis à disposition du public dans les locaux de la Mairie du 5^{ème} secteur – Maison Blanche 150 Boulevard Paul Claudel 13 009 Marseille – pendant 4 semaines consécutives, du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus, et sur lequel ont été portées 5 observations.

31 OCT. 2012

Marseille, le



Eugène CASELLI

**CONCERTATION PREALABLE
REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU
DE SERVICE ENTRE CASTELLANE ET LUMINY**

EXPOSITION PUBLIQUE

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Faculté de Luminy

**163, avenue de Luminy - Bâtiment TPR1 – Entrée F – Rez-de-Chaussée – 13009 Marseille
(salle du dialogue compétitif Plan Campus)**

les mardi et jeudi de 13h00 à 17h00

**REGISTRE
MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC**

En application de la délibération n°DTUP 007-2442/10/CC adoptée lors de la séance du 10 décembre 2010, je soussigné,

Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

ouvre le présent registre contenant 100 feuillets numérotés de 1 à 100 et destiné à recevoir les observations du public portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements).

Dans les conditions fixées par l'avis de concertation paru dans la presse, la concertation préalable se déroulera :

du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012

dans les locaux

de la Faculté de Luminy

163, avenue de Luminy - Bâtiment TPR1 – Entrée F – Rez-de-Chaussée – 13009 Marseille
(salle du dialogue compétitif Plan Campus)

les mardi et jeudi de 13h00 à 17h00

Marseille le,



Dates	Observations nom, adresse
18.09.12	EST-il prévu d'établir une maquette à l'échelle ?
20.09.2012	Tracé piétons ABERANT avec traversées des routes -- en plein virage de plus !! et à 100m d'intervalle---- Dites-nous que ce n'est pas ce que l'on voulait ! S'il faut effectivement traverser la route et bien personne ne pourra cette voie dédiée aux vélos -- et ce sera plus dangereux qu'avant !!
20.09.2012	Ne peut-on pas faire une piste cyclable continue (sans intersection avec la route) depuis le rond point de Vaufrège à Luning ? Si malheureusement cela était le cas, quelle protection mettez-vous en place pour assurer une traversée sécurisée ?
20/9/12	Sur la plupart des panneaux vous semblez proposer des espaces partagés piétons/vélos. Ce n'est vraiment pas souhaitable : les piétons ne respectent jamais les pistes cyclables et les vélos vont vite. Le cocktail est accidentogène ! La "photo" de la zone obélisque - Vaufrèges montre aussi une piste cyclable séparée de la route par un simple trottoir. Il est garanti que les voitures vont s'y garer pour déposer/récupérer leurs enfants à l'école. Il faut une vraie séparation route/piste cyclable.

Dates	Observations nom, adresse
25/09	2) <u>Castellane → Oblique</u> La proposition La paraît meilleure tant pour les vélos que pour les piétons 3) <u>Oblique → Vanfrège</u> La piste cyclable va être de facto partagée avec les piétons qui descendent du bus. 4) <u>Vanfrège → Luning</u> - La piste cyclable traverse la route !! - A l'arrivée sur Luning, la piste cyclable passe près des arbres de bois et risque d'être envahi. <u>Remarque générale</u> du cycliste que je suis : il est bien sûr opportun de dissocier la circulation des vélos de celle des voitures, mais il est aussi très important de la dissocier de celle des piétons. Nos déplacements "doux" ne sont pas souvent compatibles (les vitesses sont très différentes).
25/9	Quelle articulation par le carrefour BD ReDon? - Surtout par les vélos et piétons? comme remarqué précédemment, ce n'est pas souhaitable que la piste cyclable traverse la route plusieurs fois sur le tronçon Vanfrège - Luning.

Dates	Observations nom, adresse
06/10/2012	Sur les Tronçon 3 et 4 où il n'y a qu'une seule voie ne serait-il pas pertinent que cette voie soit centrale et puisse être utilisée dans les 2 sens suivant les horaires : Le matin sens Ville -> Luminy Le Soir " Luminy -> Ville
06/10/2012	Ce qui fait l'intérêt d'un BHMS, c'est d'être en site propre (TCSP: première définition donnée sur le panneau 0). C'est ce qui lui permet d'être rapide, fréquent, et surtout régulier (qualités énumérées sur le panneau 1). Or l'aménagement retenu entre l'Obélisque et Luminy n'est en site propre que dans un seul sens (et encore, un court tronçon est entièrement banalisé si on regarde bien les cartes). Adieu la régularité ! Même dans le sens Luminy -> Centre ville qui disposera du site propre, la régularité ne pourra être assurée car les bus arriveront au terminus à intervalles irréguliers. D'autres solutions méritent d'être étudiées : élargissement de l'avenue, circulation alternée des bus sur le site propre (comme le fait le tram T1 dans son tunnel), mise à sens unique pour les voitures avec retour par un autre itinéraire (c'est possible jusqu'au Redon), retour du BHMS par un autre itinéraire (idem), etc qui n'empêche pas d'avoir des des bus sur voie banalisée pour la desserte locale ; etc. Autres remarques : - la voie piéton/bicyclette qui coupe la rue à plusieurs reprises : déjà commenté plusieurs fois, c'est tellement gros qu'on a l'impression que ce détail a été mis là pour focaliser l'attention, et pour ensuite affirmer que de nombreux avis donnés lors de la consultation ont été pris en compte... - les panneaux d'affichage aux stations : c'est très bien mais il faudrait s'assurer qu'il fonctionnent mieux que ceux actuellement installés sur la ligne 21, souvent en panne (à Luminy en particulier) - il est question de "plages horaires étendues" : jusqu'à quelle heure ? la ligne 521 sera-t-elle supprimée ? Dans ce cas il faut prévoir une continuité de desserte jusqu'à la gare St Charles après la fermeture du métro. - Station Rond-Point du Prado : actuellement le débordement de la rue rendra (provisoire), sur le même trottoir que le métro. L'arrêt du BHMS étant au faa, il faudra prévoir une traversée sécurisée ; celle qui existait avant les travaux ne l'était pas vraiment, et le problème est rendu plus aigu avec le débouché du tunnel. Jules Cassaigne, cassaigne@iml.univ-mrs.fr.

