



UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE A MIRAMAS

De Jean Moulin — au village des Marques

Dossier de concertation préalable

15 novembre 2021 - 15 décembre 2021

En application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme



TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
OBJET DE LA CONCERTATION	3
LES ENJEUX DU PROJET	4
C'EST QUOI lebus+ (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE) ?	5
lebus+ DE MIRAMAS	6
PRESENTATION DES AMENAGEMENTS : OBJET DE LA CONCERTATION	8



INTRODUCTION

La Métropole Aix-Marseille Provence créée au 1er janvier 2016, regroupe le territoire métropolitain autour de Marseille et d'Aix-en-Provence, et dispose des compétences en termes d'aménagement de l'espace métropolitain et de transports.

Depuis 2017, elle travaille sur l'insertion de la ligne premium **lebus+** à Miramas. Cette ligne propose **un service de qualité et attractif optimisé pour desservir les grands équipements et les quartiers de la politique de la ville**. Elle reprend le tracé de la ligne **10** et l'améliore.

Il participe au **développement de la mobilité douce** (amélioration de la part modal des transports collectifs, développement de l'intermodalité) qui se traduira par une **réduction de la congestion urbaine et une amélioration de la qualité de l'air de la ville**.

OBJET DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation préalable

La concertation préalable initiée par la **Métropole Aix-Marseille Provence** fait suite aux études préalables. Elle vise à présenter **le projet au public, échanger avec la population sur les grands principes du projet, les choix de desserte**, afin de permettre à La Métropole Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage **d'affiner et d'adapter son projet** en intégrant au mieux les **besoins** et les attentes de la population.

La concertation est ouverte entre le 15 novembre et le 15 décembre 2021.

Après la concertation ?

Le bilan permettra d'affiner et d'adapter le projet. Une fois la **démarche administrative aboutie**, les **travaux** pourront démarrer en **octobre 2022** pour une durée de **18 mois** environ.

La fin des travaux est prévue fin 2023 et **lebus+** sera en service début 2024.

Les modalités de la concertation préalable

La concertation préalable est menée conformément à l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme, avec :

- Une information sur les sites internet de la Métropole et sur celui de la ville de Miramas ;
- Un **site dédié** et une **adresse électronique** pour consigner les remarques, questions et observations ;
- Une **exposition** comprenant des documents synthétiques de présentation du projet dans les lieux suivants :
 - Mairie de Miramas ;
 - Siège du Conseil de Territoire.
- Des **registres** mis à disposition sur les lieux d'exposition, permettant au public de consigner les remarques, questions et observations.

SITES INTERNET / ADRESSES DES LIEUX D'EXPOSITION

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE
Conseil de Territoire Istres Ouest Provence
Chemin du Rouquier
13800 – ISTRES

<https://www.marseille-provence.fr/>

www.ampmetropole.fr

MAIRIE DE MIRAMAS
Place Jean Jaurès
13140 Miramas
<https://www.miramas.fr/>

SITE DEDIE AU PROJET (registre dématérialisé) :
www. <https://preprod.registre-numerique.fr/concertation-prealable-reglementaire-bhns-miramas>



Etapas du projet





LES ENJEUX DU PROJET

Pour changer les comportements automobiles, la Métropole Aix-Marseille-Provence, compétente en matière de mobilité, a approuvé en décembre 2016, son **agenda de la mobilité** structuré « autour de lignes et de pôles d'échanges Premium, gages de l'attractivité du système de mobilité dans son ensemble ».



lebus+ de Miramas desservira Miramas du nord au sud en passant par la gare ferroviaire, véritable nœud d'échanges du réseau de transport.

Cette nouvelle desserte premium assure l'armature principale de la desserte urbaine en complément des lignes de bus urbains et en interface avec la desserte régionale, ferroviaire et les CAR+ interurbains.

Cela permettra de répondre à plusieurs enjeux globaux, aux échelles métropolitaines et urbaines :

- **Report modal et décongestion urbaine :** un des objectifs du développement de **lebus+** est d'améliorer significativement la part modale des transports collectifs sur les itinéraires desservis par la ligne et de contribuer ainsi à la diminution de la congestion urbaine ;
- **Développement de l'intermodalité :** la nouvelle ligne premium proposée dessert la gare ferroviaire et la gare routière : pôle d'échange réhabilité permettant une intermodalité renforcée (TER, vélos, transports en commun, parc-relais, etc.).
- **Amélioration de la qualité de l'air .**
- **Développement d'une cohésion sociale et territoriale :** les quartiers prioritaires de la politique de la ville seront desservis par la nouvelle ligne premium dans une volonté de renforcer la mobilité des habitants dont les questions de mobilité peuvent être un frein à l'accès à l'emploi.

Afin de répondre à ces objectifs le projet **lebus+** doit être attractif et de qualité. L'amplitude horaire des services sera donc étendue, le cadencement des lignes en lien avec les pôles d'échanges généralisé, le système d'informations voyageurs sera performant, le réseau sera accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et le parc urbain sera renouvelé vers du matériel propre au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV).

Il desservira les grands équipements : centre ville, zones d'activités (notamment les secteurs commerciaux au Nord et au Sud de la Ville ainsi que le Village des Marques), grands générateurs ponctuels de déplacements (la nouvelle Halle d'Athlétisme, la piscine, le cinéma, la médiathèque, les Lycées, les collèges,...) ainsi que les quartiers prioritaires de la politique de la ville en périphérie (avenue du Levant).





C'EST QUOI lebus+ (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE) ?

Définition du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Un **BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)** désigne une ligne de transport performante accessible et écologique avec :

- Des lignes de bus à très grande fréquence ;
- Une amplitude d'horaire élevée ;
- Des aménagements de voirie ponctuels ;
- Quelques priorités aux feux ;

Pourquoi un BHNS ?

lebus+ (ligne de Bus à Haut Niveau de Service) permet le **raccordement au maillage interurbain (TER, CAR et Car+)** et **constitue l'armature principale du maillage urbain de Miramas.**

Desserte premium, il est lui-même connecté à un maillage de proximité permettant le rabattement des modes actifs (piétons, cycles,...) et des véhicules particuliers (parc relais).



Nature du projet lebus+

S'agissant d'une ligne de **BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)** desservant des communes de taille moyenne, ce projet de **ligne lebus+** est empreint d'un grand pragmatisme qui se traduit par :

- Des **aménagements de sites propres**, ouverts à l'ensemble des lignes de bus et cars, ciblés sur les sections où la perte de temps est la plus forte, principalement en amont des carrefours ;
- La mise en place de dispositifs de **priorité aux carrefours** à feux les plus stratégiques ;
- **L'implantation de feux tricolores** équipés de dispositifs de priorité sur les carrefours giratoires les plus saturés ;
- La **réalisation d'aménagements cyclables** sur les voies où sont réalisés des travaux en faveur des transports en commun. Il complète ainsi les aménagements prévus par le plan vélo ;
- Il s'inscrit en **cohérence avec les autres actions de mobilités engagées sur le territoire** (autres BUS+, renforcement de pôles d'échanges,...).