Dates	Observations nom, adresse
11/11/12	• <u>Piste cyclable entre route P^t Luning et Université:</u> Pourquoi la piste va-t-elle traverser 3 fois la route, là où à ce jour on ne traverse <u>jamaïs</u> la route ? Le <u>RISQUE</u> amincies n'est-il pas ? • <u>Vie partagée entre route P^t Luning et Université:</u> Si la proximité des bâtiments existants empêche sur une partie de la route du parcours B4WS de s'élargir la chaussée, ce n'est pas le cas sur cette partie terminale du B4WS où il faudrait porter la chaussée à deux fois deux voies, avec piste propre pour B4WS. Les embouteillages actuels en sortie de l'université vers 18h n'ont aucune chance d'inverser...
11/10/12	Si possible B4WS avec système hybride et fonctionnant sur système d'irrigation sur le campus afin d'éviter des déshimantages en pleine côte, plein gaz des propriétés thermiques.

Dates	Observations nom, adresse
11/10/12	Peut-être pas un métro ou un tramway - en site propre pour avoir un système réellement EFFICACE sans bouchon de lauminy ou Volt Point Quel sera le prix de ce transport - de parking sur le campus au lieu de travail ?
15/10/12	<u>Castellane ↔ Obélisque :</u> La proposition 2A est la plus sécurisée pour les piétons / cyclistes et plus calme pour les riverains. Bon choix & piste sur celle-ci. <u>Obélisque ↔ Vaufrige :</u> Un parking relais serait le bienvenu au nord pied de Vaufrige. Les pistes cyclables sont très attendues sur ce tronçon. <u>Vaufrige ↔ Lurisy</u> La séquence matérielle doit être la moins malicieuse possible. Sécuriser une piste cyclable. <u>Une maguette est-elle en cours ?</u> <u>Quel avenir pour la S21 ?</u> Delbrouse Julien Bd Kéris 1303 Marseille.

DECLARATION DE CLOTURE DE REGISTRE
DE CONCERTATION PREALABLE

Le 17 octobre 2012 à 17h00, le délai de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Castellane et Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements) ayant expiré, je soussigné,

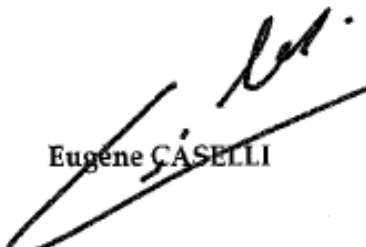
Monsieur Eugène CASELLI

Président de la Communauté
urbaine Marseille Provence Métropole

déclare clos le présent registre mis à disposition du public dans les locaux de la Faculté de Luminy – 163, avenue de Luminy 13 009 Marseille / Bâtiment TPR1 Entrée F – pendant 4 semaines consécutives, du lundi 17 septembre 2012 au mercredi 17 octobre 2012 inclus, et sur lequel ont été portées 12 observations.

31 OCT, 2012

Marseille, le


Eugène CASELLI

Bilan de la concertation préalable

REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA PLACE CASTELLANE ET LE POLE UNIVERSITAIRE DE LUMINY A MARSEILLE (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements)

ANNEXE 5 :

Compte rendu de la réunion de lancement de la concertation préalable du 14 septembre 2012

**REUNION DE LANCEMENT DE LA
CONCERTATION PREALABLE DU 14 SEPTEMBRE 2012**

COMPTE RENDU DE REUNION

Environ 35 personnes sont présentes lors de la réunion publique de lancement de la concertation préalable du projet de BHNS Castellane / Luminy.

Elus :

- Eugène CASELLI, Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- Guy TEISSIER, Député Maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille – Conseiller Communautaire ;
- Lionel Royer PERRAULT, maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille – Conseiller Communautaire ;
- Didier REAULT, maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille – Conseiller Général des Bouches-du-Rhône ;
- Pierre SEMERIVA, Conseiller Communautaire ;
- Marie Louise LOTA, Conseiller Communautaire.