INTERURBAIN



TER



CAR



CAR+

URBAIN Armature principale



TRAMWAY



METRO



BUS



Proximité



VELO



PARC-RELAIS



MARCHE



BUS



AUTOPARTAGE



lebus+ DE MIRAMAS

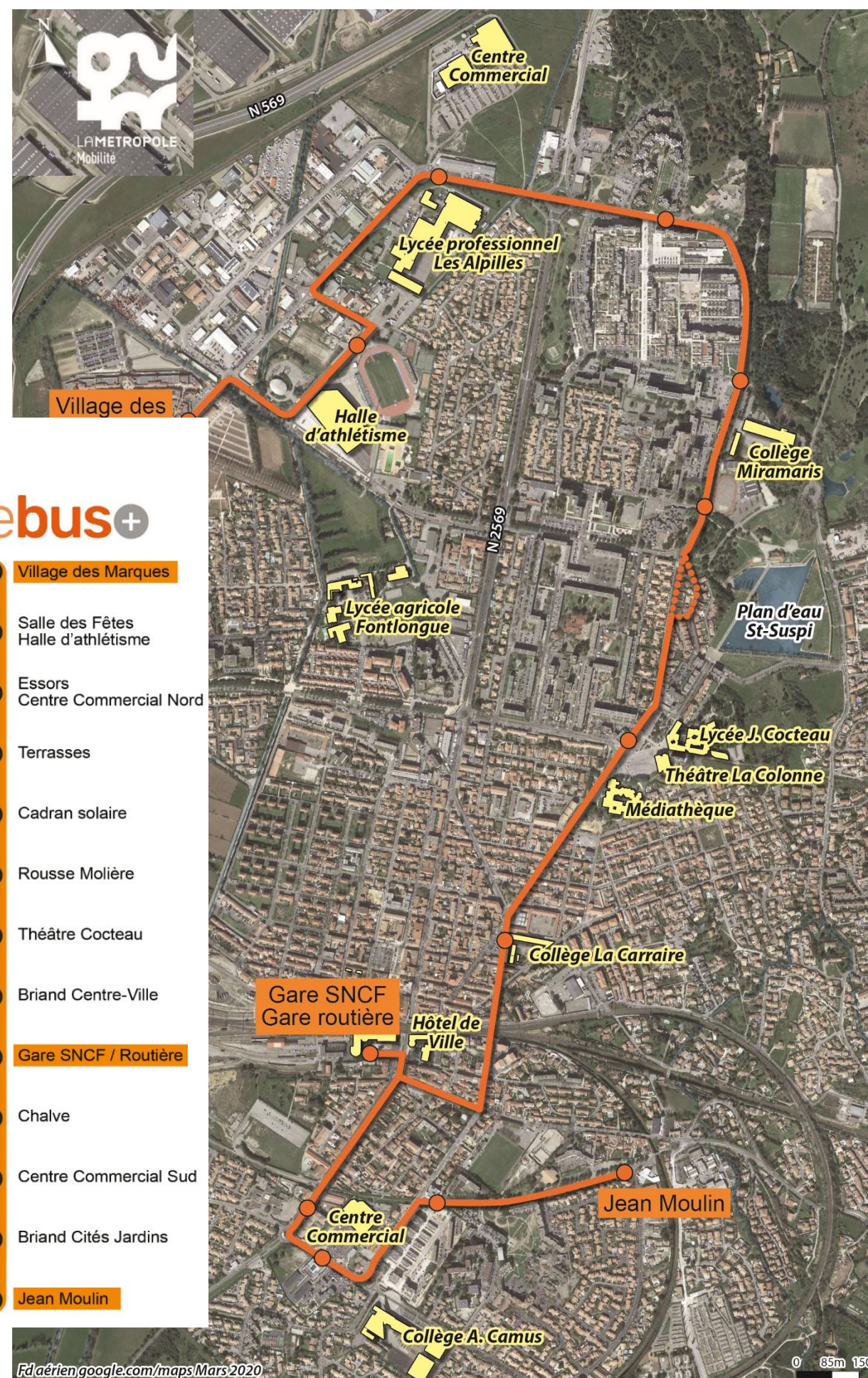
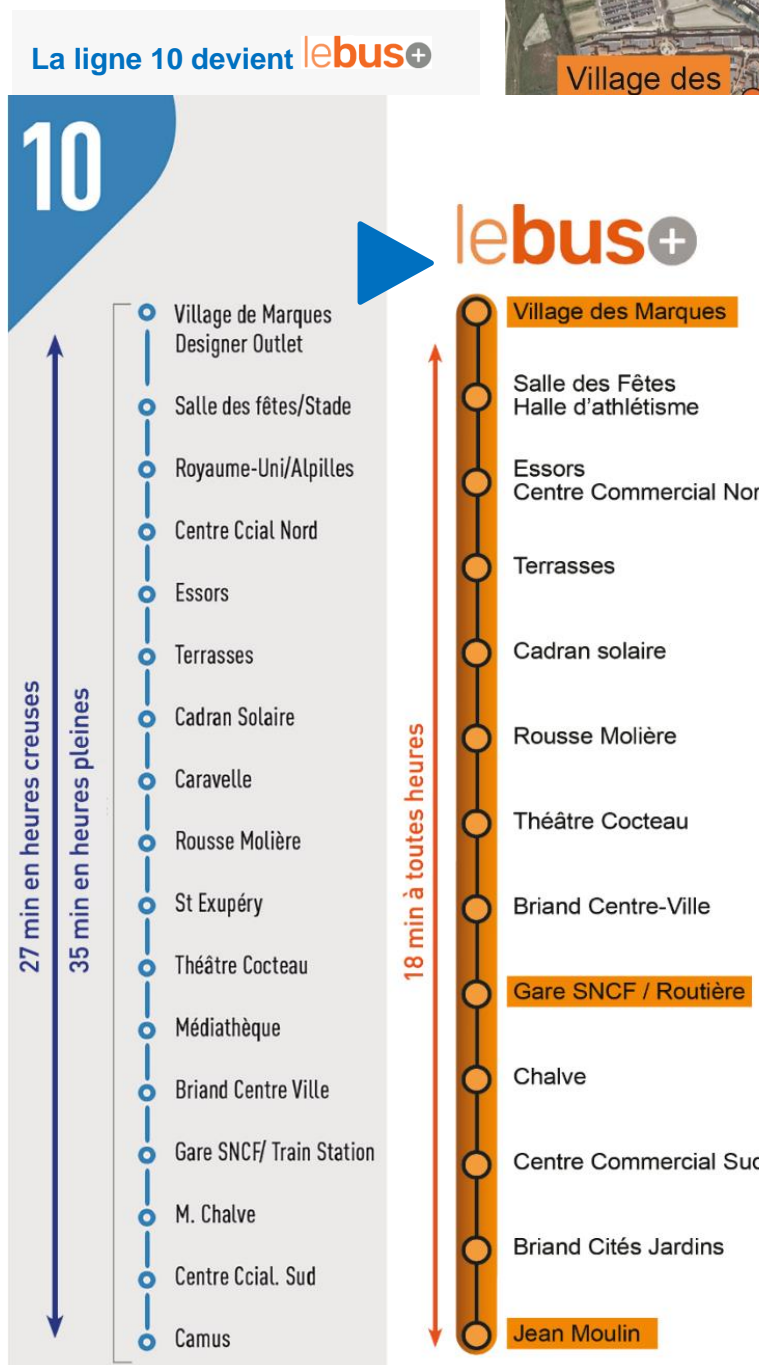
Présentation générale du projet lebus+

lebus+ est une ligne premium pour améliorer la desserte urbaine en connexion avec :

- Les lignes lebus et lecar ;
- La gare SNCF de Miramas.

Elle reprend le tracé de la ligne lebus 10 et l'améliore :

- + **rapide** : 18 minutes entre les terminus Village des Marques - Jean Moulin grâce à des couloirs de bus et des priorités aux feux ;
- + **fréquent** : toutes les 10 min en heures de pointe ;
- + **d'amplitude** : des bus plus tôt le matin et plus tard le soir ;
- + **ponctuel** : fiabilité accrue des horaires de passage ;
- + **d'information voyageur** : heures de passage en station et conditions de circulation ;
- + **confortable** : 13 nouvelles stations aménagées (places assises) et des services à bord (Wi-Fi et ports USB) ;
- + **écologique** : véhicules roulant au gaz naturel ;
- + **d'aménagements** favorables aux modes doux et à l'amélioration générale de la circulation de l'ensemble des transports en commun sur la ville.

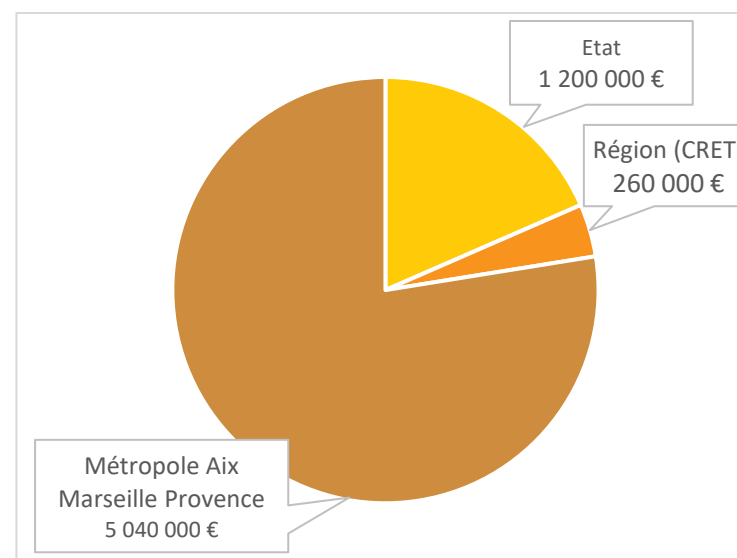




Chiffres clés

D'une longueur de 6 km environ, la ligne comportera 13 stations séparées d'environ 500m. lebus+ ira à 20km/h en moyenne, passera toutes les 10 minutes aux heures de pointe et toutes les 20 minutes aux heures creuses. Il sera en service de 6h à 21h30.