Messieurs TEISSIER et CASELLI rappellent le contexte du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Castellane / Luminy.

Dans le cadre des mesures d'accompagnement du Plan Campus, la Communauté urbaine s'est engagée à améliorer la desserte en transports en commun du site universitaire de Luminy. Pour cela, il a été envisagé de créer une ligne de BHNS entre la place Castellane et l'université de Luminy, en remplacement de la ligne de bus n°21 qui représente actuellement la 1^{ère} ligne de bus du réseau RTM en terme de fréquentation.

Deux autres lignes de BHNS sont également en cours sur Marseille entre Bougainville et Le Vallon des Tuves et entre Saint Jérôme et Château Gombert. Le calendrier du présent BHNS est décalé par rapport aux deux autres de par la nécessité de ne pas cumuler les travaux avec les autres chantiers actuellement en cours pour le tunnel Prado Sud et le Grand Stade.

Monsieur CASELLI indique qu'il a pu constater la qualité du matériel roulant qui sera mis en œuvre : en effet, un bus à haut niveau de service sera exposé sur le stand de la rRTM à la foire de Marseille.

Monsieur Joël VANNI, Directeur des Infrastructures de la Communauté urbaine, présente ensuite le projet de BHNS Castellane / Luminy et les modalités de la concertation préalable avant de laisser la parole à l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge de l'opération, le groupement ARTELIA / Vezzoni Associés.

Suite à la présentation du projet de BHNS, plusieurs questions sont posées par l'assistance.

Intervention d'un riverain du quartier de Mazargues pour savoir si les autres lignes de bus emprunteront également le site propre.

MPM précise que les autres lignes empruntant actuellement l'itinéraire pourront utiliser le site propre.

Pierre SEMERIVA : Monsieur SEMERIVA est globalement satisfait du projet de BHNS Castellane / Luminy qui prend en compte la problématique des cycles mais il attend des plans plus précis. Certains cheminements piétons notamment sur le haut de l'avenue du Prado devront être améliorés.

Didier REAULT : Monsieur REAULT considère que ce projet correspond à l'objectif de disposer d'un mode de transport performant, rapide et confortable. L'entrée de ville mérite un traitement de qualité.

Lionel Royer PERRAULT : Le projet de BHNS répond aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain qui va être délibéré dans quelques semaines et il s'inscrit dans un projet plus global de desserte des quartiers Sud de Marseille.

Il s'interroge sur le projet du Boulevard Urbain Sud et sur le projet d'extension du métro jusqu'à Saint Loup. Il demande également si le stationnement des commerces de l'avenue de Lattre de Tassigny,

en particulier celui de la pharmacie, a été pris en compte dans le cadre du BHNS et si il est prévu d'implanter des vélos électriques sur le campus de Luminy.

MPM précise que le projet du Boulevard Urbain Sud est toujours à l'étude mais que MPM ne pourra pas assumer tout seul le financement de cette opération, que ce soit en maîtrise d'ouvrage ou en PPP. L'aide de l'Etat est indispensable.

De même, le projet d'extension du métro jusqu'à Saint Loup est toujours à l'étude mais ce dernier s'inscrit dans un développement à plus long terme des moyens de transports de MPM.

Concernant les vélos électriques, la 1^{ère} station sera mise en place à la Gare Saint-Charles. En revanche, il n'est pas prévu d'équiper le site de Luminy en vélos électriques pour l'instant.

L'équipe de maîtrise d'œuvre précise que l'offre de stationnement est conservée sur le site. De manière plus générale, l'offre de stationnement sera complétée par la création de 2 parkings de délestage, le premier au niveau de la future intersection de l'avenue de Lattre de Tassigny avec le Boulevard Urbain Sud et le second dans le secteur de Vaufrèges, au niveau du carrefour avenue de Luminy / route Léon Lachamp.

CIQ Mazargues : Le CIQ souligne le stationnement anarchique existant actuellement au niveau de l'institution Sainte Trinité.

MPM et l'équipe de maîtrise d'œuvre précisent que la réflexion est en cours sur le secteur de Sainte Trinité.

L'architecte mandaté pour le réaménagement de l'établissement scolaire a déjà été contacté par le maître d'œuvre du BHNS : une bande de 8 m pourrait être mise à la disposition du BHNS pour y aménager une zone de dépose minute.

Des réunions de travail vont être organisées pour préciser l'aménagement au niveau de l'établissement scolaire de sorte à rendre compatible la circulation du BHNS et les différents usages de l'établissement scolaire (stationnement, dépose minute, accès pompiers,...).

Marie Louise LOTA : Concernant la section Castellane-Mazargues, Madame LOTA est consciente que la solution 1 est moins coûteuse que les solutions 2a et 2b. Elle souligne que ces solutions n'ont pas le même impact en terme de stationnement pour le projet.