Longueur de la ligne	6 km environ
Nombre de stations total	13
Vitesse commerciale	20 km/h
Temps de parcours	18 minutes
Temps de parcours de la gare au Village de marques	13 min (contre 22 min actuellement)
Temps de parcours de la gare à Jean Moulin	4 min 30 (contre 6 min actuellement)
Distance entre les stations	500 m
Fréquence	10 mn en heures de pointe et 20mn en heures creuses
Amplitude	6h00-21h30



Le montant de l'opération est estimé à 6 500 000 euros et les financements proviennent :

- De l'état (grenelle) : 1 200 000 euros ;
- De la Région (CRET) : 260 000 euros ;
- De la Métropole Aix Marseille Provence : 5 040 000 euros ;

Nature des aménagements

Les aménagements concernent :

- 13 stations allant de Jean Moulin au Village des Marques;
- L'aménagements des principaux espaces publics :
 - Requalification de l'avenue Marius Chalve ;
 - Requalification de l'avenue Saint-Exupéry Sud (et avec variante possible au Nord) ;
 - Requalification de la rue Marie Prad.
- L'aménagement de couloirs d'approche, des feux et ronds-points au niveau :
 - Du Boulevard Jacques Minet ;
 - De l'avenue Marius Chalve ;
 - De l'avenue de la République ;
- Des priorités aux bus aux feux ;
- Des aménagements sécurisés et favorables aux cycles en complément des aménagements prévus par le plan vélo.





PRESENTATION DES AMENAGEMENTS : OBJET DE LA CONCERTATION

Détail des stations et du mobilier

La station sera aménagée par

- Des quais confortables : 15m de long, 3 mètres de larges
- Le totem élément central et identitaire du quai qui mutualise éclairage et borne information voyageur
- Une couleur identitaire du BHNS
- Un banc pour permettre d'attendre confortablement le bus et une corbeille

Selon les stations, des équipements complémentaires seront apportés :

- Un abris bus qui participa à l'identité du BHNS
- Le distributeur de titres (D.A.T), si possible, positionné sous l'abris pour un plus grand confort des voyageurs
- Des arbres plantés pour apporter ombre et fraîcheur au quai

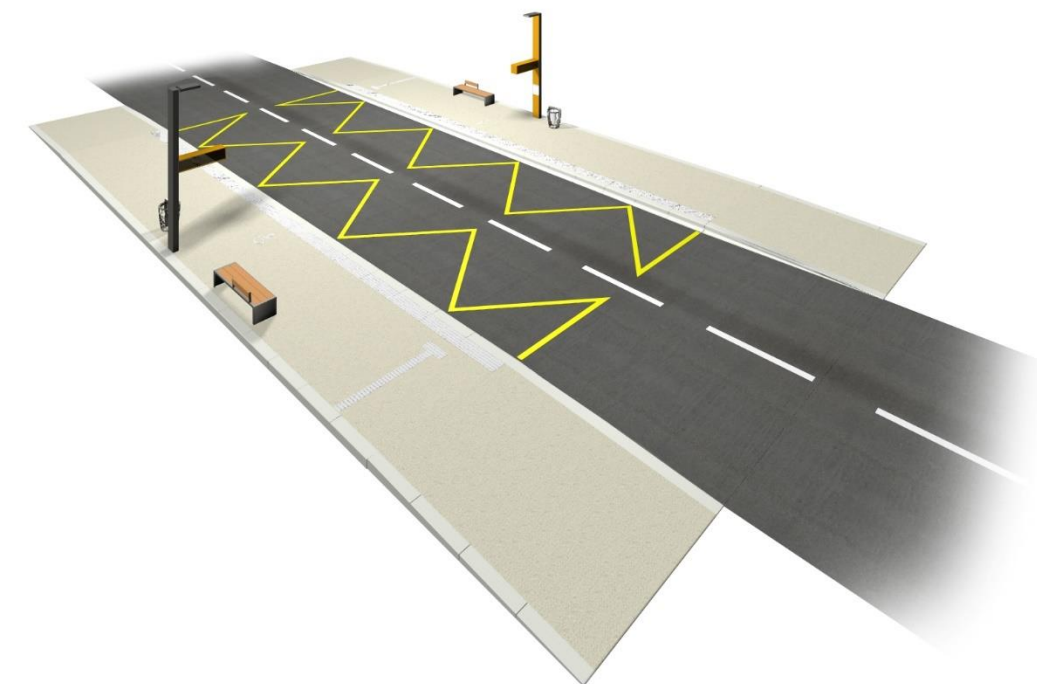
Un arbre sera aussi supprimé à l'arrêt Chalve et 2 transplantés à l'arrêt centre commercial sud.



Exemple de station du ZeniBus



Exemple de la station de l'Aixpress



La station de base dite station Totem



La station dite avec abris



Avenue Marius Chalve

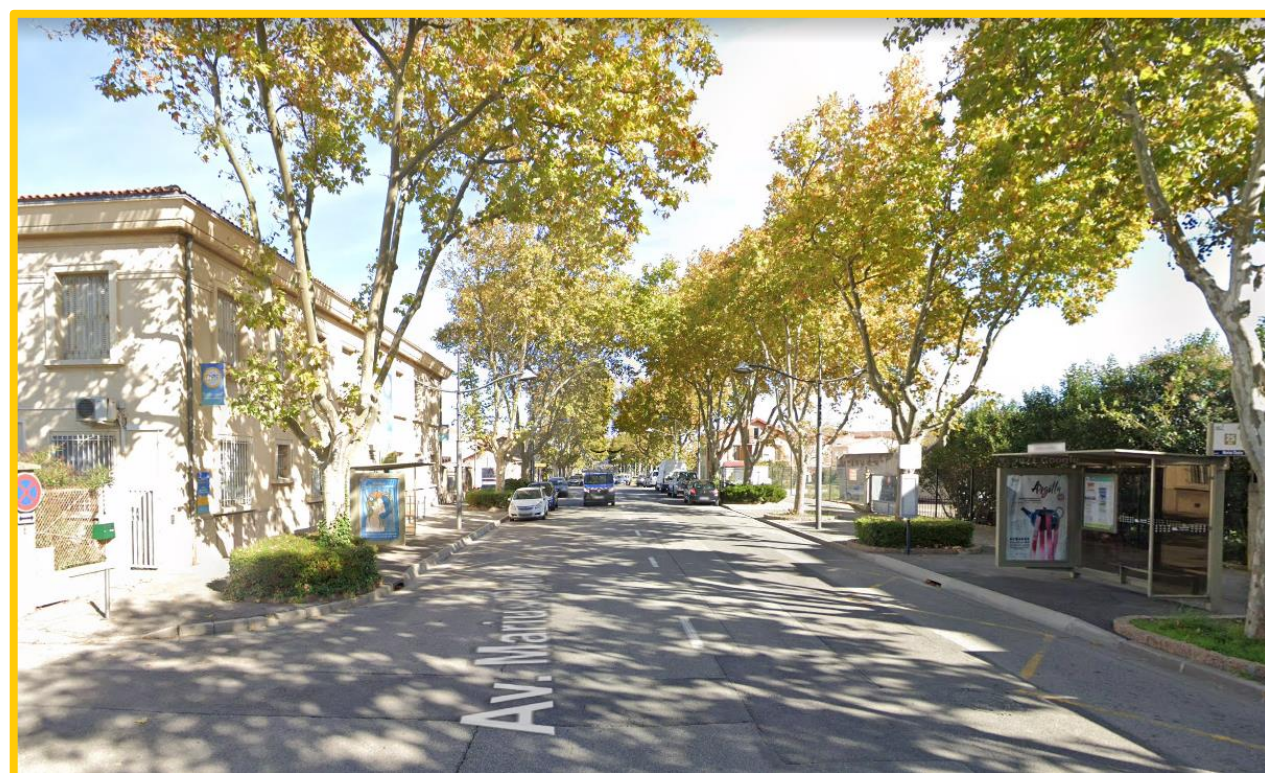
Aujourd'hui

Aujourd'hui, l'avenue Marius Chalve est en double sens avec des places de stationnement de chaque côté. Aucun aménagement cyclable n'est aménagé.

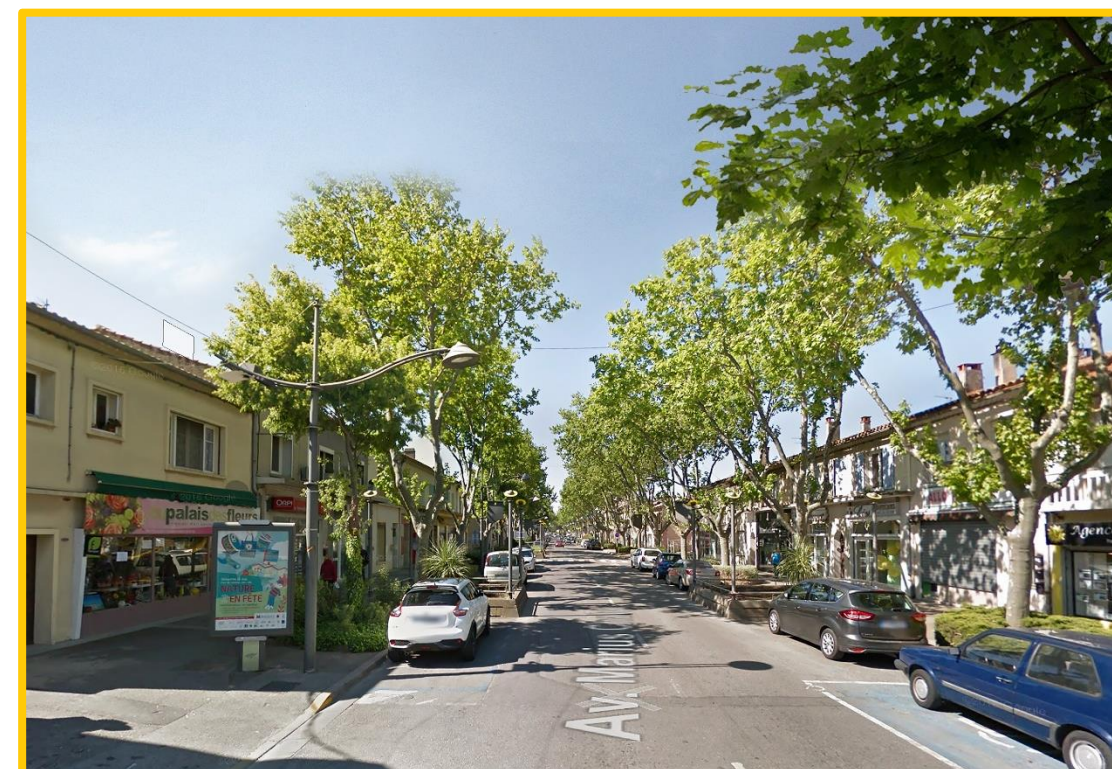
Avec lebus+

L'aménagement proposé à l'Avenue Marius Chalve est un aménagement qualitatif d'entrée de ville qui préserve les arbres et offre une nouvelle distribution de l'espace au profit :

- De la circulation du bus avec un couloir d'approche ;
- Des cycles avec des pistes séparées des véhicules ;
- D'un espace qualitatif pour les piétons et les cycles ;
- D'une réorganisation du stationnement ;
- ... tout en préservant et en plantant des arbres.



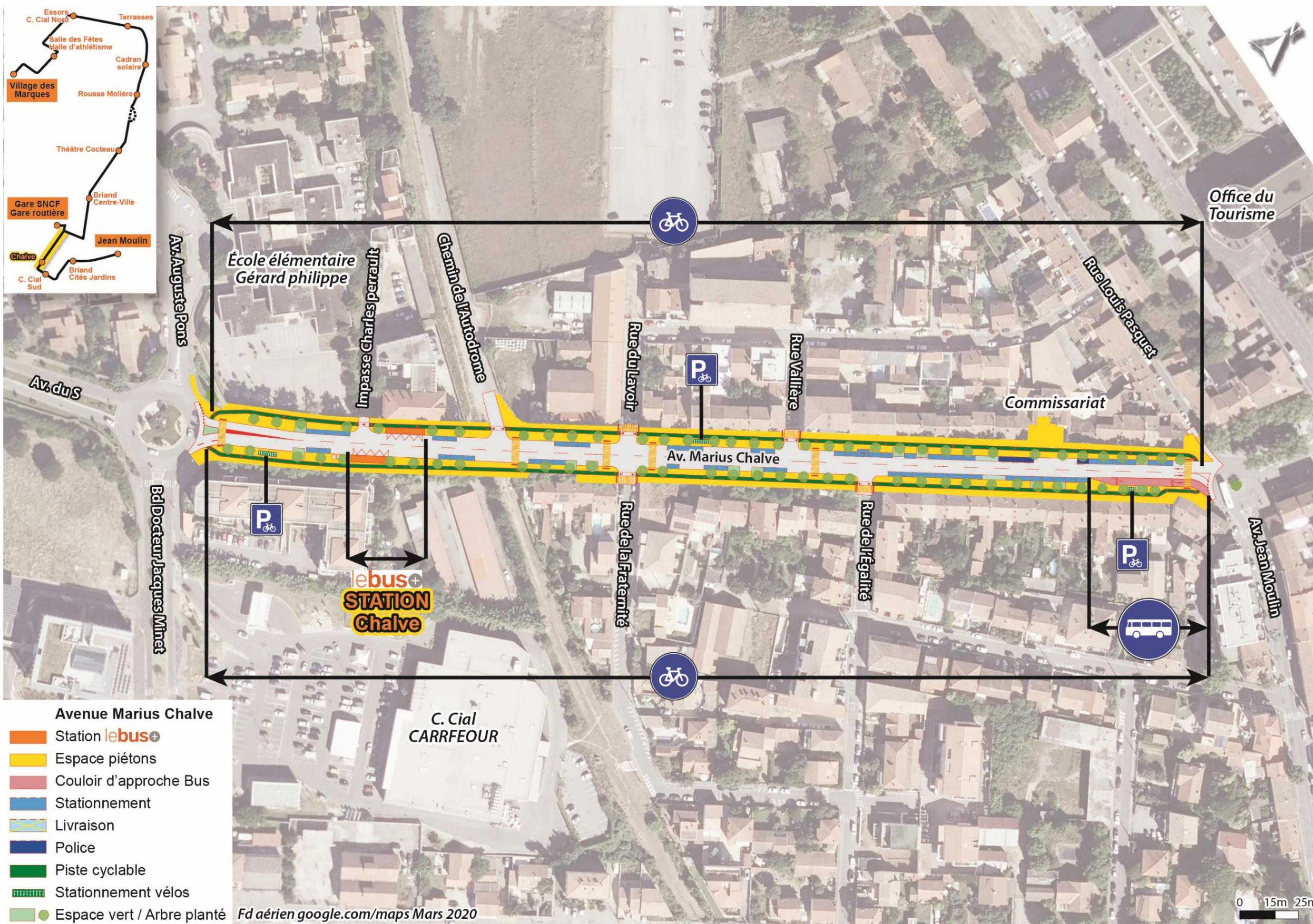
Station de bus existante de l'avenue Chalve aménagée pour lebus+ (Google Maps, 2020)



Avenue Marius Chalve aujourd'hui (Google Maps, 2020)



Avenue Marius Chalve avec lebus+





Avenues Saint-Exupéry et Daniel Paul

Aujourd'hui

Aujourd'hui, ce secteur comporte de nombreuses contraintes qui pénalisent la desserte en bus :

- Tracé sinueux (en zone 30) avec des difficultés de girations pour les bus ;
- Itinéraire différent selon les sens ;



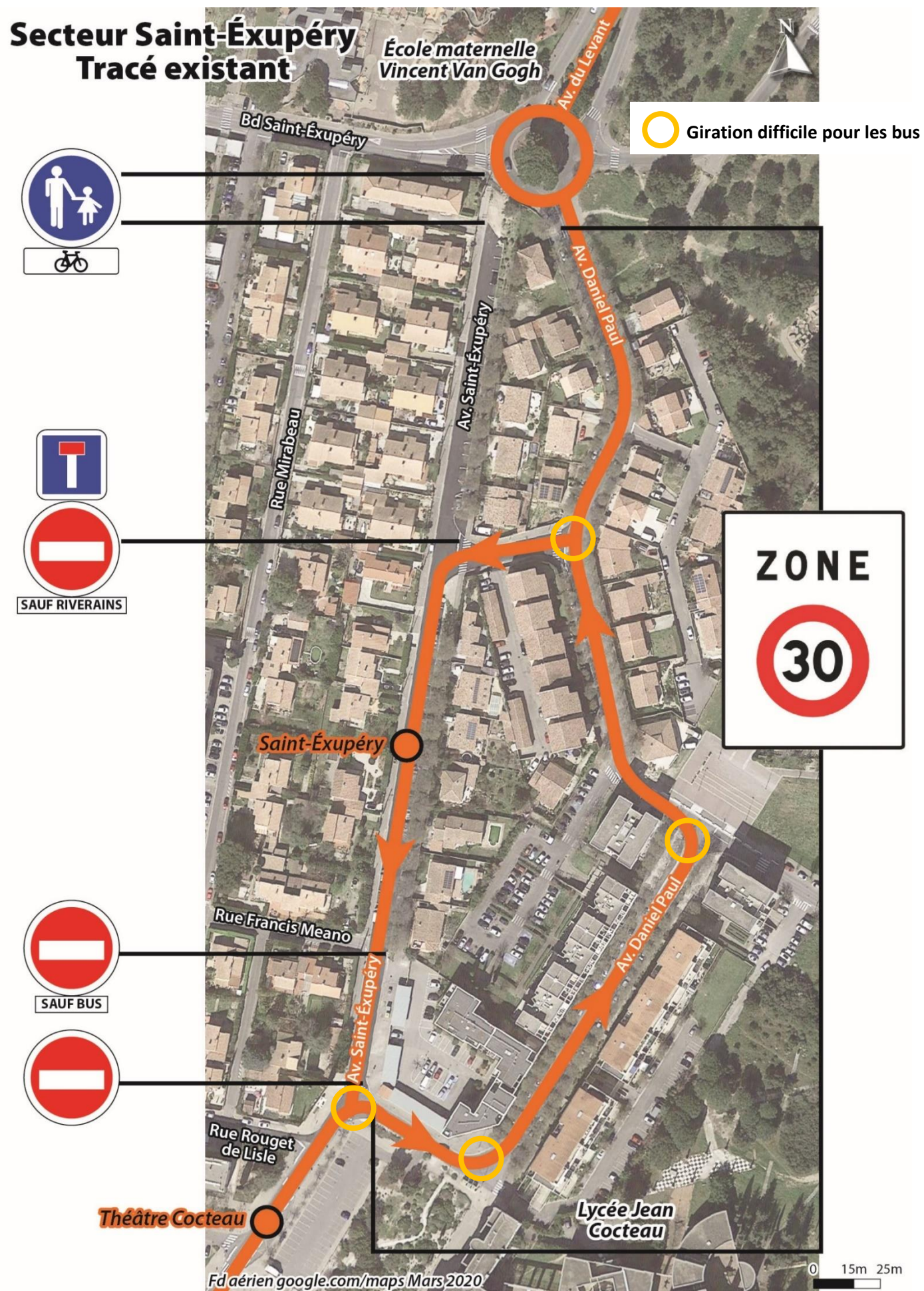
Giration actuelle difficile pour les bus (avenue Daniel Paul) (Google Maps, 2020)



Itinéraire différent selon le sens de circulation du bus (Google Maps, 2020)



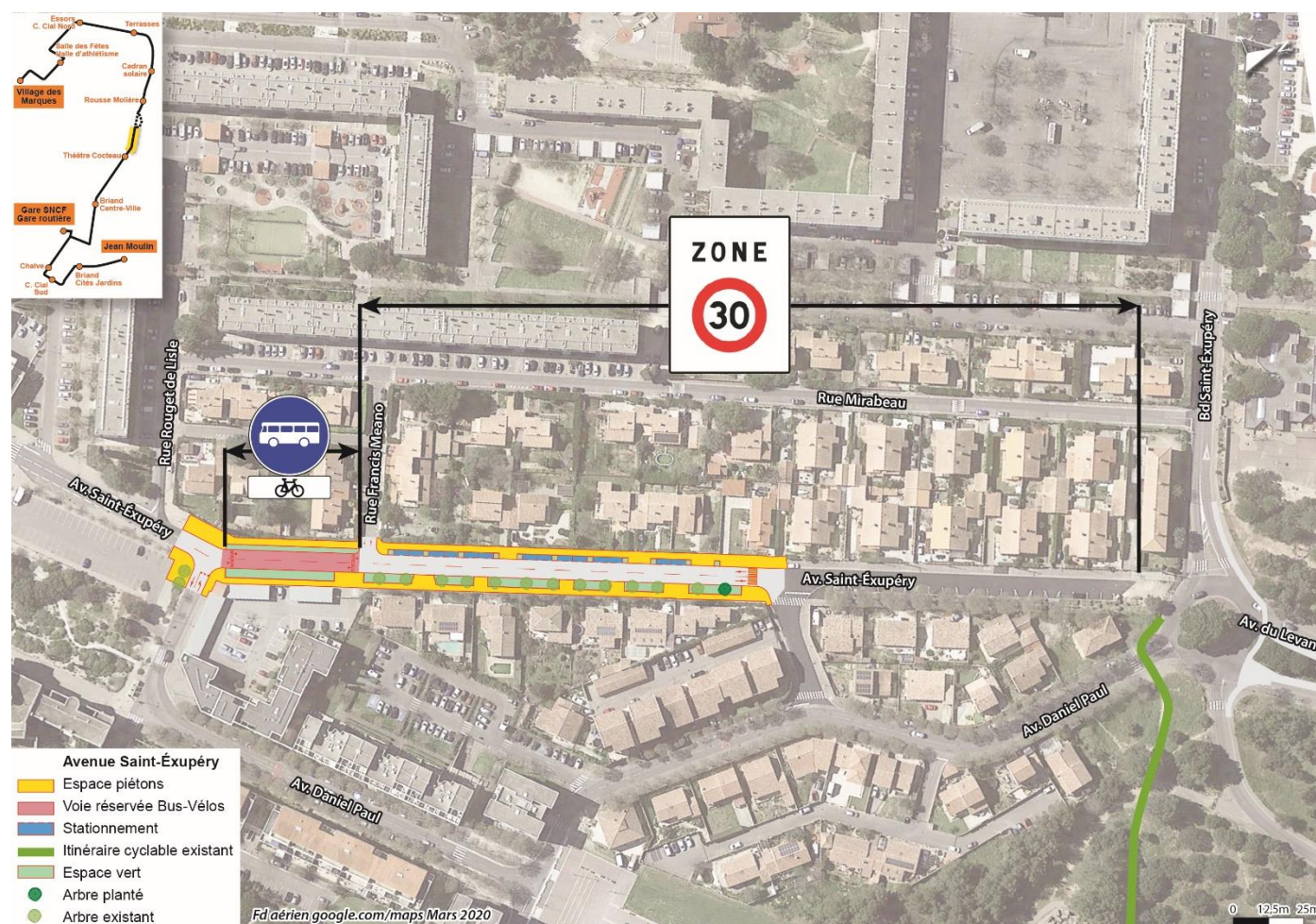
Secteur Saint-Exupéry Tracé existant





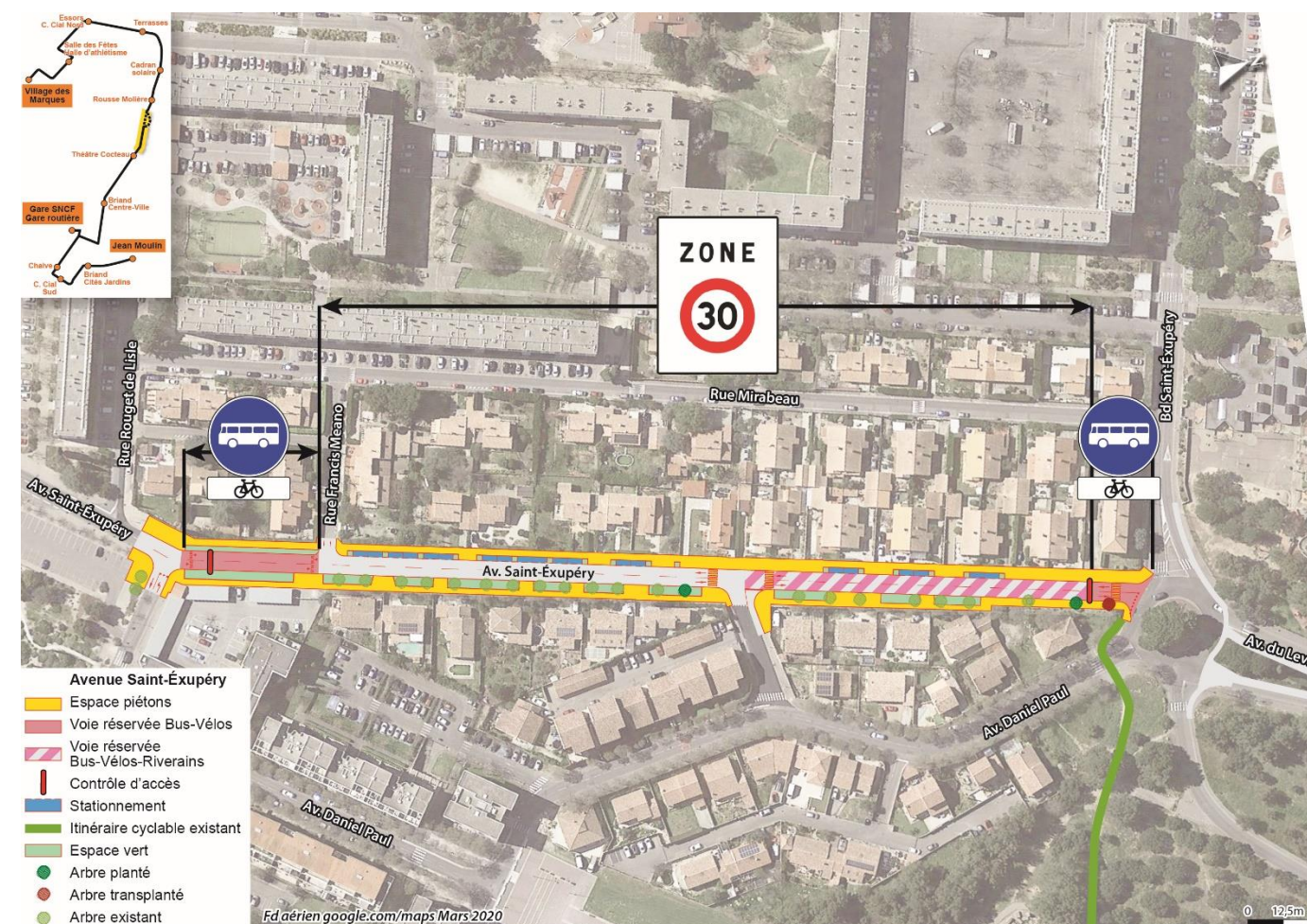
Avenues Saint-Exupéry et Daniel Paul : deux options pour lebus

Un aménagement est envisagé pour une circulation à double sens du bus sur la partie Sud et un aménagement est réalisé pour donner la priorité aux bus au carrefour Daniel Paul.



Tracé de base de l'avenue Saint-Exupéry

Une variante est proposée par l'aménagement en double-sens de l'ensemble de l'avenue Saint-Exupéry qui présente l'intérêt général de développer un itinéraire plus direct et rapide pour le bus avec des aménagements spécifiques (contrôle d'accès) pour maintenir l'interdiction de la circulation. L'ensemble de la voirie serait traité en zone 30, tranquillisé pour les vélos et les piétons. Le cadre de vie est préservé.



Variante de l'avenue Saint-Exupéry



Exemple de contrôle d'accès



Section courante : Existant



Projet d'aménagement

Section Nord : Existant



Tracé de base



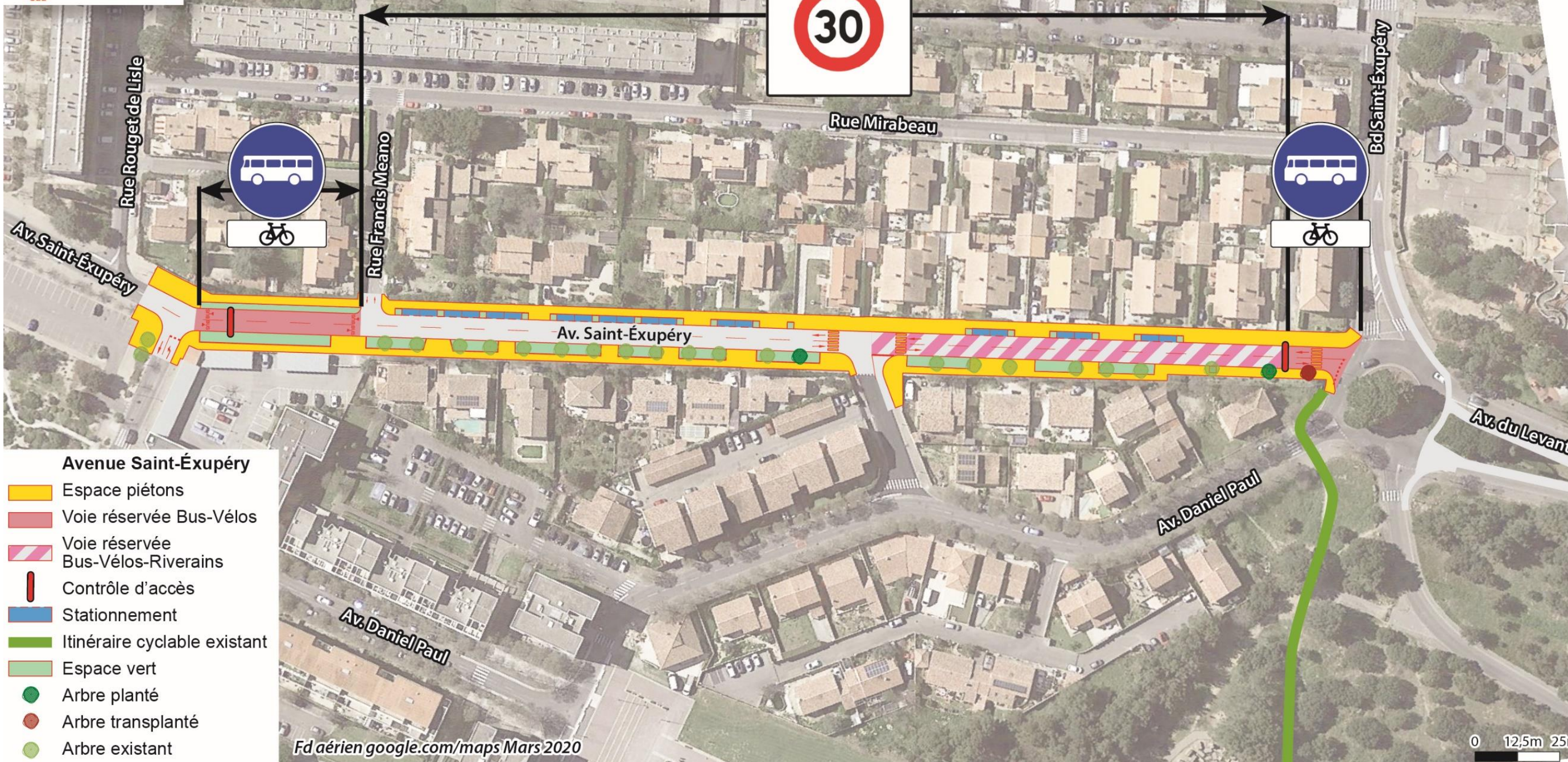
Variante





- Avenue Saint-Éxupéry**
- Espace piétons
 - Voie réservée Bus-Vélos
 - Stationnement
 - Itinéraire cyclable existant
 - Espace vert
 - Arbre planté
 - Arbre existant

Fd aérien google.com/maps Mars 2020





Avenue de la République et rue Marie Prad

Aujourd'hui

Aujourd'hui, l'avenue de la République est en double-sens, avec des espaces de stationnement sur un sens. Un aménagement cyclable existe déjà le long de l'avenue de la République mais en sens unique sur le trottoir Est.

La rue Marie Prad est une rue à double-sens étroite priorisée aux véhicules motorisés ; les trottoirs sont très étroits forçant les piétons à emprunter la chaussée. Il existe deux entrées au square aux extrémités Est et Ouest de cette rue.



Avenue de la République et rue Marie Prad aujourd'hui (Google Maps, 2016 et 2020)

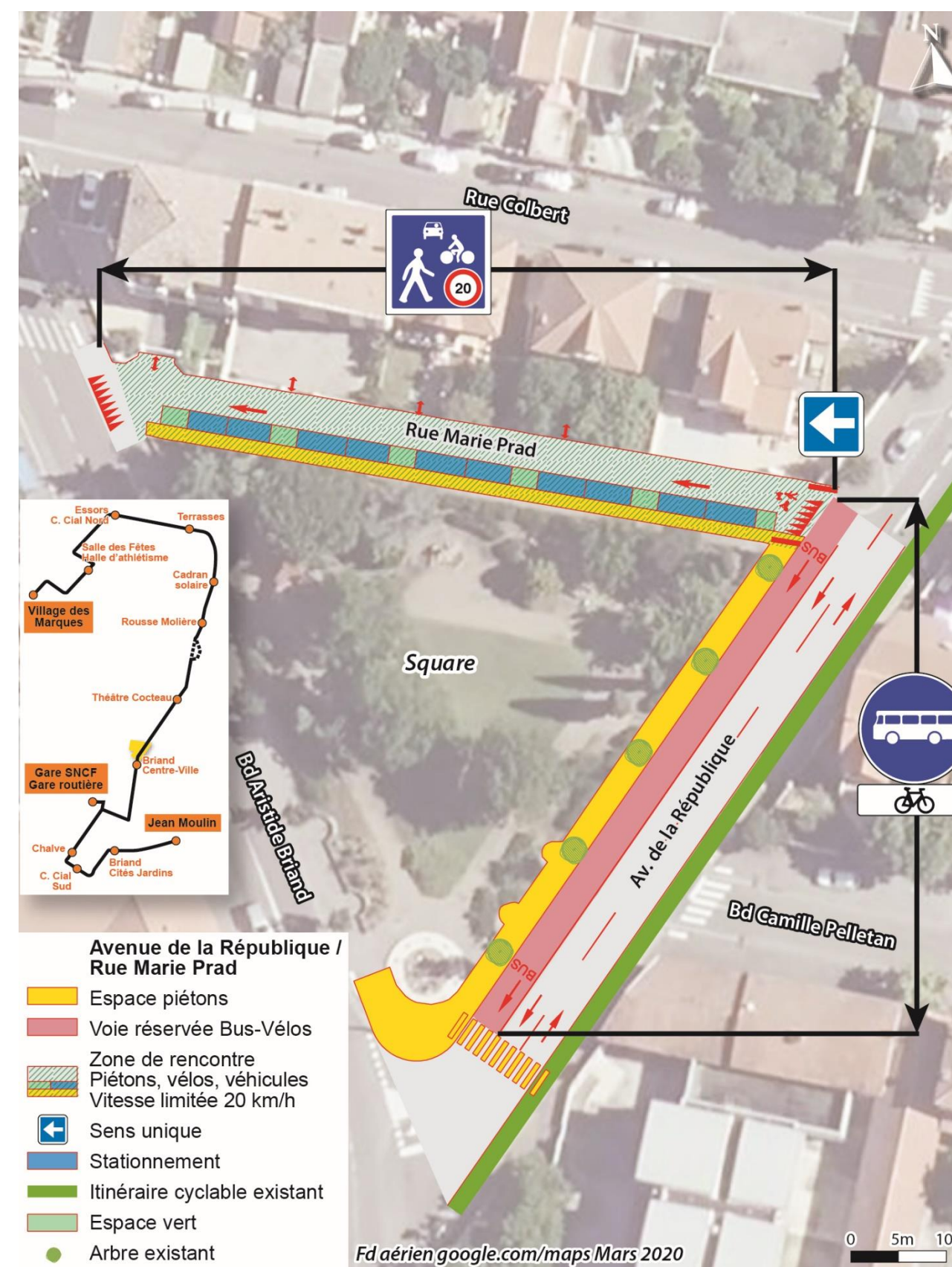
Avenue de la République et rue Marie Prad avec lebus+

La rue de la République sera aménagée pour réaliser un couloir d'approche au feu pour les bus. Une voie sera réservée aux vélos et aux bus permettant aux vélos de se déplacer de façon sécurisée dans les deux sens.

Le stationnement est réorganisé rue Marie Prad qui est requalifiée en zone de rencontre avec l'aménagement d'espaces verts assurant un traitement qualitatif en prolongement du square.



Rue Marie Prad avec lebus+





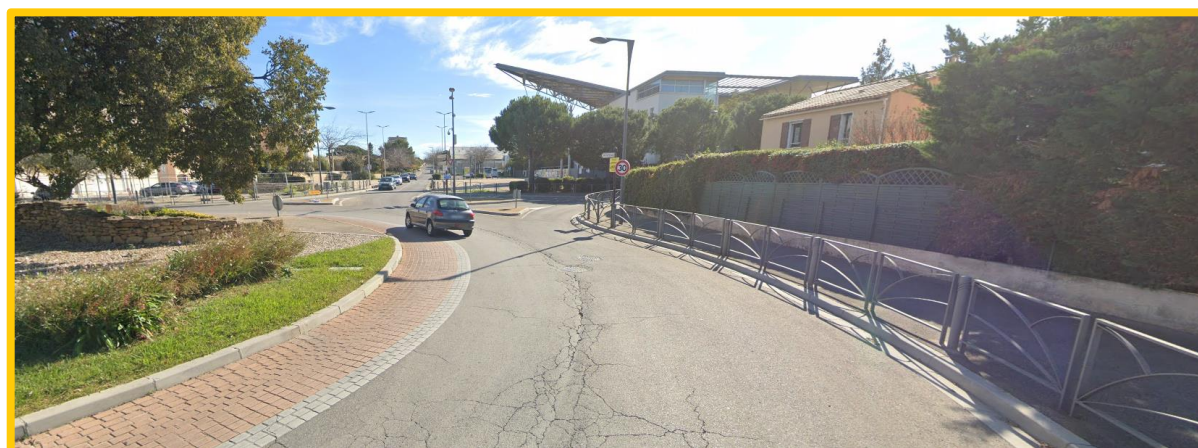
Boulevard Jacques Minet

Aujourd'hui

Aujourd'hui, le boulevard Jacques Minet est en double sens avec un terre-plein central. L'accès piéton à la Rue de l'Agueloun et au boulevard de Maupassant en arrivant de l'avenue Jacques Minet est étroit et le passage piéton n'est pas dans l'axe de déplacement de la rue.



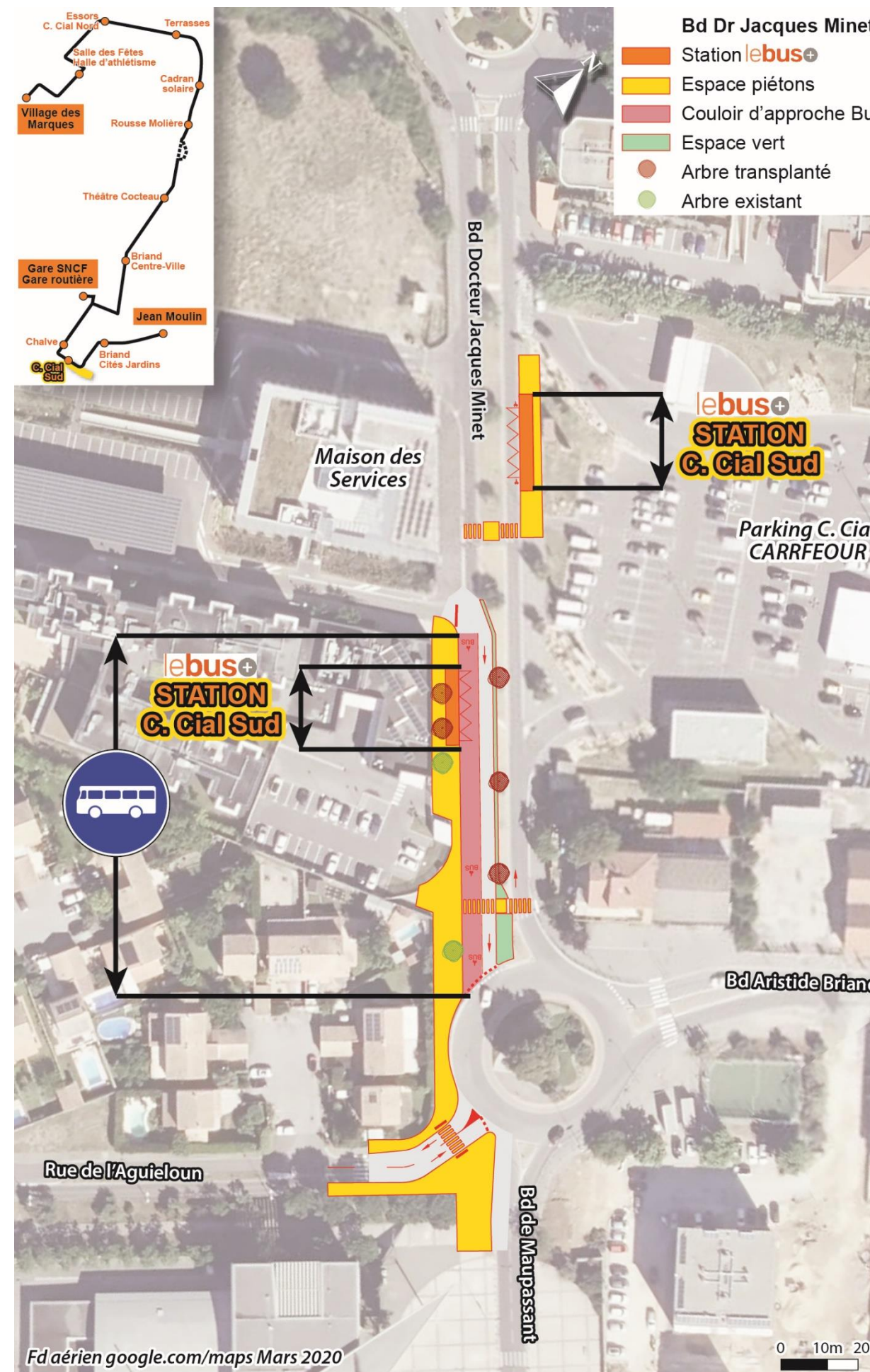
Boulevard Jacques Minet (Google Maps, 2020)



Rond-point au Sud du boulevard Jaques Minet (Google Maps, 2020)

Boulevard Jacques Minet avec lebus+

Les aménagements du boulevard du docteur Jacques Minet consisteront en l'aménagement d'un couloir d'approche des bus au rond-point et une sécurisation des piétons de l'arrêt de bus du boulevard Minet jusqu'au collège Albert Camus (au sud-ouest). Le passage piéton est rapproché pour s'inscrire dans l'axe des flux piétonniers. La voie de tourne à droite est supprimée.





Terminus Sud Jean Moulin

Aujourd'hui

Aujourd'hui, le terminus Jean Moulin est utilisé par le bus 10. Juste à l'est, le carrefour ne permet pas aux bus de faire demi-tour.



Terminus Jean Moulin et carrefour à l'Est du terminus Jean Moulin (Google Maps, 2020)

Terminus Jean Moulin avec lebus+

Le terminus Jean Moulin sera utilisé par lebus+. Le carrefour à l'est sera aménagé en carrefour giratoire comportant des espaces piétonniers.

Complémentarité avec le projet d'aménagement du carrefour

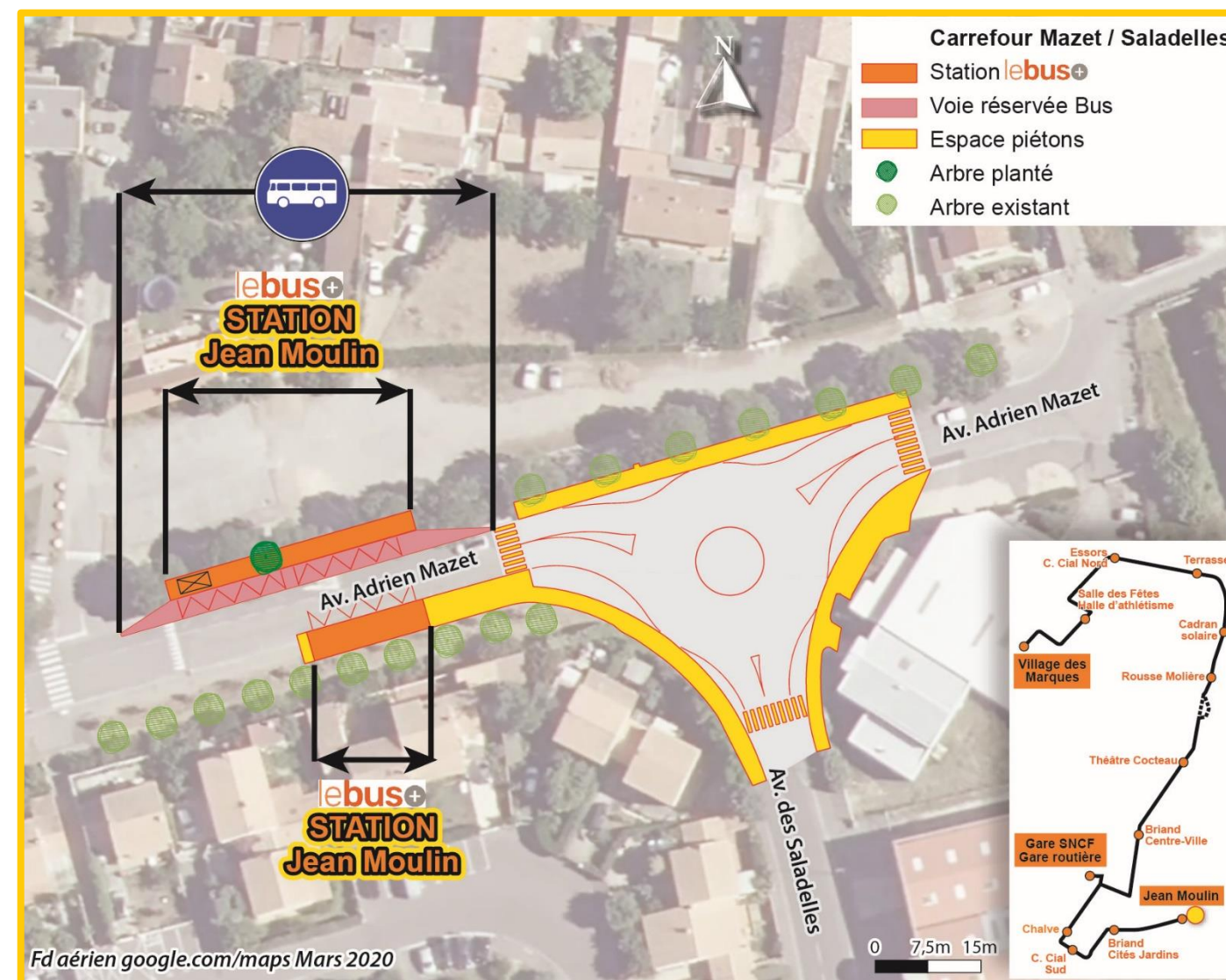
A l'est de la voie ferrée, il est prévu de réaménager le carrefour en rond-point ainsi que la traversée de la voie ferrée afin de la rendre plus sécurisée pour les modes doux.



Traversée actuelle de la voie ferrée (Google Maps, 2020)



Localisation des projets d'aménagement de lebus+ et du projet de requalification de l'entrée Est (à droite)



Projet d'aménagement du carrefour à l'est de l'arrêt de bus Jean Moulin en rond-point

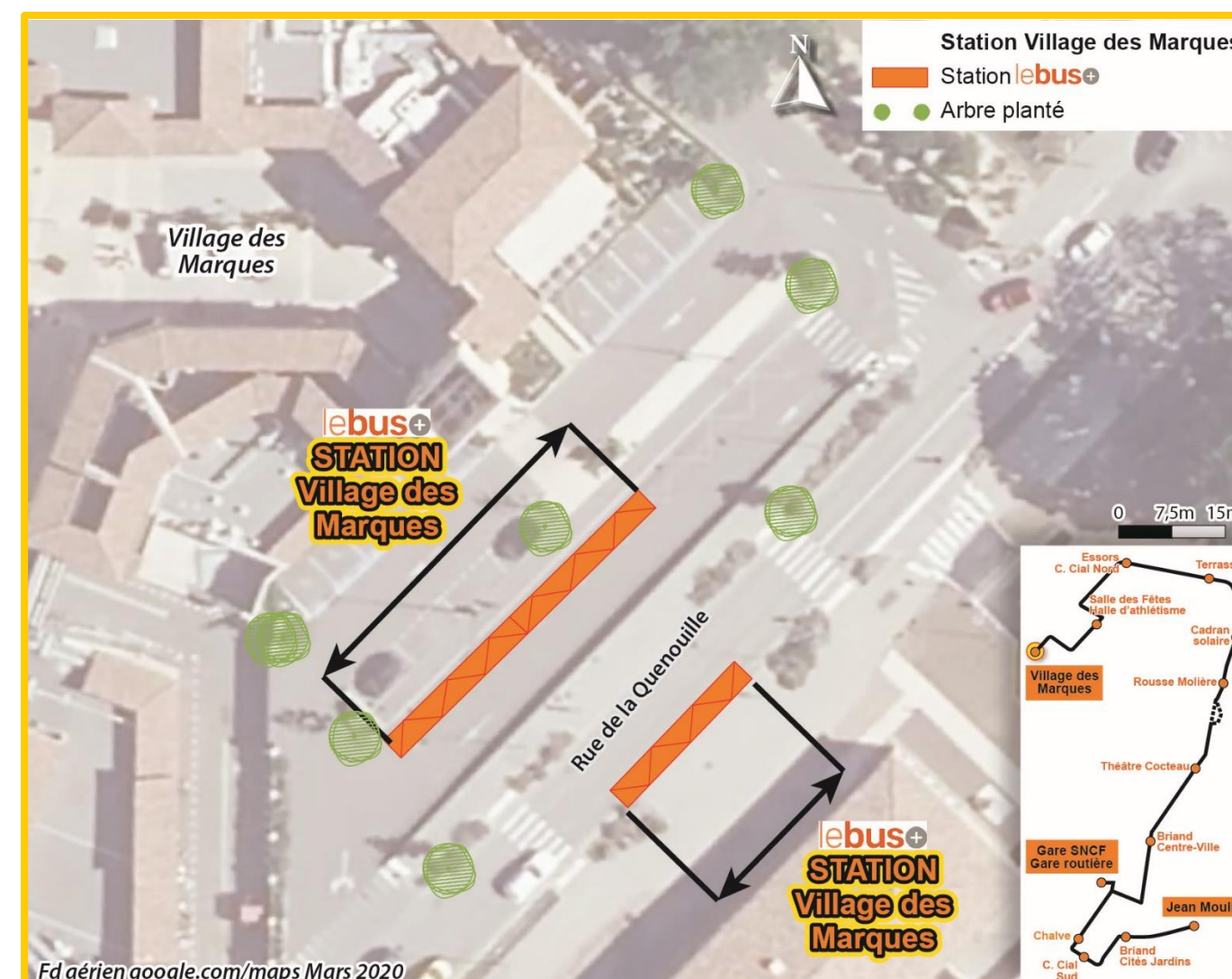


Terminus Village des Marques

Le terminus Nord de **lebus+** sera au Village des Marques. Il réemploie le terminus existant et aménage les stations type **lebus+** identiques aux 12 autres stations sur la ligne.



Terminus Village des Marques (Google Maps, 2020)



Localisation du terminus Village des Marques (Géoportail, 2020)

DES REMARQUES ? DES QUESTIONS ? DES OBSERVATIONS ?

Donnez votre avis sur les registres



Village des
Marques

Halle
d'athlétisme



avec la participation de la Ville de MIRAMAS



La Métropole
Mobilité
une marque de

